



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 161

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 10

celebrada el martes 21 de marzo de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Propuesta de nombramiento del presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF). (Número de expediente 276/000006):

- Comparecencia de don Fernando Montes Ponce de León, candidato propuesto por el Gobierno como presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 73 y 74.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Por acuerdo de la Comisión de Fomento. (Número de expediente 212/000289) 2
- Votación de la propuesta del candidato 12

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

PROPUESTA DE NOMBRAMIENTO DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS (CIAF). (Número de expediente 276/000006):

— **COMPARECENCIA DE DON FERNANDO MONTES PONCE DE LEÓN, CANDIDATO PROPUESTO POR EL GOBIERNO COMO PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS (CIAF), EN CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 73 Y 74.1 DE LA LEY 38/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE FOMENTO. (Número de expediente 212/000289).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días.

Vamos a comenzar la sesión de esta Comisión, que tiene por objeto la comparecencia de don Fernando Montes Ponce de León, que es el candidato propuesto por el Gobierno como presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Tiene lugar esta comparecencia por primera vez en cumplimiento de lo previsto en la Ley del Sector Ferroviario, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, que regula en su capítulo IV la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios; que en su artículo 72 define la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios como un órgano colegiado especializado adscrito al Ministerio de Fomento que tiene competencia para realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios; que dice en este mismo artículo 72 que goza de plena independencia funcional respecto de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, de los administradores de infraestructuras, de las empresas ferroviarias, de los organismos de tarificación, de los organismos de certificación o notificados o de cualquier otro organismo o entidad cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus funciones. Esta misma ley en el artículo 72.3 proclama que en el desempeño de sus funciones ni el personal ni los miembros del pleno de la comisión pueden solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada. Esta ley estableció en el artículo 73 el mecanismo del nombramiento del presidente. Antes de su designación, el ministro de Fomento puso en conocimiento de esta Comisión el nombre de la persona propuesta como presidente —es el caso de don Fernando Montes Ponce de León— y a ella corresponde —así se ha acordado— recibir su comparecencia, que sustanciaremos hoy, para que a continuación exprese su opinión sobre esta propuesta y su traslado al Ministerio de Fomento.

La Comisión se va a desarrollar en los términos siguientes. El candidato hablará a todos ustedes sin límite de tiempo y expondrá lo que tenga a bien trasladarles. Ustedes, a continuación, a través de los grupos parlamentarios de menor a mayor, por un tiempo no superior a diez minutos, se expresarán al respecto y formularán las preguntas y observaciones que consideren menester y finalmente responderá don Fernando a todas estas cuestiones, concluyendo el debate sin una nueva intervención. A continuación, despediremos al compareciente y procederemos a realizar la votación sobre su propuesta.

Sin más dilación, señor Montes, le agradecemos su presencia aquí. Recordamos que usted compareció en el año 2013 en la subcomisión para el estudio y mejora del sistema ferroviario español que yo tuve el honor de coordinar y, por tanto, ya tuvimos ocasión de conocer todo lo que tuvo a bien decirnos y hoy le escuchamos con muchísimo interés. Tiene la palabra.

El señor **CANDIDATO PROPUESTO POR EL GOBIERNO COMO PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS, CIAF** (Montes Ponce de León): Muchas gracias. Buenos días a todos.

Primero, quiero comentar que estar en este lugar me impresiona. Como técnico, no es mi costumbre estar en una sala ante tantas personas exponiendo lo que ha sido mi vida profesional porque ya a estas edades uno empieza a hacer historia más que futuro; el futuro ya es muy breve, muy corto, pero la historia es muy larga.

Voy a hacer un resumen de mi trayectoria profesional. Creo que ustedes tienen mi currículum. Después, cualquier aclaración que quieran se la daré encantado. Voy a intentar ser lo más breve posible para no cansarles con un rollo descriptivo. Antes de todo, ¿por qué estoy aquí?, ¿por qué he aceptado esto? Realmente creo que todos tenemos una cierta obligación de transmitir lo que en la vida profesional hemos ido conociendo. Haber aceptado esto ha sido una parte más de esa obligación de intentar ayudar y colaborar en lo que pueda con mi experiencia en la mejora del sistema ferroviario español. Esa ha sido la motivación fundamental porque, como comprenderán, ya a una cierta edad no hay muchas motivaciones,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 3

excepto la motivación de servicio. Esa ha sido la motivación que cuando me jubilé me movió a seguir dando clases, como verán ahora, en la ETS de Ingenieros del ICAI, en la asignatura de Señalización del máster ferroviario. En la actualidad, sigo dirigiendo algunos proyectos de fin de carrera de algunos alumnos que tienen a bien que les ayude en ello. Dicho esto, el porqué estoy aquí, cuál ha sido mi motivación para estar aquí, voy a pasar a contar brevemente cuál ha sido mi trayectoria profesional.

Soy instructor ingeniero del ICAI. El título de doctor lo saqué en el año 1969. En este momento soy *fellow* del IRSE, Institution Railway Signalling Engineer. Es un instituto que agrupa a la mayoría o a mucha gente experta en señalización de todos los ferrocarriles y empresas de todo el mundo. También soy miembro del Instituto de Ingeniería y Tecnología inglés y desde 2000 hasta 2013 he estado como profesor en el campo de señalización y regulación del tráfico del máster ferroviario en la escuela de ingenieros, ETS, del ICAI. En este tiempo, he escrito un libro sobre los temas de señalización y de regularización que ahora justamente he corregido para su segunda edición. Ha sido muy grato para mí que en cuatro o cinco años haya habido casi 1.000 personas a las que se les ha ocurrido comprar un libro que es un 'muerto', porque una cosa tan concreta, tan específica no es un *best seller* que se venda en El Corte Inglés, pero aún hay gente que tiene esas aficiones. En él he recogido también casi mi experiencia profesional. Ahí está, y creo que los alumnos lo están utilizando.

Voy a pasar ya a hacer un análisis de mi vida profesional desde el comienzo. Terminé la carrera en el año 1965. Estuve durante seis años como profesor de Tracción de Máquinas Eléctricas en la escuela de ingenieros; ahí empecé a tener mis primeros contactos con el ferrocarril, con el tren vertebrado de Goicoechea. En el año 1970 pedí una beca para Alemania y me fui durante dos años a trabajar en el departamento de tracción eléctrica de AEG, que era una empresa donde esta sección era muy importante. Antes de volver a España, al cabo de dos años, tuve mi primer hijo en Berlín. Volví a España a la empresa AEG. Fui responsable del proyecto de los trenes serie 5000 del Metro de Madrid. En ese momento, la empresa Dimetronic se había llevado el contrato de los sistemas de automatización de las líneas 5, 6 y 7 del Metro de Madrid y me pidió que participara como jefe de proyectos en ese área en sistemas de señalización, marcha automática ATP y conducción automática para el Metro de Madrid en esas líneas. Desde entonces he estado trabajando en la empresa Dimetronic que, como todos saben, es una empresa privada. Ha pasado por diferentes manos, como muchas empresas en el transcurso de la historia —al menos de mi vida profesional— y he ocupado diferentes puestos, todos ellos técnicos. Fui jefe de proyecto de los sistemas de automatización del Metro de Madrid; pasé a ser jefe del departamento de Ingeniería; participé en proyectos como el diseño de la antepenúltima estación de Chamartín. Fui responsable de la conversión que se hizo en aquel momento entre señalización y protección automática de trenes en los ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. He participado en diferentes tipos de proyectos de desarrollo tecnológico.

La empresa Dimetronic pasó de unas manos a otras, fue comprada por un grupo llamado Invensys, un grupo internacional en el que había cinco o seis empresas de señalización repartidas por todo el mundo. En España era Dimetronic; en Inglaterra, Westinghouse Signals —muchos a lo mejor la conocen—; en Estados Unidos, Safetran; en Australia, Westinghouse Brake and Signals. Es decir, había cinco o seis empresas repartidas por el mundo cuya actividad fundamental era el campo de la señalización y regulación del tráfico. En ese grupo formé parte, desde el primer momento, de la comisión de investigación y desarrollo y participé en el impulso de muchos proyectos a nivel internacional que se desarrollaron en ese grupo. Mi participación era, fundamentalmente, desde el punto de vista del área española, soportado por un equipo de gente que yo iba creando en España —los que no están involucrados en el tema ferroviario no les suena—, en enclavamientos electrónicos —*westrace*—, en sistemas de circuito de vía. Todo ello han sido desarrollos que se han hecho en este grupo y de los cuales me considero un partícipe activo.

En el año 1990 empecé los trabajos en el grupo que comenzó a desarrollar el Ertms en Europa. Desde entonces he estado involucrado en trabajos de desarrollo de diferentes equipos de Ertms, participando en muchas comisiones de desarrollo de los mismos en Europa. En el año 1997 me pidieron que me hiciera cargo de la dirección técnica de Westinghouse Signals en Inglaterra, en Chippenham. Fui durante dos años director técnico de la empresa inglesa; participé activamente en los desarrollos para el metro de Londres. Finalizado este tiempo volví a España y me hice cargo de la dirección técnica de Dimetronic y también, en ese momento, fui miembro del *Steering Committee* de Unisig, que era el grupo de empresas que se dedicaban al desarrollo del Ertms en Europa. Fui también director del proyecto Ertms a nivel global, fundamentalmente Europa puesto que era un proyecto europeo, del Grupo Invensys, al cual pertenecía Dimetronic, y he estado participando en todos los desarrollos y casi en las primeras puestas a punto y funcionamiento —sobre todo en la línea piloto— del Ertms en España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 4

En el año 2005 decidí jubilarme. Desde entonces —ya tenía también mis relaciones con la escuela— me he dedicado a la docencia y a desarrollo de proyectos de señalización y control de tráfico hasta el año 2013 en que, ya por una cierta edad, dijeron que me debía de cuidar. He seguido dirigiendo proyectos de fin de carrera y de fin de máster en la escuela.

Esta ha sido, muy brevemente, mi trayectoria profesional; una trayectoria que he dedicado al sector privado, en que he tenido la oportunidad y la satisfacción de conocer, en todo el mundo, a muchas personas con muchos conocimientos y me siento satisfecho de esa historia. Estoy aquí por si puedo ayudar en algo al ferrocarril español, en los pocos años que ya me quedan, por qué no. Eso es todo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Fernando Montes Ponce de León.

Vamos a escuchar ahora a los grupos parlamentarios. Empezamos de menor a mayor, como es habitual en la Comisión. Por el Grupo Mixto repartirán su tiempo. En primer lugar interviene el diputado don Isidro Martínez Oblanca. Tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señor Montes Ponce de León. Me sumo a la bienvenida a esta Comisión de Fomento.

Quiero, con mi intervención, acusar recibo de sus méritos para optar a la presidencia de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF. He tenido conocimiento de su acreditada trayectoria como ingeniero industrial, docente, director de importantes proyectos de desarrollo y de sistemas ferroviarios tanto nacional como fuera de nuestro país. También he curioseado en la biblioteca y he visto que, efectivamente, es usted autor del libro *Análisis de riesgo de las amenazas del sistema ferroviario*. Asimismo, forma parte del consejo tecnológico que asesora al patronato de la reconocida Fundación Caminos de Hierro. En definitiva, estamos ante un veterano del mundillo ferroviario y, singularmente, de lo relacionado con su seguridad, una materia prioritaria cuando hablamos de transportes. De hecho, en la subcomisión de estudio y análisis ferroviario que se creó aquí, en esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados durante la X Legislatura y leyendo el informe de sesenta y seis páginas con sus conclusiones y recomendaciones, he podido comprobar que fue usted uno de los numerosos expertos que participó en la ronda de comparecencias.

Señor Montes Ponce de León, es usted candidato para presidir una comisión cuya objetividad se ha visto cuestionada. Por lo tanto, confío en que su nombramiento contribuya no solamente al estricto y correcto cumplimiento del capítulo 4 de la Ley del Sector Ferroviario, que es el que regula en sus cinco artículos todo lo relativo a la investigación de accidentes e incidentes —como recordó el presidente de la Comisión al principio de nuestra reunión— sino que bajo su presidencia se superen las dudas de la Unión Europea sobre el trabajo que venía realizando la CIAF por utilizar como peritos en las investigaciones a responsables de ADIF, FEVE y Renfe, es decir, por algo así como ser juez y parte.

No le voy a hacer ningún tipo de pregunta. No sé si usted entiende que cabría reforzar nuestra legislación para dotar a la CIAF de más medios humanos independientes pero, en todo caso, sí me gustaría señalar que en la última década España se situó en el octavo lugar de Europa en la lista negra de accidentes ferroviarios, con 189 personas fallecidas y, por lo tanto, estamos ante una comisión singularmente importante.

En todo caso, señor presidente, respaldo la propuesta para que el señor Montes Ponce de León presida esta comisión de investigación que tiene ante sí, como dije antes, la complejísima labor de despejar los interrogantes en torno a las posibles fallas de nuestra red ferroviaria y, singularmente, de aquellas que desgraciadamente ocasionan víctimas. Todos tenemos en nuestra retina las impactantes imágenes de Angrois, en Galicia; la tragedia de la Nit de Sant Joan en Castelldefels, en Barcelona, o la del metro de Valencia, por citar tres terribles siniestros de esta década. Asimismo, yo represento a una comunidad, Asturias, donde hay un amplio cuadro de líneas ferroviarias, tanto de vía estrecha como de ferrocarril convencional, en las que se producen con relativa frecuencia algunas incidencias, afortunadamente de índole muy inferior a las que cité anteriormente, si bien la red ferroviaria asturiana fue la que generó en 2015 el tercer mayor número de incidencias tras Barcelona y Madrid.

En todo caso, señor presidente, concluyo dando las gracias a don Fernando Montes Ponce de León por ponerse al servicio de los españoles, por poner su acreditada y dilatada trayectoria del mundo ferroviario al servicio de España.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 5

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

Tiene la palabra don Joan Baldoví Roda, también del Grupo Mixto.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies*.

En primer lugar, quiero agradecer su presencia al señor Montes porque no es un trago de buen gusto ponerse ante esta gente (**Risas**). Por tanto, le agradezco su presencia y disposición.

En julio de 2016, la Agencia Ferroviaria Europea criticó duramente la investigación realizada por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Dijo que el informe emitido tras el accidente ponía en duda su independencia, manifestándose en el mismo sentido la Audiencia Provincial de A Coruña cuando dice que se hizo un análisis incorrecto por ADIF de los riesgos existentes a causa de error humano y ha imputado a un exdirector de ADIF. En concreto, se produce una reacción de la Agencia Ferroviaria Europea a la declaración de la CIAF sobre la investigación del accidente de Santiago y señala tres puntos que me parece relevante que conozcamos aquí. La Agencia se sorprende por la insistencia de la CIAF en que el tren no era un tren de alta velocidad ya que su velocidad de funcionamiento parece cumplir con la definición establecida en la legislación europea —es una traducción del documento en inglés y por tanto puede haber algún error, aspecto al margen de la definición del tren realizada por Renfe como tren de alta velocidad más sofisticado—. A la Agencia le preocupa que la autorización del tren no fuera conforme con la legislación de la Unión Europea en el momento de la autorización en 2012. Por último, la Agencia Ferroviaria Europea señala que en 2016 España ha introducido cambios en los acuerdos de la CIAF, lo que significa que cumple con los requisitos de independencia, pero es evidente que estos acuerdos no estaban en vigor en ese momento y confirma su opinión de que la participación del personal directivo de ADIF y Renfe en la investigación no era acorde con la legislación de la Unión Europea, observando que las mismas funciones en estas empresas estaban involucradas en el proceso de autorización. Por último, el enfoque en una sola causa —error del conductor del tren— y otra causa subyacente —distracción— deja muchas preguntas sin contestar y no explora otras causas subyacentes. La Agencia espera que las autoridades españolas reaccionen positivamente para hacer frente a las debilidades señaladas en el dictamen y reducir así los riesgos de futuros accidentes.

Sabiendo cuál fue su opinión en su comparecencia en la subcomisión en noviembre de 2013; sabiendo que usted dijo que los sistemas de seguridad de Santiago eran adecuados, que la responsabilidad era del maquinista y que coincide en sus conclusiones con el informe de la CIAF; sabiendo que usted ha sido miembro de la Comisión técnico-científica y de la subcomisión política de análisis y mejora del sistema ferroviario, donde compareció, le formulo únicamente dos preguntas muy cortas y en función de su respuesta nuestro voto irá en un sentido u otro.

Tras el informe de la Agencia Ferroviaria Europea y de las conclusiones de la Audiencia Provincial que de alguna manera entran en contradicción con su opinión y con el informe que hizo la CIAF, le pregunto: ¿Si es usted elegido, reabrirá la investigación, como pide, por ejemplo, la Agencia Ferroviaria Europea? Si su respuesta es positiva, me gustaría que me informara sobre el plazo en que tendría a bien abrir esa investigación.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra don Íñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Seré muy breve. En primer lugar quiero agradecer al señor Montes Ponce de León su presencia porque, desde luego, su currículum no invita más que a confiar en usted. Sabemos también de los antecedentes que acaba de comentar el señor Baldoví e incluso de las contradicciones que parece que refleja el informe. No obstante, me gustaría disociar de alguna manera lo que es el objeto de esta convocatoria de lo que es ámbito de la propia investigación del accidente de Angrois. No dudo que existan elementos que los afectados puedan entender como inconclusos y respecto de los que parece que la Audiencia Provincial volverá realizar una nueva investigación. Tampoco dudo de la capacitación técnica de quienes participaron no ya en la comisión técnica sino incluso en la propia comisión investigadora. Ello me mueve simplemente a ratificar mi parecer favorable a una persona de su trayectoria y de su capacitación. En todo caso, me resultan de interés las respuestas a las preguntas que le acaba de formular el señor Baldoví, pero más a otros efectos que a los propios de su nombramiento en esta Comisión.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 6

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el diputado don Luís Salvador.

El señor **SALVADOR GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor Montes. Hoy estamos aquí por la propuesta de su nombramiento como presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios por parte del Gobierno y, como procede, debemos analizar su currículum, que nos ha sido enviado. De su currículum se desprende que es usted una persona sobradamente preparada para desempeñar esa responsabilidad que en este momento el Gobierno le propone. Para nosotros es fundamental la capacidad y el mérito frente a nombramientos que tengan que ver más con comisariado político frente al papel técnico. Nosotros entendemos que a usted le nombran por su currículum, por su trayectoria y por ser una persona que conoce sobradamente su responsabilidad una vez que sea efectivo su nombramiento.

Desde nuestro grupo quisiéramos formularle exclusivamente dos bloques de preguntas. ¿Está siguiendo la actual comisión el grado de cumplimiento de las medidas solicitadas como recomendación para el refuerzo de la seguridad tras el accidente de Angrois por su parte? ¿Y las del Ministerio de Fomento están en un grado adecuado de ejecución? ¿Considera que serán suficientes para la prevención de accidentes similares? Y dentro del segundo bloque, ¿qué opina de los sistemas de gestión de seguridad en la circulación implantados en las empresas ferroviarias de ADIF y Renfe en cuanto a su contribución actual para la prevención de incidencias y accidentes en el sector ferroviario de España?

Nos sentiremos satisfechos cuando responda a estas preguntas porque, repito, por currículum y por trayectoria vemos que usted es una persona idónea para ocupar ese cargo.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra la diputada doña Alexandra Fernández.

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

Agradezco al señor Ponce su comparecencia hoy aquí. Como solicitante de esta comparecencia creo que es de agradecer que venga a dar cuenta de su currículum y de su trayectoria. Entendemos que para poder valorar su propuesta debemos atenernos a criterios tanto de conocimientos como de experiencia, al igual que de independencia. Respecto de los dos primeros, no ponemos en duda su valor tanto en conocimientos como en experiencia, pero en cuanto al tercer criterio, el de independencia, queremos exponer nuestro veto razonado a su candidatura.

Usted sabe que uno de los requisitos más importantes para ser parte de la CIAF se recoge en la propia Ley del Sector Ferroviario, en el artículo 74, en el que se establece que todos los miembros de la comisión actuarán con independencia en el ejercicio de sus funciones. Usted ya ha sido miembro de la CIAF y, por tanto, creemos que cabe traer aquí su experiencia y su participación en esta Comisión. Además, como el designado por la CIAF solo puede ser cesado por el ministro, creemos que esta Comisión es una buena oportunidad para poder ejercer algún tipo de fiscalización sobre este organismo que parece que en ocasiones está en un limbo, en tierra de nadie, según las últimas declaraciones que estamos viendo en prensa. Me voy a referir concretamente a los puntos de coincidencia de su trayectoria con la investigación del caso del accidente de Angrois.

Es cierto que cuando usted entra a formar parte como vocal en julio de 2014, el informe del accidente del Alvia acababa de presentarse y usted no formaba parte en aquel momento de la citada comisión, pero también es cierto que su relación con este accidente viene de atrás. Como experto usted ya participó en la Comisión técnico-científica que Fomento creara tras el accidente para proponer mejoras en la red ferroviaria española. Antes de entrar como vocal de la CIAF y antes de que hubiese un informe definitivo —creo que es un dato importante—, antes de que se supiese cuál era ese informe sobre el accidente, señor Montes, usted compareció aquí en la subcomisión política de análisis y mejora de la red ferroviaria. Me gustaría traer las palabras que usted expresó en relación a si los subsistemas que se habían puesto en Santiago eran adecuados. Usted contestó: Mi respuesta es sí; así de sencillo, sí. No me cabe la menor duda de que estamos en el nivel adecuado. Ha habido una actuación horrible, ha sido un accidente horrible. Y luego usted reiteró que los sistemas que estaban puestos allí eran los adecuados. Posiblemente no se ha atendido a los procedimientos que se debía haber atendido correctamente. Por lo tanto, usted acusó en ese momento al maquinista antes de que se emitiese el informe. Por ello, sí creemos que usted tenía cierta posición incluso sin pertenecer a la CIAF.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 7

Usted, que además es experto en sistemas de seguridad, en esta comparecencia emitía una sentencia rotunda de que los sistemas eran adecuados cuando ya por entonces había peritos independientes que estaban asegurando que ADIF no cumplía con su obligación de analizar el riesgo de la línea completa Orense-Santiago; cuando luego vimos que en las 226 páginas del informe no se mencionaba el análisis de riesgo, que era preceptivo, tanto antes de poner en servicio la línea como cuando se produjeron las modificaciones tan significativas como la desconexión del sistema de seguridad, que evitaría el accidente. Siete meses después de decir usted que la culpa era del maquinista, usted es designado vocal de la comisión. Y esto es lo que tiene que ver con la parte primera del informe.

Ahora tenemos otra serie de noticias que están en la actualidad que nos ponen más en duda la independencia de esta comisión. Hace unas semanas sabíamos que el juez instructor del accidente acababa de llamar a declarar como investigado a Andrés Cortabitarte, exdirector de seguridad de ADIF, diciendo lo siguiente: Teniendo conocimiento de dicha situación de riesgo, no consta que hiciese u ordenase medida ninguna destinada a paliar y gestionar el riesgo que hizo desde el principio responsable a título de autor de los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia grave, en que finalmente se concretó dicho riesgo tras producirse el descarrile del tren Alvia el pasado 24 de julio de 2013. Por lo tanto, hay una serie de noticias que darían lugar a que se abriese una investigación. Hay otra noticia de la Agencia Ferroviaria Europea que emite un dictamen constatando que por aquel entonces la composición de la CIAF no era independiente, ya que los miembros eran nombrados directamente por el ministro. Y con todo esto que tenemos encima de la mesa, la comisión de la que usted forma parte se niega a reabrir el caso diciendo que no ven nada que justifique su reapertura. Esto son declaraciones de miembros de la CIAF en prensa recién salidas. No vemos —con todo esto— que nada justifique su reapertura. Y además tenemos una situación de bloqueo. Como digo, la CIAF parece vivir en el limbo. Por un lado, el ministro dice que no tiene capacidad legal para que se reabra la investigación y que tiene que partir de la propia CIAF y la CIAF —que se dice independiente— tampoco quiere reabrir el caso con toda esta información. Entonces, la independencia creo que queda bastante en duda. Además, si los cargos son propuestos por el ministerio y solo revocables por parte del ministro, cómo se puede decir que realmente estemos ante una comisión independiente.

Creo que hay que hacer una crítica no solo a la propuesta que aquí tenemos sobre su persona sino también al funcionamiento general de la CIAF. Creo que estamos viendo una evasión de responsabilidades tanto de una parte como de la otra y el papel que usted desempeñaría como presidente, en el caso de salir, tendría una relevancia muy importante porque estaría en sus manos la capacidad de reabrir esa investigación del caso de Angrois. Nosotros ya mostramos nuestra disconformidad con su propuesta pero sí me gustaría aprovechar que está aquí y que es probable que salga elegido con el apoyo de otros partidos para realizarle dos preguntas. Si usted sigue compartiendo las declaraciones que hizo en la subcomisión que se creó aquí. Y en caso de que sea presidente, si usted estaría de acuerdo con reabrir la investigación sobre el caso de Angrois.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Fernández.

Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias, presidente.

Primero, me gustaría dar las gracias al compareciente por estar aquí. Además, como ha dicho antes, esta sala impone y comparecer ante los diputados también impone en cierta medida. Vamos a enmarcar en qué se sustancia esta comparecencia o cómo lo ve el Grupo Socialista. Es una comparecencia para elegir o para ver el perfil técnico del candidato a presidir una comisión técnica. Remarco el perfil técnico porque es muy importante. Soy ingeniero y defendí mi proyecto de final de carrera ante determinados profesores de la Escuela de Ingenieros Industriales de Badajoz. Me imagino si hubiera tenido que valorar mi proyecto de final de carrera una comisión parlamentaria de diputados y no sé qué hubiera salido, pero me hubiera preocupado bastante. Por eso, creo que es importante que enmarquemos esta comparecencia en el análisis de un perfil de alguien que tiene que tener una capacidad técnica. Creemos que el candidato tiene esa capacidad técnica, viendo el currículum y creemos que además es un perfil que puede cumplir las características. Cuando se analiza un problema de este tipo —o cualquier problema de ingeniería—, y los problemas en el tema ferroviario son problemas técnicos, no vale la subjetividad, no hay subjetividad posible. Hay una objetividad dependiendo de los datos y de lo que dicen determinados análisis técnicos. Nos parecería muy atrevido valorar la capacidad técnica del candidato dependiendo de las declaraciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 8

que pueda haber hecho en un momento u otro —además no vamos a hacer ninguna declaración ni vamos a entrar en el debate sobre ningún accidente— pues creemos que sería injusto con el análisis de todos los accidentes. La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios tiene que analizar absolutamente todos los accidentes cuando se dan siguiendo una sistemática y un procedimiento que garantice que el resultado y las conclusiones son acorde a lo que se espera de una comisión técnica.

Voy a decir cómo nos gustaría que fuera su labor como presidente, si es elegido, de esa comisión. Nos gustaría que actuara con rigurosidad. Nos parece imprescindible en una comisión de este tipo —vuelvo a repetir, comisión técnica— que se actúe con toda la rigurosidad, que se sea objetivo. Como he dicho, los problemas técnicos normalmente no dan lugar a la subjetividad. Nos gustaría también que actuara con sensibilidad, porque además en muchos accidentes entran en juego las víctimas y eso da lugar a mucha demagogia en ocasiones y a que se generen determinadas dudas. Creemos que hay que tener mucha sensibilidad con las víctimas, creemos que es imprescindible y por eso pedimos que en su actividad como presidente lo tenga muy en cuenta. Además, creemos que es importante que prime la detección de las causas y dé las soluciones por encima de los culpables. En cuanto a los culpables, quien tiene que ver si son responsables o no, si tienen pena o no, son los tribunales porque si no estaríamos al final dando funciones distintas a cada uno de los elementos que tienen que jugar un papel en esto. Creemos que es importante que se definan las actuaciones en cada uno de los informes. He analizado algunos informes y veo que se proponen actuaciones, que se proponga en plazo y además que se haga seguimiento. Creo que algunos de los grupos que han intervenido aquí lo han dicho. Nos gustaría también que se hiciera seguimiento porque si no, no sirve absolutamente de nada aunque las conclusiones fueran las correctas. Creemos que el procedimiento que se tiene que aplicar tiene que ser ágil pero también no precipitado. Nos parece imprescindible que sea ágil pero no precipitado y que lleve a conclusiones que pueden ser erróneas. Como he dicho, creemos que en las comisiones de investigación —esta es una comisión de investigación técnica— a veces los políticos buscamos hacer de ingenieros y jueces y nos parece una equivocación porque sin darnos cuenta en muchas ocasiones estamos jugando con las víctimas sin saberlo y muchas veces sin quererlo. Por eso, valoramos muy bien su perfil y nos gustaría que la comisión viera en todos sus análisis, sus actuaciones y cuáles son las causas técnicas porque nos ayudará a que no vuelva a ocurrir. Y esa, para nosotros, debe ser la prioridad. Los culpables los tiene que decidir alguien pero creemos que lo más importante es que los accidentes no vuelvan a ocurrir. Porque si los accidentes vuelven a ocurrir por las mismas causas algo está fallando y seguramente quien esté fallando es la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios que usted, si sale elegido hoy, presidirá.

Otra de las partes que nos parece importante, y que tiene que primar en la comisión, es la transparencia en la aplicación, no la transparencia durante el procedimiento en el que se hace el análisis de lo que está pasando porque normalmente cuando se le pone a un tema como este un foco mediático, al final el resultado de la conclusión puede ser erróneo pues suele estar influido por lo que dicen los medios, por lo que dice gente que no tiene la capacidad de decidir si ha sido o no la causa. Por eso, nosotros creemos que la transparencia tiene que llegar al final del proceso para decir cómo se ha llegado a ese informe, cual ha sido el informe y qué pasos se han dado y por eso antes decía que es imprescindible ser muy discreto en el procedimiento, ser ágil, pero también no precipitarse. Creo que son elementos que va a tener que poner en marcha si preside la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Nosotros creemos además que se van a dar muchas veces casos de informes contradictorios. Tenemos un caso que se ha nombrado aquí: el de la Agencia Ferroviaria Europea —creo que se llama así o algo parecido—, que ha hecho un informe detectando determinadas cosas sobre el informe que hace la Comisión de Investigación en Accidentes Ferroviarios de España; a eso dará respuesta el presidente y supongo también que se contestará si no se ha contestado ya; esa es una de las partes importantes. Asimismo, una de las cuestiones que más hay que cuidar en todo lo que tiene que ver con los accidentes ferroviarios es que no se generen dudas. Los políticos tenemos que ayudar a que no se generen dudas, pero la comisión tiene que garantizar que si se ha generado alguna se ponga sobre la mesa para que nadie tenga la incertidumbre de que no se ha actuado bien, de que no se ha realizado el análisis o no se han sacado las conclusiones adecuadas.

También se ha nombrado un tema que a nosotros nos parece imprescindible, que es garantizar la independencia. Nosotros como Grupo Socialista, cuando se hizo la última ley, pedimos que se garantizara la independencia de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Propusimos dos cosas: que el presidente no tuviera vinculación con Renfe o con ADIF. Según hemos preguntado y nos han informado, el actual presidente propuesto no tiene ataduras ni con Renfe ni con ADIF, lo que creo que hace de él un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 9

candidato que puede ser o que es independiente. No creo que nadie en la última etapa de su vida profesional en la que ya está jubilado tenga ningún interés personal y más no habiendo pertenecido a ninguna de las instituciones o de los organismos que hemos dicho.

Nosotros vamos a abstenernos —voy terminando— por una sencilla razón: porque creemos que sería muy atrevido por nuestra parte valorar la capacidad técnica del candidato. Creemos que cumple las condiciones adecuadas para ello, creemos que lo puede hacer de forma adecuada; si nosotros actuáramos con subjetividad emitiríamos un voto a favor o un voto en contra, pero como nos parece muy atrevido hacerlo ante una comisión que es técnica y que tiene que sacar conclusiones técnicas, nos vamos a abstener. Le agradecemos que haya venido a darnos cuenta de cuáles son sus intenciones y de cuál es su currículum porque sé que no es fácil. Cualquiera pensará que está accediendo a un puesto muy bien remunerado, con unas características muy privilegiadas, pero a cualquiera que le contaran cuáles son las características que tiene el puesto, seguramente no le gustaría acceder a él. Nosotros le agradecemos enormemente que haya venido aquí a comparecer, que se haya sometido a nuestro escrutinio y a nuestro análisis técnico de sus capacidades, y le pedimos sobre todo que si es elegido presidente actúe con sensibilidad, es lo importante para evitar el ruido mediático. Si hay algún motivo o causa que genere dudas, quitemos esas dudas y actuemos con la sensibilidad que responde a un suceso que seguramente ha generado sentimientos encontrados en mucha gente.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, don Fernando Montes Ponce de León, también por su valentía; como decía el portavoz socialista, este es un puesto de una enorme responsabilidad y sin retribuir, y por tanto, esa incomodidad que a cualquier civil le puede suponer comparecer en un órgano eminentemente político es por lo que el Grupo Popular le felicita, por haber accedido a presentarse hoy como candidato. Sabiendo como usted sabe que se recoge de manera expresa la independencia de su nombramiento —independencia respecto al Gobierno y respecto a esta Cámara— el primer planteamiento que le hace mi grupo, tanto a usted como a la comisión, es que hagan aquello que consideren conveniente, que no haga usted ningún caso a ministros ni a secretarios de Estado ni a grupos políticos que tengan un interés específico. Se lo digo porque justamente en la convocatoria de esta Comisión quedamos que nos centraríamos en su perfil profesional, que es inapelable; yo he tenido la fortuna de conocerle esta mañana y probablemente no encontraríamos ningún candidato mejor ni en experiencia internacional ni en impoluta trayectoria. Por tanto, enhorabuena por la sobriedad, por la diligencia con la que ha llevado usted responsabilidades nacionales e internacionales. Pero le digo que no se sorprenda porque quedamos en que hablaríamos exclusivamente de su perfil y que ningún grupo arrimaría el ascua a su sardina ni trataría de hacer de cualquier accidente una batalla política, quedamos en eso y ha escuchado usted una cosa distinta. Por eso, lo que yo le pido y lo que le reclama mi grupo es independencia respecto al Gobierno y respecto a esta Cámara. Le leeré simplemente dos frases de la última ley, no es la opinión del portavoz del Grupo Popular, es la Ley del Sector Ferroviario, en la que dice en el artículo 72 acerca de esta Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios dos cosas: 2. La comisión goza de plena independencia funcional. 3. En el desempeño de sus funciones, ni el personal ni los miembros en pleno o en comisión podrán solicitar o aceptar instrucciones. Hoy usted ha recibido directamente instrucciones de dos grupos en el sentido de: o usted reabre aquella investigación o no le votamos. **(Rumores y protestas)**. Esa es una instrucción que aparecerá por escrito para su asombro cuando la ley dice que usted en el desempeño de sus funciones —ni usted ni los miembros de la comisión— no podrá ni solicitar ni admitir ninguna instrucción. Y yo he escuchado dos directas: si usted hace esto, le votamos; si usted no lo hace, no le votamos. **(El señor Baldoví Roda: Yo no he dicho eso)**. No se sorprenda de que quienes elaboramos estas leyes después hagamos ese uso torticero de la propia norma. Le pedimos lo que la ley dice: independencia.

Se sorprenderá usted también de que la comisión pueda hacer un informe y si a un grupo político no le gusta, le pidan que lo repita; le pedirían que lo volviese a repetir tantas veces hasta que ellos encontrasen que obtienen un determinado rendimiento político. Y si ese grupo político no obtuviera un rendimiento político con un informe, le pedirían el segundo o el tercero, y se cansarían ustedes de hacer informes hasta que el partido político que quisiera obtener ese rendimiento político lo lograra. Aquí estamos, como usted bien dice y recoge en todos sus informes y en las memorias —que estoy seguro de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 10

que los grupos se han dedicado a leer con detalle estos últimos días— de cada uno de los años en las que ustedes proponen mejoras para el servicio ferroviario, no para buscar culpables porque para eso ya están los tribunales. Por cierto, me encanta escuchar que ahora se hace caso a los tribunales y que como ha habido un tribunal que ha decidido actuar contra determinada persona que ahora se cambie todo. Esto es importante, que ya hagamos caso a los tribunales. Recuerdo un determinado accidente, del cual también se obtuvo gran rendimiento político, en el que cuando los tribunales dijeron: ‘hay un culpable que es el capitán del navío, solo uno, solo un condenado que es el capitán del navío’, dio igual, es decir, el rendimiento y la batalla política ya se había dado. **(Protestas)**. Por tanto, a nosotros lo que nos gustaría es que esta Comisión independiente de Investigación de Accidentes Ferroviarios sirviese para eso, para que ustedes investigasen con la tranquilidad, el sosiego y la independencia que merecen sin que ningún partido político ni gubernamental ni en la oposición le reclamase a usted una conducta concreta porque si no, te voy a votar en contra, y si no, me abstendré. No, que pueda actuar usted con plena libertad. **(Rumores)**.

No sé, parece que están inquietos. **(Rumores.—La señora Fernández Gómez: Estamos alucinando, que no es lo mismo)**.

El señor **PRESIDENTE**: Siga, siga, por favor.
Silencio, por favor.

El señor **BARRACHINA ROS**: Noto cierta inquietud, señor presidente. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Continúe, por favor.

El señor **BARRACHINA ROS**: Por tanto, lo que mi grupo le pide es independencia, que ustedes, sin hacer caso a ningún grupo político ni tampoco al Gobierno, hagan aquello que entiendan que ha de servir para que las recomendaciones en función de cada uno de los accidentes o incidentes que tengan lugar sean las más adecuadas y aprovechadas por las autoridades. Cada año 465 millones de usuarios del sistema ferroviario nacional lo utilizan y lo hacen por motivos de comodidad, de puntualidad y probablemente también de seguridad. El último informe de la CIAF recoge que en 2015 —el último informe evacuado, el de 2016 saldrá antes de septiembre— esos 465 millones de usuarios tuvieron cero accidentes mortales y cero accidentes graves, pero no es suficiente. Es verdad que desde el año 2000 esta es la estadística internacional: la reducción de la accidentalidad en el sistema ferroviario, pero no es suficiente, nunca será bastante mientras pueda seguir habiendo un accidente. Es verdad que en esos 15.200 kilómetros del sistema ferroviario público de los que disfruta España la seguridad cero puede no existir, pero nosotros no nos conformamos con el actual nivel. Dicen —concluyo, señor presidente— los últimos datos del Foro Económico que España es el cuarto país del mundo en calidad ferroviaria y el primero de Europa. Según los datos del Instituto de Estudios Económicos y del Banco Mundial, somos el primero de Europa, pero no nos conformamos; nos sigue pareciendo poco. En este sentido, quiero hacerle una pregunta final, y es que me gustaría saber qué opinión le merece en general la seguridad ferroviaria de nuestro sistema, de nuestros 15.200 kilómetros de red ferroviaria. Le animo a que desarrolle su labor con imparcialidad, con independencia, con ecuanimidad y con la calidad científica que su currículum acredita. Naturalmente, el Grupo Popular respaldará su propuesta.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Don Fernando Montes, es su turno para responder a las señoras y señores diputados.

El señor **CANDIDATO PROPUESTO POR EL GOBIERNO COMO PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS, CIAF** (Montes Ponce de León): Voy a intentar responder a cada pregunta y si no lo haré en general, porque, aunque he tomado algunas notas, es difícil.

Una de las primeras preguntas que me han hecho ha sido si pienso que se debería reabrir el proceso de investigación del accidente de Angrois. Mi respuesta es no. El informe de la comisión es un informe técnico que aporta soluciones que, por lo que yo sé, se están implementando en este momento y que mejora el sistema ferroviario. Además, se hizo con completa independencia. Yo tuve la oportunidad de conocer con posterioridad a las personas que formaban parte de la comisión y son profesionales que actuaron con completa independencia a la hora de verter sus juicios y de evaluar el terrible accidente de Angrois. En definitiva —soy técnico y soy así de claro—, no. Mi contestación es no. Si existiese un nuevo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 11

suceso que justificase que se volviese a abrir se reconsideraría, pero hoy por hoy pienso que no. Se tuvieron en cuenta una serie de recomendaciones que desde mi punto de vista son correctas y no creo que haya motivos para que se vuelva a abrir. La mayor pega que se ha puesto al informe de esta comisión fue la independencia, pero yo conozco a la gente que ha participado y son profesionales honestos. No son políticos y han evaluado lo que realmente consideraban que debían decir. De eso no tengo la menor duda. Lo digo así de claro; lo siento, pero es mi respuesta.

Me han preguntado por el sistema de seguridad de ADIF y de Renfe. Pues bien, el sistema de los ferrocarriles españoles cuenta con un alto grado de nivel seguridad. Prueba de ello son las gráficas de siniestralidad. Abriendo un paréntesis por el terrible suceso de Angrois, las gráficas de siniestralidad y accidentes en España son de las más bajas de Europa, y eso quiere decir que el sistema de seguridad es correcto. ¿Que se puede mejorar? Por supuesto; siempre se puede y se debe mejorar. Nunca nos tenemos que parar. Yo soy profesor de señalización y explico los sistemas, los relativos a la alta velocidad y a las líneas convencionales, y puedo asegurarles que los procedimientos empleados para el nivel de seguridad que se pide son los estándares a nivel europeo. Es más, diría que en algunos casos el nivel es más elevado que el europeo. Esto con respecto a los sistemas de seguridad de ADIF y Renfe.

La siguiente pregunta se ha referido a que en mi comparecencia en la subcomisión de Ciencia e Investigación me manifesté de una forma determinada. Pues bien, en este momento tengo que decir que me manifesté de la misma forma. Analizando claramente los hechos y situándome en aquel momento, las medidas que se tomaron fueron correctas y los procedimientos seguidos también. Otra cosa es que pasase lo que pasó y habrá que averiguar por qué ocurrió. En España existen curvas con ese nivel de riesgo —con posterioridad se contabilizaron del orden de 250 a 300—, pero la curva en sí no supone un riesgo si no se pasa a más velocidad de la que se debe. Siempre que se pase una curva a un 50% más de velocidad existirá el problema del descarrilamiento. Como decía, en el momento del accidente existían del orden de 250 a 300 curvas con ese cambio de velocidad en la red convencional, en las que en los últimos veinticinco años han circulado casi cien millones de trenes y no se tiene constancia —creo que solo hay un caso— de que se haya producido ningún accidente. Eso supone una tasa de fallos de diez a la menos ocho, que es la probabilidad de fallo que estamos pidiendo a los enclavamientos electrónicos que se instalan en cualquier línea en cualquier parte del mundo. También se está pidiendo en el área de UMTS. Por tanto, los procedimientos que en aquel momento se emplearon para mitigar situaciones parecidas a la de Angrois estaban dando una tasa de fallos similar a la del resto de las instalaciones de señalización. Lo que hay que analizar es la diferencia entre lo que pasó en Angrois y lo sucedido en situaciones anteriores donde esto no se ha producido. ¿Cuál es la diferencia? La diferencia, lamentablemente, es que durante aproximadamente cien segundos no se prestó atención a la conducción de un tren. Durante cien segundos, mientras se hacía uso de un teléfono móvil —ahora lo están recordando en televisión—, no se prestó atención a la circulación del tren, que es la misión fundamental del maquinista. Eso es así. ¿Qué hubiera pasado si, como he oído por ahí, no hubiera existido la curva de Angrois? Pues que posiblemente el tren se hubiera estrellado contra el andén de Santiago, que estaba lleno de gente esperando su llegada, porque durante cien segundos no se prestó atención a la conducción y esos cien segundos suponen seis kilómetros durante los cuales la máquina va sola. Eso es posible y, lamentablemente, es lo que ocurrió. Frente a eso, lo que dije en aquel momento lo sigo diciendo ahora. Lo analizo fríamente y tengo que decir que es así. Son los fríos datos técnicos que les puedo dar.

En cuanto a la rigurosidad, objetividad y sensibilidad, por supuesto. Hay que ser objetivo. Siempre he procurado ser honesto y objetivo en mi trayectoria profesional con mis conclusiones técnicas y desde luego —es fundamental— he tenido mucha sensibilidad con la gente. Creo que la gente es el elemento fundamental para que funcionen los sistemas. Hay muchas cosas que hacemos de forma automática, pero eso en algún momento va a fallar. Si no confiamos en la gente y no tenemos sensibilidad por la gente, estamos perdidos, las personas son elementos fundamentales para el funcionamiento de cualquier sistema. Tenemos que preparar a la gente, mentalizarla y formarla. Por supuesto, hay que ser sensibles con la gente. La gente es el primer valor que tenemos en todo el sistema, por muy automático que sea. He estado participando y llevando el proyecto de desarrollo de sistemas de metro automáticos sin conductor. Le puedo decir que es muy importante analizar qué pasa cuando algo falla, porque siempre falla algo, y entonces tenemos que echar mano de la persona, que tendrá que estar preparada y resolver los problemas que muchas veces la técnica no es capaz de resolver. ¿Sensibilidad? Mucha, siempre, es fundamental. Hay que pensar en la persona a pesar de todos los sistemas automáticos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

21 de marzo de 2017

Pág. 12

Por lo que se refiere a hacer un seguimiento en las evaluaciones de la comisión, por supuesto. Creo que cualquier cosa que no se persiga, que no se siga, no sirve para nada, es pérdida de tiempo, y para los pocos años que me quedan de vida no estoy dispuesto a perder el tiempo sin obtener ningún resultado, no lo he hecho en mi vida y tampoco lo voy a hacer ahora. Hay que buscar resultados y se tienen que perseguir hasta donde haga falta. Estoy dispuesto a perseguirlos hasta donde haga falta. Por supuesto, como me han dado ustedes —si soy elegido— la capacidad de independencia, no voy a permitir que nadie me diga lo que tengo que hacer, será mi responsabilidad. Me equivocaré o no me equivocaré, pero será mi responsabilidad. Nadie me va a decir lo que tengo que hacer. No lo he admitido en ningún puesto que he tenido en mis actividades profesionales y menos ahora. Mis directores siempre me han dicho: Fernando, lo que tu digas, y lo que yo he dicho se ha hecho con plena responsabilidad.

En cuanto a la seguridad ferroviaria en la red española, ya he comentado que me parece que es una de las redes que tiene mayor nivel de seguridad. Yo explico la asignatura de señalización, la conozco, y sé que el Reino Unido está intentando hacer algo parecido al equipamiento que por ejemplo tenemos en las líneas de alta velocidad en España y trenes convencionales. Por tanto, las líneas de alta velocidad españolas están preparadas para que vayan trenes de alta velocidad pero también trenes en régimen convencional con completa seguridad, por supuesto, si no, no se podría funcionar.

Estas son un poco las respuestas a las preguntas. Soy un técnico y mis contestaciones son concretas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Fernando, por su comparecencia, por haber respondido a las cuestiones que le han sido planteadas. Le voy a despedir y luego vamos a proceder a la votación de su propuesta.

Suspendemos unos minutos la sesión mientras acompaño al señor Montes. **(Pausa)**.

VOTACIÓN DE LA PROPUESTA DEL CANDIDATO.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a someter a votación la propuesta de nombramiento de don Fernando Montes Ponce de León, como candidato a presidir la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, en cumplimiento a lo dispuesto por la Ley del Sector Ferroviario.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra; 8; abstenciones, 9.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, teniendo en cuenta este resultado, la Comisión trasladará al Gobierno que ha sido aceptada la propuesta del candidato don Fernando Montes Ponce de León.

No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

Eran las doce y cinco minutos del mediodía.