



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 139

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a ESTHER PEÑA CAMARERO

Sesión núm. 6

celebrada el miércoles 19 de junio de 2024

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la Ponencia designada para informar la siguiente iniciativa legislativa:

- Proyecto de Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 121/000010) 2

Emitir dictamen a la vista del informe elaborado por la Ponencia sobre:

- Proyecto de Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 121/000010) 2

Votaciones 8

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 139

19 de junio de 2024

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y cinco de la tarde.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR LA SIGUIENTE INICIATIVA LEGISLATIVA:

- **PROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS, MARÍTIMOS Y DE AVIACIÓN CIVIL. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 121/000010).**

La señora **PRESIDENTA**: Buenas tardes.

Si les parece, comenzamos la Comisión del día de hoy con el punto número 1 del orden del día, que es la ratificación de la ponencia designada para informar del Proyecto de ley de creación de la autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Si les parece, ratificamos el trabajo de la ponencia y continuamos. **(Asentimiento)**. Muy bien.

Quiero recordar también, por cierto, que esta sesión de la Comisión hoy sí tendrá traducción al gallego y al catalán, para que puedan utilizar sus dispositivos en sus intervenciones.

EMITIR DICTAMEN A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE:

- **PROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS, MARÍTIMOS Y DE AVIACIÓN CIVIL. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 121/000010).**

La señora **PRESIDENTA**: El segundo punto del orden del día es la emisión de dictamen a la vista del informe elaborado por la ponencia sobre el proyecto de ley previamente comentado.

Si les parece, abrimos un turno de intervención de un máximo de siete minutos para los grupos parlamentarios, que intervendrán de menor a mayor, comenzando por el Grupo Mixto.

Tiene la palabra el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Obrigado, señora presidenta.

Seré breve. Es evidente que era necesaria esta actuación, que era necesario crear un organismo realmente independiente que pudiese investigar todos los accidentes de los diferentes modos de transporte. Lamentablemente, en los últimos años hubo algunos accidentes graves, como el de Spanair en el año 2008 o el del Alvia en Santiago de Compostela, que tuvo como resultado ochenta y una personas fallecidas y numerosos heridos. En este caso, que conozco bien, quedó en evidencia que la CIAF, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, no actuó de la forma en la que debería hacerlo, añadiendo dolor y sufrimiento a las víctimas, que veían cómo no se realizaba una investigación que permitiese, en primer lugar, esclarecer la verdad; en segundo lugar, hacer justicia, y, en tercer lugar, llegar a conclusiones que evitasen que accidentes de ese tipo se pudiesen reproducir en el futuro.

En todo caso, nós pensamos que esa falta de independencia da CIAF, da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, tiña moito que ver precisamente con que non era un organismo independente, con que dependía directamente do Ministerio de Transportes e existía unha evidente coincidencia de intereses entre as dúas principais forzas políticas, entre o Partido Popular e o Partido Socialista, quero lembrar, corresponsábeis da actuación previa que levou a que se chegase a producir ese accidente con Xosé Blanco como ministro de Fomento do Partido Socialista e Ana Pastor como ministra de Fomento do Partido Popular. Intereses coincidentes, por tanto, en que non se chegasen a esclarecer esas responsabilidades políticas, en ocultar esas responsabilidades políticas e en producir unha situación que, insisto, o que fixo foi achegar máis dor e máis sufrimento ás vítimas diante desa frustración de que non houbera verdade, non houbera xustiza e non houbera reparación. Polo tanto, nós, en primeiro lugar, celebramos que, polo menos, exista a vontade política de crear un organismo independente.

A actuación do BNG neste proceso e nesta materia tivo por obxectivo mellorar a lei e, particularmente, asegurar xustamente esa independencia de criterio da Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes no ámbito do transporte. Para iso, presentamos numerosas propostas, numerosas emendas, moitas delas recollidas da iniciativa das persoas que coñecen moi ben isto porque o viviron de primeira man, como a asociación de vítimas e familiares do accidente do Alvia. Algunhas foron incorporadas, algunha foi «transaccionada», lamentamos que outras non o fosen, pero, en todo caso, o noso traballo tivo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 139

19 de junio de 2024

Pág. 3

sempre ese obxectivo de conseguir, primeiro, que non se repitan accidentes no ámbito da mobilidade e, en segundo lugar, se lamentablemente se producen, que se poida garantir que existe unha investigación independente. Creo que, sendo aínda mellorábel o texto, e esperamos tamén a votación no pleno do Congreso, polo menos estase traballando na boa dirección. Moito obrigado.

En todo caso, pensamos que esa falta de independencia en la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios tenía mucho que ver precisamente con que este no era un organismo independiente, dependía del Ministerio de Transporte, y existía una evidente coincidencia de intereses entre las dos fuerzas políticas, el Partido Popular y el Partido Socialista. Quiero recordar a corresponsables de la actuación previa que llevó a que se llegase a producir ese accidente. José Blanco, como ministro de Fomento del Partido Socialista, y Ana Pastor, como ministra de Fomento del Partido Popular, intereses coincidentes, por lo tanto, en que no se llegasen a aclarar esas responsabilidades políticas, en ocultar esas responsabilidades políticas, y lo que se produjo fue una situación que llevó a más sufrimiento por parte de las víctimas dentro de esa frustración de que no hubiese verdad, de que no hubiese justicia y de que no hubiese reparación. Por lo tanto, nosotros, en primer lugar, celebramos que exista por lo menos la voluntad política de crear un organismo independiente.

La actuación del BNG en este proceso y en esta materia tuvo por objetivo mejorar la ley y particularmente asegurar justamente esa independencia de criterio de la comisión de investigación de accidentes e incidentes en el ámbito dentro del transporte. Para eso se presentaron nuevas propuestas y enmiendas, muchas de ellas recogidas de la iniciativa de las personas que conocen muy bien esto porque lo han vivido de primera mano, como la asociación de víctimas y familiares del accidente del Alvia. Algunas han sido incorporadas, algunas transaccionadas, lamentamos que otras no lo fuesen, pero, en cualquier caso, nuestro trabajo siempre tuvo ese objetivo de conseguir, primero, que no se repitan accidentes en el ámbito de la movilidad, pero, en segundo lugar, si lamentablemente se producen, que se pueda garantizar que existe una investigación independiente. Creo que aun siendo mejorable el texto, y esperamos, por supuesto, la votación del Pleno del Congreso, por lo menos se está trabajando en la buena dirección.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rego.

Ahora tiene la palabra la señora Vaquero Montero, por el Grupo Parlamentario Vasco.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Muchas gracias, presidenta. Arratsalde on a todos y a todas.

Intervengo únicamente para decir que nosotros presentamos una única enmienda para intentar mejorar este texto normativo, enmienda que ha sido transaccionada con diferentes grupos. Hay bastantes transacciones y bastantes incorporaciones, me imagino que no a gusto de todo el mundo, pero nos damos por satisfechos con el acuerdo al que hemos logrado.

Mila esker.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Tiene la palabra por el Grupo Euskal Herria Bildu, el señor Ruiz de Pinedo Undiano.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: No voy a intervenir.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con Junts per Catalunya, el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Moltes gràcies, presidenta.

També intervindrè d'una forma breu.

Quan hi ha un accident d'aquestes característiques, com s'ha comentat en una altra intervenció, això porta associat un drama humà i familiar, el patiment de moltes persones; això porta associat la creació d'una incertesa, un dany econòmic, i també dubtes que no ajuden a generar confiança en el transport i en saber com es pot millorar la seguretat.

Aquesta llei va en aquest sentit, va en aquesta direcció, i ha d'ajudar a que no es torni a repetir el que s'ha donat en algunes ocasions: investigacions que s'allarguen eternament, de les que no se'n treuen conclusions clares, i un treball que no és prou transparent, amb tot el patiment que això representa per les persones implicades i també per les víctimes. Nosaltres havíem presentat poques esmenes, però com s'ha dit ara per part de la portaveu del PNV, han estat totes transaccionades. Per tant, no tenim cap

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 139

19 de junio de 2024

Pág. 4

esmena a dir. Considerem que això ha millorat el text inicial, també hi ha hagut moltes altres incorporacions. Jo crec que la llei està millorada amb les aportacions dels grups, i penso que serà una eina que serà útil en aquest sentit que hem explicat.

Moltes gràcies.

Muchas gracias, presidenta.

Intentaré también ser breve. Cuando se produce un accidente de estas características, tal y como se ha comentado en otra intervención, esto conlleva inherente un drama social, humano y familiar, también incertidumbre, daños económicos y dudas que no ayudan a generar confianza en el transporte y en saber cómo se puede mejorar la seguridad. Esta ley va en esta dirección, en este sentido, y debe ayudar a que no se repita lo que se ha producido en determinadas ocasiones: investigaciones que se prolongan eternamente sin conclusiones claras, sin un trabajo lo suficientemente transparente, con todo el sufrimiento que ello conlleva para las personas afectadas y las víctimas.

Nosotros hemos presentado pocas enmiendas, pero, como ha dicho la portavoz del PNV, han sido todas transaccionadas. Por lo tanto, no tenemos nada más que añadir. Consideramos que el texto inicial se ha mejorado, creemos que la ley se ha mejorado con las aportaciones de los grupos y que será una herramienta útil.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Gavin.

Tiene la palabra, por el Grupo Republicano, la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí. Gràcies, presidenta.

Avui ens reunim per votar aquest projecte de llei, que és un projecte molt esperat pels familiars de les víctimes d'accidents. Volia fer un recordatori dels accidents que hi ha hagut els últims anys, que han sigut realment molt esfereïdors i que han portat molt dolor compartit. D'aquí neix aquesta iniciativa, de la necessitat de justícia i de l'esperança de construir un futur millor, més segur i, sobretot, més transparent a l'hora de saber per què hi ha hagut aquest accident.

Un és l'accident del vol JK5022, de Spanair. També hi ha l'accident del Yak-42, que, encara que sigui militar, no vol dir que no haguem de parar-hi atenció. Accidents ferroviaris, com l'accident de Santiago de Compostela, l'accident del metro de València, l'accident de Chinchilla i l'accident de Torre del Bierzo. Com accidents marítims, hi ha el desastre del Prestige, que encara el tenim molt viu a la nostra memòria; el naufragi del pesquer Nueva Pepita Aurora, l'accident del vaixell O Bahía o l'enfonsament del vaixell, també militar, S-81 de Tramontana.

Aquests tràgics accidents van deixar una petjada inesborrable a les nostres vides, i els qui van perdre éssers estimats en aquests desastres han viscut un calvari marcat per la tristesa, la desesperació i la recerca incerta de respostes. Hem vist de primera mà com la manca de suport adequat i de transparència han agreujat encara més el dolor d'aquestes famílies. Per això, avui crec que fem un pas important. La creació d'aquesta autoritat independent té com a objectiu garantir que es faran revisions exhaustives de cada cas per evitar la repetició d'errors, i això ho hem de fer per la memòria de les víctimes i el consol dels seus familiars, que s'ha de preservar amb dignitat i respecte. I per fer-ho, aquestes autoritats han de ser totalment independents i exhaustives, com he dit.

Per aquest motiu, la nostra repetida esmena és esborrar la paraula «civil» del projecte de llei. Perquè, quan un accident no és de caire civil, la gent es pot morir i no cal investigar res més? Els fa pànic que descobrim la corrupció institucionalitzada a l'exèrcit de l'Estat? Les vides dels tripulants del vol del Yak-42 no són tan importants perquè són unes altres? És perquè era gent que estava destinada a donar-ho tot per la pàtria? Però donar-ho tot per la pàtria vol dir donar la vida perquè potser s'han fet unes compres d'uns mitjans de transport basades en la corrupció? Aquestes preguntes haurien estat respostes si realment tinguéssim una investigació totalment transparent.

Per tant, els agrairia que fessin el vot afirmatiu a esborrar aquesta paraula del projecte de llei, perquè aquesta llei que comença a caminar avui és el resultat d'anys de lluita de les famílies de les víctimes, que mai han deixat de buscar la veritat i la justícia. I aquestes víctimes és igual que siguin militars o civils: la seva família ho vol saber; i és un testament al seu coratge i a la seva determinació de fer del món un lloc molt més segur. Per tant, alegrem-nos avui de totes les esmenes que s'han transaccionat, que se n'han presentat moltes i han sigut moltes les que s'han incorporat, i això vol dir que la llei ha guanyat molt i s'ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 139

19 de junio de 2024

Pág. 5

fet més tècnica, però no ens oblidem de les altres persones, que el fet que no siguin civils no vol dir que no tinguin dret a poder esbrinar perquè van tenir un accident.

Gracias, presidenta.

Hoy nos reunimos para votar este proyecto de ley. Es un proyecto muy esperado por los familiares de las víctimas de accidentes. Quería hacerles un recordatorio de los accidentes producidos en los últimos años, que han sido realmente espeluznantes y que han acarreado un gran dolor compartido. De ahí esta iniciativa de la necesidad de justicia, con la esperanza de construir un futuro mejor y más seguro y, sobre todo, más transparente a la hora de saber el porqué del accidente. Uno es el accidente del vuelo JK5022, de Spanair; otro, el accidente del Yak-42, que, aunque sea militar, no significa que no debamos prestarle atención; también accidentes ferroviarios como el de Santiago de Compostela, el del metro de Valencia, el accidente de Chinchilla y el accidente de Torre del Bierzo, y como accidentes marítimos tenemos el desastre del Prestige, que todavía sigue vivo en nuestra desmemoria; el naufragio del pesquero Nuevo Pepita Aurora, el accidente del barco O Bahía o el naufragio del barco militar S-81 de Tramontana.

Estos trágicos accidentes han dejado una impronta imborrable en nuestras vidas y en la de aquellos que perdieron a sus seres queridos en estos desastres. Ellos han pasado un calvario marcado por la tristeza, la desesperación y la búsqueda incierta de respuestas. Hemos visto de primera mano cómo la falta de apoyo adecuado y de transparencia ha agravado aún más el dolor de estas familias. Por eso creo que hoy damos un paso importante con la creación de esta autoridad independiente, que tiene por objetivo garantizar que se realicen revisiones exhaustivas de cada caso y evitar la repetición de errores. Esto se debe hacer por la memoria de las víctimas y el consuelo de sus familiares, que se debe preservar con dignidad y respeto. Para ello las autoridades deben ser totalmente independientes y exhaustivas, como he dicho.

Por este motivo, nuestra repetida enmienda consistente en tachar la palabra «civil» del proyecto de ley, porque, cuando un accidente no es de índole civil, ¿la gente se puede morir y no hace falta investigar más? ¿Nos da pánico descubrir la corrupción institucionalizada en el ejército del Estado? ¿Las vidas de los tripulantes de Yak-42 no son tan importantes porque son distintas? ¿Es porque era gente que estaba destinada a darlo todo por la patria? ¿Darlo todo por la patria significa dar la vida porque a lo mejor se han producido unas compras de unos medios de transporte basándose en la corrupción? Estas preguntas se habrían respondido si realmente tuviéramos una investigación totalmente transparente.

Por lo tanto, les agradecería que votaran a favor a la hora de borrar esta palabra del proyecto de ley, porque esta ley, que ahora empieza a resultar y que empieza a andar, es el resultado de la lucha de las familias de las víctimas, que jamás han dejado de buscar la verdad y la justicia. Da igual que estas víctimas sean civiles o militares, sus familias quieren saber; es un testamento a su coraje y a su determinación para hacer que el mundo sea un lugar más seguro.

Por lo tanto, celebremos las enmiendas que se han transaccionado. Se han presentado muchas, y muchas de ellas se han incorporado. Esto significa que la ley ha ganado mucho y ha adoptado un cariz más técnico, pero no olvidemos al resto de personas que por no ser civiles no significa que no tengan derecho a averiguar por qué sufrieron un accidente.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Granollers.

Por el Grupo Plurinacional SUMAR, el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidenta.

Yo creo que lo primero que toca es felicitarnos a todos; felicitar a la Ponencia, felicitar al letrado y, por supuesto, a los servicios de la Cámara; pero también felicitarnos por el buen talante que se ha demostrado en esta Ponencia al intentar llegar a acuerdos, desde muy lejos en muchos casos, porque creo que en la gran mayoría de ellos ha sido en positivo.

Quiero recordar que nuestro trabajo parlamentario se asemeja a una carrera de obstáculos y de relevos, y hablo de obstáculos porque a veces las cosas no salen como tú pensabas en un principio. Por eso es bueno recordar que en la anterior legislatura ya se estuvo a punto de aprobar esta ley. Asimismo, nos hemos de remontar al 22 de abril de 2021, a las recomendaciones de la Comisión parlamentaria sobre el accidente del vuelo JK5022, de Spanair, que todos recordamos, que nos decían cuál era el camino que teníamos que seguir, y creo que es lo hemos intentado hacer. Hay que aludir también al empeño de las asociaciones de afectados en todo este trayecto porque sin ellos posiblemente tampoco hubiéramos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 139

19 de junio de 2024

Pág. 6

tenido la fuerza suficiente para poder llegar a este acuerdo tan mayoritario que creo que se va a conseguir hoy.

Quiero destacar de la ley aspectos que son muy positivos y en los que vale la pena, como digo, marcar el acento. Uno es la transparencia en las investigaciones, que era un hecho que era indefectible que se tenía que tener en cuenta. También el aspecto que habla de cultura justa, sobre que no siempre se castigue a los que están en primera línea cuando han fallado —digamos— en algo que está fuera de su capacitación o experiencia, y que no se toleren las negligencias. Destaco, finalmente, las recomendaciones de asistencia a las víctimas, donde se da un paso yo creo que bastante importante con respecto a lo que teníamos hasta ahora.

Muchas gracias a todos.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Alonso.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Mejías.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Gracias, presidenta.

Quiero simplemente excusar la ausencia de los dos ponentes, Carlos Flores y Patricia Rueda, que están en otras comisiones.

No intervendremos en este turno de palabra.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Mejías.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Morales Álvarez.

El señor **MORALES ÁLVAREZ**: Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes, señorías. A través de la ley que dictaminamos hoy en la Comisión se creará una autoridad independiente que ejercerá las funciones que actualmente desarrollan tres comisiones existentes de investigación de accidentes e incidentes: la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

Una motivación para crear esta autoridad es que el derecho comunitario y las normas internacionales manifiestan que los organismos de investigación de accidentes deben ser independientes funcionalmente de cualquier agente que pueda investigarse. Hay que recordar que la figura de la autoridad administrativa independiente es la de mayor independencia del poder del Poder Ejecutivo de nuestro derecho administrativo. Pero la principal motivación para la creación de esta autoridad de investigación de accidentes es dar respuesta a los afectados por un accidente; se han citado algunos ejemplos esta tarde, y un ejemplo claro es el de los afectados del vuelo de Spanair y el cumplimiento de las conclusiones y recomendaciones de la Comisión de investigación del accidente del vuelo JK5022.

Agradezco infinitamente a la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022 que haya liderado el impulso de esta ley, y esperamos haber cumplido con sus expectativas. Han pasado más de quince años de aquel fatídico accidente, y aunque probablemente los legisladores deberíamos actuar con más celeridad, al sacar hoy entre todos esta ley adelante se valida un compromiso moral pendiente con los dieciocho heridos y las ciento cincuenta y cuatro víctimas mortales.

Este Gobierno, siempre cercano, sensible y comprometido con las personas, inició el trámite del proyecto de ley con una pretensión clara: que no vuelva a suceder, evitar en la medida de lo posible estos accidentes. Esta ley mejora sustancialmente el análisis de los accidentes e incidentes en el transporte e implicará que las conclusiones a las que se llegue a través de esta autoridad sirvan para mejorar los servicios y la seguridad en todo tipo de medios de transporte. Minorar los riesgos de accidentes es la finalidad de esta ley que sacaremos entre todos adelante para que ninguna persona sufra las consecuencias de un accidente y la pérdida de seres queridos. Mi grupo y el resto de los miembros de esta Comisión del Congreso también queremos agradecer al Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial su trabajo y apoyo a la creación de la autoridad de investigación de accidentes.

No voy a hacer ninguna valoración concreta del articulado ni balance de las ciento cuarenta enmiendas y las veinticuatro transacciones, pero sí quiero agradecer encarecidamente el trabajo de todos los grupos en esta ley. Estoy seguro de que cada grupo ha aportado a su juicio lo mejor con la intención de elaborar la mejor ley posible para que en el futuro haya el menor número de accidentes y que las consecuencias de estos sean lo más leves posibles. Con el deseo de que esta autoridad para la investigación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 139

19 de junio de 2024

Pág. 7

accidentes se ponga en marcha lo antes posible en esta legislatura, quiero insistir en el agradecimiento a todos los que han participado y han hecho posible esta ley.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias señor Morales.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Buenas tardes, señora presidenta.

Señorías, el 19 de junio de 2014 tuve el honor de asistir en este mismo palacio en el que hoy nos estamos reuniendo al solemne acto de proclamación de su majestad el rey don Felipe VI ante las Cortes Generales. Una década después, quiero, en nombre propio y en el de mis compañeros del Grupo Parlamentario Popular, reconocer la entrega, el respeto y la lealtad al pueblo español del rey y el impecable cumplimiento de sus deberes constitucionales. **(Aplausos)**.

Señorías, debatimos esta tarde el dictamen del Proyecto de ley de creación de la autoridad administrativa independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. La autoridad va a ejercer las funciones que actualmente desarrollan las tres comisiones existentes que acaba de mencionar mi compañero del Grupo Socialista, la de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la de Investigación de Accidentes Marítimos y la de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil. A ellas, a estas comisiones, a sus presidentes, a sus directivos, a sus consejeros y al personal investigador, creo que es justo reconocerles su trabajo que, por cierto, va a durar desde que se apruebe esta ley hasta que se constituya efectivamente la autoridad.

Se reviste a esta institución de una gran figura jurídica, la de mayor independencia, que es la autoridad independiente administrativa, como la tiene la AIREF, como la tiene la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia o la Agencia Española de Protección de Datos, lo cual es bastante relevante. El proyecto de ley regula la composición y el gobierno de la autoridad, las funciones del consejo, de su presidente, su elección y su mandato; todo ello está en el proyecto de ley, que creemos que está básicamente bien resuelto, así como el régimen de investigación técnica, que es fundamental, es decir, un procedimiento de investigación técnica presidido por los principios de transparencia y de participación de los interesados. También regula a mejor —y esto era bastante necesario— las relaciones de esta autoridad con las Cortes Generales, es decir, con esta casa, con el Poder Judicial y con las autoridades de investigación de otros países. Conviene recordar el artículo 3 de este proyecto de ley, que define la finalidad de la investigación técnica puesto que a veces existe una cierta confusión.

La investigación técnica tiene como finalidad establecer las causas de un accidente o incidente y formular, en su caso, las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes para mejorar la seguridad y para prevenir accidentes. Dice el punto segundo —que no es menos relevante— que la investigación técnica de esta autoridad no persigue determinar responsabilidades ni la atribución de culpabilidad; lo digo porque a veces se confunden y es justamente lo contrario de lo que dice este texto legal.

Respecto de las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, quiero agradecer el trabajo de todos mis compañeros, especialmente de mi colega ponente, Cristina Teniente, que me acompaña, y también mandar un saludo cariñoso a otro ponente, Juan Antonio Rojas, que, desgraciadamente, en este momento está de baja por enfermedad, y al que quiero desear una pronta recuperación. Agradezco, asimismo, a don César Ramos, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la disposición a estudiar las enmiendas que hemos presentado, así como al Gobierno que tiene detrás, que las ha estudiado, ya que, fruto de ello, se han estimado en su integridad tres enmiendas; tres han sido transaccionadas, dos las hemos retirado y mantenemos viva la 136, a la que me voy a referir ahora mismo. En definitiva, nuestras enmiendas han querido mejorar los plazos para emitir los informes e introducen algunas mejoras en la conformación de la memoria anual; también que el procedimiento de oficio de investigación se inicie tan pronto se tenga conocimiento del accidente, sin perjuicio de que haya dos meses máximo para demorarlo; la creación de una unidad de apoyo técnico a las direcciones generales de investigación, porque entendemos que cada vez más las investigaciones requieren de más medios, por lo que es una buena medida que se haya incluido, y, asimismo, que a la figura del presidente no solo le exijamos que tenga un reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional, sino que sea experto en el campo de la seguridad en el transporte, puesto que es una función muy compleja y muy relevante.

Decía que mantenemos viva una sola enmienda, la 136, que propone la modificación del apartado 2 del artículo 27. Señorías, lo que nosotros hacemos con esta enmienda es trasladar una observación que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 139

19 de junio de 2024

Pág. 8

hizo el Consejo Fiscal en el trámite previo a la aprobación del proyecto por parte del Gobierno, que es la siguiente: la ley no deja claro que los investigadores al servicio de la autoridad puedan ser llamados por parte de un juzgado para intervenir como peritos. Esto es algo que nosotros no vemos. Creemos que el deber de colaboración de un perito que trabaje para la autoridad pasa por que ratifique sus informes, pero lo que no es procedente a nuestro juicio, y a juicio del Consejo Fiscal, es que un juzgado pueda nombrar perito de investigación a un perito de la autoridad independiente porque está claramente mermando esa independencia. Creemos que es una enmienda que tiene su sentido y, por eso, la sometemos hoy a votación.

Sobre las enmiendas transaccionadas, algunas las hemos valorado positivamente —y en la Ponencia nuestro gran letrado, don Fabio, así lo ha recogido— y en otras discrepamos porque parece que intentan desnaturalizar un poco el carácter estatal de esta autoridad, y creemos que no es necesario.

Señorías, si hasta aquí llegase el proyecto de ley, la posición del Grupo Parlamentario Popular en relación con el informe final sería una posición que se movería entre el sí o la abstención. Pero es que, señorías, ustedes no van a votar hoy solo este proyecto de ley, ustedes van a votar hoy la enmienda 131, que es totalmente ajena a este proyecto de ley, totalmente ajena. Me dirán que en todos los proyectos de ley hay temas ajenos. Claro que los hay, también en este hemos incluido un par de enmiendas sobre los temas portuarios, en los que ha existido una cierta coincidencia, pero sepan ustedes que la enmienda 131, que se somete hoy a votación, plantea autorizar a ADIF-Alta Velocidad a incrementar su endeudamiento hasta 1 750 000 miles de euros y a Renfe-Operadora incrementar su endeudamiento para el año 2024 hasta 880 000 miles de euros, deudas a largo plazo. ¿Por qué me pongo yo así? Porque estas disposiciones de autorización de gasto se establecen en las leyes generales de presupuestos, y la ley general de presupuestos vigente —que es la de 2023 porque los tenemos prorrogados— establece en su artículo 47 las operaciones de crédito autorizadas a organismos y entidades integrantes del sector público institucional estatal, y dice que para el año 2023 Renfe-Operadora puede endeudarse hasta 622 000 miles de euros y ADIF-Alta Velocidad hasta un 1 191 000 miles de euros. Con la aprobación de esta enmienda, si se incluye en la ley, quiero que sepan sus señorías lo que harán conscientemente porque yo advierto de lo que pasa. Con la aceptación de la enmienda, ADIF-Alta Velocidad tendrá una habilitación legal para incrementar su endeudamiento para este año un 46,87%, pasando de un 1 191 000 miles de euros a 1 750 000 miles de euros, aumentando en 558 000 miles de euros, y para Renfe se incrementaría un 45,55%, pasando de 622 000 a 880 000 miles de euros. Es decir, que lo que estaríamos autorizando aquí, en un proyecto de ley que no tiene nada que ver con una enmienda transaccional, es el incremento del endeudamiento de dos entidades estatales en 817 millones de euros. La pregunta es: ¿esto se puede hacer? Legalmente se puede hacer. ¿Es serio? No nos lo parece.

Señorías, no entendemos cómo no se puede traer una ley específica de modificación de estos temas o incluirlos en unos de esos reales decretos ómnibus que últimamente se están presentando, pero esta transacción entre los grupos Socialista, SUMAR —es decir, los que apoyan al Gobierno— y Republicano, al Grupo Parlamentario Popular, señorías, le suena a un acuerdo que puede estar en el contexto de «tú me apoyas esto y yo te apoyo esa financiación unilateral», la que se está planteando en estos momentos con Esquerra Republicana para financiar con 15 000 millones de euros una financiación específica para esa comunidad autónoma sin que haya una financiación negociada de forma multilateral en el seno del Consejo de Política Fiscal y Financiera.

Nosotros creemos que esta no es la manera de hacer las cosas y, por eso, lamentablemente, aun considerando que el texto que sale sobre la autoridad es un texto que podría aprobarse, creemos que bajo ningún concepto podemos dar el voto afirmativo a un texto legal que incluya esta enmienda 131.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Delgado.

VOTACIONES.

La señora **PRESIDENTA**: Sin más dilación, pasamos a la votación de las enmiendas presentadas. Damos un par de minutos para la resolución de una transacción. **(Pausa)**.

Resuelta la incidencia, si les parece, pasamos en primer lugar a la votación de la enmienda de corrección técnica al apartado 3 de la exposición de motivos, que ha sido propuesta por el letrado de la Comisión y que tienen todos los grupos a su disposición.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 139

19 de junio de 2024

Pág. 9

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 3.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a las enmiendas del Grupo Mixto, señor Rego Candamil. Votamos de la número 86 a la 128.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 34.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

Ahora pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Republicano, que comprenden de la 7 a la 83.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 32; abstenciones, 2.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, que se votará por puntos, englobándose los puntos 1 y 2 en una primera votación y el punto 3 en una segunda votación.

Por tanto, pasamos a la votación de los puntos 1 y 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 17; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan aprobados.

Pasamos a la votación del punto número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; en contra, 3; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

Pasamos a la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, la enmienda 136.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 19.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Pasamos a la votación del texto del informe con las enmiendas transaccionales y enmiendas de corrección técnica aprobadas en esta Comisión.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 14; abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

Si les parece, deseando una pronta recuperación al señor Rojas, y agradeciendo el clima, el tono y la labor para hacer esta aportación legislativa desde la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible, levantamos la sesión.

Muchas gracias.

Eran las cuatro y cuarenta minutos de la tarde.

En el caso de las intervenciones realizadas en las lenguas españolas distintas del castellano que son también oficiales en las respectivas Comunidades Autónomas de acuerdo con sus Estatutos, el *Diario de Sesiones* refleja la interpretación al castellano y la transcripción de la intervención en dichas lenguas facilitadas por servicios de interpretación y transcripción.

cve: DSCD-15-CO-139