



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 569

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 25

celebrada el martes 26 de mayo de 2026

ORDEN DEL DÍA

Propuesta de nombramiento del presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil (número de expediente 276/000025):

- Comparecencia del señor Guillén Espejo-Saavedra, candidato propuesto por el Gobierno como presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil y en la disposición adicional primera del Real Decreto 141/2026, de 25 de febrero, por el que se aprueba su estatuto orgánico. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 276/000025) 3

Celebración de las siguientes comparecencias de candidatos propuestos por el Gobierno como consejeros de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil (número de expediente 276/000025):

- Del señor Moreno Díaz 16
- Del señor Navacerrada Álvarez 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 2

— De la señora Obiols Vives	20
— Del señor Pérez Pérez	21
— De la señora Elvira Olalla	22
— De la señora Lumbreras Encinas	24
Propuesta de nombramiento del presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil. (Votación)	30
Votación de los vetos en relación con el nombramiento de los candidatos propuestos por el Gobierno, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil	30

SESIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE CELEBRADA EL MARTES 26 DE MAYO DE 2026

Se abre la sesión a las diez y once minutos de la mañana.

PROPUESTA DE NOMBRAMIENTO DEL PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS, MARÍTIMOS Y DE AVIACIÓN CIVIL (número de expediente 276/000025):

- **COMPARECENCIA DEL SEÑOR GUILLÉN ESPEJO-SAAVEDRA, CANDIDATO PROPUESTO POR EL GOBIERNO COMO PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS, MARÍTIMOS Y DE AVIACIÓN CIVIL, EN CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 32 DE LA LEY 2/2024, DE 1 DE AGOSTO, DE CREACIÓN DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS, MARÍTIMOS Y DE AVIACIÓN CIVIL Y EN LA DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA DEL REAL DECRETO 141/2026, DE 25 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA SU ESTATUTO ORGÁNICO. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 276/000025).**

La señora **PRESIDENTA**: Se abre la sesión.

Muy buenos días.

Me gustaría darles unas indicaciones sobre el debate que se va a desarrollar a continuación. En primer lugar, la votación, que se desarrollará al final de la sesión, se hará desde los escaños, así que echen un vistazo y vean cuál es su asiento habilitado para votar.

El señor **LETRADO**: A fin de que tengamos los números que corresponden, los puestos 59 y 60, que aparecen marcados como habilitados para el Grupo Popular, están deshabilitados para que voten los miembros desde la Mesa. Lo mismo ocurre con los puestos 56 y 57 del Grupo Socialista.

La señora **PRESIDENTA**: No obstante, si surge alguna cuestión durante el transcurso de la sesión, se lo haremos saber al personal técnico.

Como bien saben, el primer punto del orden del día es la comparecencia del candidato a presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil. El compareciente intervendrá por un máximo de veinte minutos. A continuación, por un tiempo máximo de siete minutos, intervendrán los portavoces de los distintos grupos parlamentarios, de menor a mayor. Posteriormente, contestará el compareciente y, si fuera necesario, tendrá lugar un segundo turno de intervención de los portavoces por un tiempo de dos minutos y contestará el candidato a la presidencia.

En segundo lugar, para la elección de los consejeros y consejeras, se seguirá el mismo procedimiento, con la salvedad de que los seis candidatos comparecerán de manera conjunta por un tiempo máximo de cinco minutos cada uno.

Como les decía, a efectos de contemplar también las solicitudes de los diferentes grupos parlamentarios, las votaciones se celebrarán al final de las comparecencias, tanto la del primer punto del orden del día, correspondiente al candidato propuesto para la presidencia, como, en su caso, las votaciones sobre los vetos de los consejeros.

Se procede a tramitar, por tanto, el primer punto del orden del día, que es la comparecencia de don Gonzalo Julián Guillén Espejo-Saavedra, candidato propuesto por el Gobierno como presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil.

Damos la bienvenida a don Gonzalo Julián Guillén Espejo-Saavedra, candidato propuesto por el Gobierno como presidente, a quien agradecemos su presencia ante esta sesión de la comisión.

Tiene la palabra para informar sobre el objeto de la comparecencia.

El señor **GUILLÉN ESPEJO-SAAVEDRA** (candidato propuesto por el Gobierno como presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, muy buenos días.

Comparezco ante esta sesión de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible con el honor y la responsabilidad que supone aspirar a la presidencia de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y Aviación Civil, en cumplimiento del artículo 32 de la Ley 2/2024. He sido presentado por el Colegio de Ingenieros Navales y propuesto por el Gobierno. Muchísimas gracias a ambos. Comparecer ante esta comisión no es la meta que persigo, pero sí el reconocimiento de una trayectoria dedicada a la seguridad en el transporte; eso es lo que valoro y agradezco. Les voy a resumir mi trayectoria. Trataré de sustentar mi idoneidad para este cargo, así como la ausencia de conflictos de intereses. Para finalizar, les daré mi visión sobre esta nueva autoridad.

Nací y crecí en La Coruña. Soy ingeniero naval por la Universidad Politécnica de Madrid y graduado en Derecho por la UNED. Comencé mi vida profesional como ingeniero en una oficina de proyectos en La Coruña, en la que durante siete años realicé todo tipo de proyectos para todo tipo de clientes y todo tipo de barcos, incluidos grandes barcos de pasaje, de las principales navieras españolas, proyectos que se someten a la aprobación de las Administraciones, tanto españolas como extranjeras, y sociedades de clasificación. Llegué a visar en el Colegio de Ingenieros Navales hasta 150 proyectos, que comprenden desde nuevas construcciones hasta obras de reforma, libros de estabilidad, todo tipo de cálculos y estudios encargados por navieras y astilleros, abanderamientos de buques extranjeros, mejoras de estabilidad, cálculos de evacuación, manuales de estiba y sujeción de carga, manuales de gestión de seguridad, estudios de remolque, etcétera.

Trabajé en esta oficina hasta el día anterior a mi ingreso en la Administración por oposición en el Cuerpo de Ingenieros Navales del Estado, en 2006. Mi primer destino fue el de inspector naval en Villagarcía de Arosa. Un año más tarde concursé y fui a La Coruña con este mismo puesto. Ya en La Coruña, en 2013, ocupé la plaza de coordinador de seguridad e inspección marítima, plaza que ocupé durante siete años. Desde 2020, ocupo el cargo de capitán marítimo. En la Capitanía Marítima de A Coruña, de la que soy responsable, hay una terminal petrolífera, un tráfico de cruceros cada vez más importante y un puerto exterior en plena expansión. Está también la sede del ISM, la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas y, por supuesto, los pesqueros. Tenemos regatas, procesiones y pruebas náuticas prácticamente todas las semanas; siete distritos marítimos con toda su casuística de registro, despacho, títulos y multitud de inspecciones, tanto de barcos nacionales como extranjeros. Además de lo anterior, el capitán marítimo de A Coruña dirige, cuando hace falta, gran parte de las emergencias reportadas por los centros de coordinación y salvamento de A Coruña y de Finisterre, lo que conlleva también el control del dispositivo de separación de tráfico de Finisterre, por donde transitan unos 35000 barcos al año, aproximadamente el 35% con mercancías peligrosas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 5

Llevo, por tanto, veintisiete años en el ejercicio profesional vinculado a la seguridad. He tenido el privilegio de presenciar el ciclo vital completo de un buque: desde el diseño en la pantalla de dibujo —en mi etapa en la empresa privada—, pasando por su construcción, pruebas e inspección técnica —ya como inspector—, hasta su despacho —como capitán marítimo— y, finalmente, su desguace. Y siempre ha sido con el trasfondo de la seguridad, como una realidad que he gestionado desde todos los ángulos posibles: como proyectista, representando un astillero, representando un armador; como inspector de seguridad marítima, firmando sus certificados de seguridad, y, finalmente, como capitán marítimo. Esto me permitió extender el concepto de seguridad más allá de la construcción y el equipo: tripulaciones, restricciones, maniobras en puertos, relación con otras Administraciones y, cómo no, gestión de todo tipo de emergencias y accidentes. Como parte de esta gestión, está la relación con la CIAIM: comunicación de accidentes, suministro de información, colaboración cuando lo han solicitado y elaboración de informes sobre borradores confidenciales previos al informe definitivo. Además, como capitán marítimo, entre otras funciones, ejerzo la dirección, organización y control de todos los servicios de la capitanía marítima y distritos, y soy consejero nato de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Paso a continuación a justificar mi independencia y ausencia de conflictos de intereses. Por supuesto —si no fuera así, no habría venido—, no incurso en ninguna de las causas de falta de honorabilidad del artículo 2 de la Ley 3/2015. Nunca he sido condenado, inhabilitado, suspendido para empleo o cargo público ni sancionado administrativa ni penalmente. Hasta la fecha, mis superiores jamás han reprochado mi comportamiento.

En cuanto a mi situación patrimonial, que declararé con la precisión que exige la normativa si soy elegido para el nombramiento, mis bienes se componen de los siguientes elementos: una vivienda familiar en régimen de gananciales adquirida mediante préstamo hipotecario hasta 2033, un vehículo particular de veintitrés años de antigüedad y un patrimonio líquido equivalente, aproximadamente, a unas cinco mensualidades de nuestras retribuciones. Todos los ingresos de mi unidad familiar provienen exclusivamente de nuestras retribuciones como empleados públicos: la mía como funcionario y la de mi mujer como personal estatutario del Servizo Galego de Saúde, en la categoría de médico de familia.

No tengo ninguna adscripción política. Soy funcionario de carrera y no he sido militante de ningún partido. Hasta la fecha no he manifestado públicamente mi ideología y, aunque sé que no es obligatorio, continuaré sin hacerlo mientras ocupe el cargo.

A continuación, paso a compartir con ustedes un resumen sobre mi opinión y proyecto de esta nueva autoridad. Creo que se asienta en tres pilares fundamentales. Esta autoridad administrativa independiente ejerce una función distinta de la que yo he desempeñado como capitán marítimo. En mi condición de autoridad marítima he ejercido potestades de autorización, limitación, prohibición y sanción, y esta nueva institución no dispone de estas herramientas: su fuerza reside exclusivamente en la credibilidad técnica de sus informes. La Ley 2/2024 le encomienda formular recomendaciones de seguridad, que, si bien no son jurídicamente vinculantes, deben ser técnicamente irrefutables para que los operadores de transporte y las Administraciones competentes las adopten por convicción, no por obligación. Mi compromiso es procurar que cada informe alcance el suficiente rigor técnico y que su adopción se convierta en noción obvia para quienes gestionan la seguridad.

El segundo pilar que considero es la versión multimodal e integradora. Esta es otra de las novedades que nos trae la ley: la CIAIM, la CIAF y la CIAIAC quedan integradas en una nueva autoridad. Las ventajas son evidentes. Compartimos estructuras organizativas: misma secretaría general, departamento de recursos humanos, servicios jurídicos, sistemas informáticos, instalaciones, medios, etcétera, y, por supuesto, mismo consejo y presidente. Los recursos humanos y materiales se flexibilizan y se dividen por tres y se unifican las relaciones con la Fiscalía, con el Poder Judicial y con el resto de las instituciones, incluidas las comparecencias en las Cortes, pero no deja de respetarse el principio de especialización de las investigaciones, por cuanto se crean tres direcciones distintas y hay dos consejeros especialistas por cada uno de los medios de transporte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 6

Aunque mi origen es naval, asumo el reto de la multimodalidad, con la certeza de quien sabe que los factores que contribuyen a un accidente pueden tener factores comunes: el factor humano, la cultura de seguridad insuficiente, el fallo de materiales, vacíos normativos ante la velocidad de la innovación tecnológica, transición energética y falta de experiencia acumulada, la complejidad creciente de las cadenas logísticas y globales y la seguridad, por poner solo algunos ejemplos. No pretendo sustituir al técnico ferroviario o al experto en aviación: la ley consagra el principio de especialización mediante las tres direcciones y seis consejeros especialistas. Mi misión será garantizarles un marco de independencia y recursos para que su trabajo sea autónomo y de la mayor calidad posible, con la convicción de que los investigadores de aviación, ferrocarril y marítimo pueden compartir metodologías, lecciones aprendidas y buenas prácticas. Esto mejora la calidad de las investigaciones sin triplicar la formación especializada.

Como tercer pilar, y no menos importante, está el compromiso directo con las víctimas. Cuando ocurre un accidente, las víctimas y sus familiares se enfrentan a procesos judiciales largos, a versiones contradictorias y a silencios que pueden doler tanto como las palabras. Esta autoridad puede ofrecerles algo distinto y complementario a la justicia: la verdad técnica; no quién tiene la culpa, sino qué ocurrió, por qué ocurrió y cómo evitar que vuelva a ocurrir. Esa verdad les pertenece y tiene que llegarles de forma clara, comprensible y en tiempo razonable; no como un informe técnico inaccesible, sino como una explicación que puedan entender y les permita cerrar, al menos, la pregunta del cómo. Por eso, la unidad de asistencia familiar dependerá directamente de mi presidencia. No es una decisión organizativa menor, es una declaración de prioridades: las víctimas no serán un trámite al final del proceso, sino que estarán en el centro desde el primer momento.

Finalizo. Esta nueva autoridad solo será útil si genera confianza, tanto en su independencia y en su rigor técnico como en que las víctimas serán tratadas como se merecen y en que el trabajo evitará futuros accidentes. Si obtengo su respaldo, ejerceré esta responsabilidad con plena independencia, con absoluto respeto a las víctimas y con el único objetivo de favorecer la seguridad del transporte en España.

Muchas gracias. Quedo a su disposición para lo que quieran.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Tras la intervención del señor Guillén Espejo-Saavedra, tienen la palabra, por un tiempo máximo de siete minutos, los portavoces de los grupos parlamentarios que así lo deseen.

En primer lugar, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.
Señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyora presidenta.
Faré la intervenció en català.

Gracias, señora presidenta.

Voy a hacer mi intervención en catalán. (Pausa.—El señor Guillén Espejo-Saavedra, candidato propuesto por el Gobierno como presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil, se coloca los auriculares para escuchar la interpretación en castellano).

El señor **GUILLÉN ESPEJO-SAAVEDRA** (candidato propuesto por el Gobierno como presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Muchas gracias. Cuando quiera, señor.

El señor **GAVIN I VALLS**: Molt bé. És lògic. És la primera vegada que compareix a la comissió. És normal. Per això li he donat aquest temps.

Bé, estem davant d'un procés que jo crec que gairebé tots els grups parlamentaris hem manifestat en algunes o altres ocasions, que era necessari i com més aviat millor es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 7

pogués dur a terme. De fet, l'Estat espanyol és un dels darrers països de la Unió Europea que es dota d'un organisme d'aquestes característiques per analitzar els accidents, en aquest cas ferroviaris, aeris i marítics. Una expressió d'això va ser que en l'aprovació de la llei va haver un cert nivell de no diré unanimitat, però d'acords amplis i d'acords en els quals van participar diferents grups. Això és positiu, que es produís aquest acord ampli. El nostre grup va presentar algunes esmenes que algunes no van prosperar. Algunes sí, i feien sobre tot referència a la necessitat de que aquest organisme tingués una forta capacitat d'actuar amb independència de què fos un organisme independent. I per tant, jo em focalitzaré en aquesta qüestió en la meua intervenció.

La proposta del senyor Gonzalo Julián com a president és una proposta que ve acompanyada d'una llarga trajectòria professional i, fins i tot m'atreviria a dir, acreditada, de prestigi professional, d'una actuació que no tinc cap informació, cap ni una, que acredití que la seva solvència estigui en qüestió, en absolut. Respecte dels altres membres d'aquest òrgan, no he pogut tampoc fer una tasca molt aprofundida de cada un d'ells, però en general perquè jo parlaré bastant en termes generals, —he fet una apreciació concreta respecte del candidat a president, però en general parlaré de la resta de membres, globalment parlant—, tots tenen unes llargues trajectòries professionals, tècniques. Tenen una llarga experiència i tot això és positiu. És positiu que hi hagi al darrere uns perfils professionals i una bona experiència que són elements necessaris per quan cal abordar una investigació.

El president en la seva exposició breu, però a mi m'ha semblat que més que correcte, m'ha semblat adient, ha fet apreciació d'alguns punts en els que ell creu que és molt necessari, és important que aquest organisme es basi en aquests aspectes concrets que ell ha explicat per poder fer bé la seva feina. Però jo he trobat a faltar un, o posar l'accent en un aspecte, que a mi em genera alguns dubtes. Els dubtes del nostre grup parlamentari, com he dit, no són dels perfils ni de les trajectòries professionals, ni de les seves experiències professionals, que això seria la part positiva. El nostre dubte, el nostre interrogant, és vostès, senyor president, futur president d'aquest òrgan, o els membres que el componen, tindran la capacitat de ser absolutament independents i absolutament neutrals a l'hora d'analitzar un hipotètic accident —ara n'hi ha hagut un desgraciat lamentable que tots hem lamentat, el de Adamuz— en el que hi ha unes confrontacions d'interessos entre les víctimes, els gestors de les infraestructures, els operadors del material mòbil, —en aquest cas va ser ferroviari, però en altres moments ha sigut d'altres tipus— quan gairebé tota la seva trajectòria professional, s'ha dut a terme en aquestes mateixes empreses en les que s'hauran de ser analitzades? O que formaran part d'aquestes tensions que lògicament comporten una avaluació, un anàlisi? Per nosaltres això és un interrogant, perquè, no ens enganyem, fins i tot, si fossin les persones més excel·lents possibles, és evident que hi ha una vinculació de vida viscuda, d'experiències personals, d'amistats, de complicitats. Doncs sí, el que hagi tingut la seva trajectòria a ports de l'Estat o ADIF, o a Renfe o AENA, o on sigui que pot, potser no ho vull afirmar, però que podria afectar la seva independència.

Per tant, sense entrar en qüestionar cap dels noms que se'ns proposa i, particularment, el del president, té un currículum excel·lent, sense entrar en qüestionar les persones, crec que el Govern ha perdut l'oportunitat de fer un esforç perquè aquest organisme reforcés aquesta part, reforcés la capacitat d'independència, la capacitat de neutralitat. I això jo crec que hagués sigut millor si, a més a més de persones, que té un cert sentit que siguin provinents d'ADIF, de Renfe, de ports de l'Estat, de capitania, marítics, perquè evidentment això els hi dona uns coneixements i una experiència que és molt important i és molt útil. Evidentment que té sentit que algunes persones vinguin d'aquest món. També hagués sigut molt interessant que algunes fossin d'un perfil absolutament extern a aquests organismes i eren algunes de les esmenes que el nostre grup va presentar. Aquesta és l'única apreciació que el nostre grup vol fer. És l'únic dubte que tenim respecte de la proposta que se'ns fa i, per tant, si vostè ens pogués fer una resposta en aquest sentit, si vostès han pres consciència i estan absolutament disposats a que en els seus treballs entrin en contradicció amb els organismes en els que vostès han treballat i pogués ser cent per cent neutrals i independents. Aquesta és la qüestió que jo voldria que em comentés.

Es lógico, es la primera vez que comparece usted en una sesión de esta comisión. Es normal. Por eso le he dado un poco de tiempo.

Nos encontramos ante un proceso que prácticamente todos los grupos parlamentarios consideramos necesario, como hemos manifestado en alguna ocasión. También hemos manifestado que se pudiera llevar a término cuanto antes. De hecho, el Estado español es uno de los últimos países de la Unión Europea que se dota de un organismo de estas características para analizar los accidentes, en este caso accidentes ferroviarios, aéreos y marítimos. Una expresión de ello fue que, en la aprobación de la ley, hubo acuerdos amplios entre distintos grupos, aunque no unanimidad. Es positivo que se produjera este acuerdo amplio. Nuestro grupo presentó una serie de enmiendas —algunas no prosperaron, otras sí— que, ante todo, hacían hincapié en la necesidad de que este organismo tuviera una fuerte capacidad de actuar con independencia; es decir, que fuera un organismo independiente. Por lo tanto, en mi intervención me centraré en esa cuestión.

La propuesta del señor Gonzalo Julián Guillén como presidente viene acompañada de una larga trayectoria profesional, incluso me atrevería a decir que acreditada de prestigio profesional. No tengo ninguna información, absolutamente ninguna, que acredite que su solvencia esté en tela de juicio, en absoluto. Respecto a los demás miembros de este órgano, no es que haya podido realizar una tarea muy profunda de cada uno de ellos, pero sí en términos generales. Si bien he hecho una precisión concreta del candidato a presidente, voy a hablar de los demás miembros globalmente. Todos cuentan con una dilatada trayectoria profesional técnica y tienen también una larga experiencia, y todo esto es positivo. Es positivo que haya detrás una serie de perfiles profesionales y una muy buena experiencia, elementos necesarios al abordar cualquier investigación.

El presidente, en su intervención breve, pero más que correcta y pertinente, ha apreciado algunos puntos en los que este organismo se tiene que basar para poder llevar a cabo correctamente su labor. No obstante, voy a insistir en uno que a mí me genera ciertas dudas. Las dudas de nuestro grupo parlamentario no son ni sobre los perfiles ni sobre las trayectorias profesionales o sus experiencias profesionales —esta es la parte positiva—, sino que nuestro interrogante es el siguiente: ¿usted, futuro presidente de este órgano, y los miembros que lo componen tendrán la capacidad de ser absolutamente independientes y neutrales cuando analicen un hipotético accidente —lamentablemente, ha habido uno recientemente—, es decir, cuando haya una confrontación de intereses entre las víctimas, los gestores de las infraestructuras y los operadores del material móvil —en este caso, ferroviario, pero en otros momentos han sido de otros tipos— cuando prácticamente toda su trayectoria profesional, en algún caso en su totalidad, cuando toda su trayectoria profesional, o prácticamente toda, se ha llevado a cabo en esas mismas empresas que van a tener que ser analizadas o que formarán parte de estas tensiones, que lógicamente conllevan una evaluación o un análisis? Esto para nosotros es un interrogante, porque —no nos engañemos— incluso si fueran las personas más excelentes posibles es evidente que existe una vinculación por vivir experiencias personales, una vinculación de amistades, de complicidades, bueno, en función de quién haya tenido su trayectoria en Puertos del Estado, ADIF, Renfe, AENA o donde sea. Esto podría —no voy a afirmarlo— afectar a su independencia.

Así pues, sin entrar a cuestionar ninguno de los nombres que se nos proponen, particularmente el del presidente, que tiene un currículo excelente, me parece que el Gobierno ha perdido la oportunidad de hacer que este organismo reforzara la capacidad de independencia, la capacidad de neutralidad. Me parece que hubiera sido mejor que, además de que las personas procedan de Renfe, de ADIF, de Puertos del Estado, de capitánías marítimas, porque, evidentemente, esto les da unos conocimientos y una experiencia muy importantes y muy útiles, algunas tuvieran un perfil absolutamente externo a estos organismos. De ahí algunas de las enmiendas que nuestro grupo presentó. Esta es la única precisión que quiere hacer nuestro grupo, la única duda que tenemos respecto a la propuesta. Por lo tanto, quisiera que nos diera alguna respuesta sobre este punto, sobre si ustedes son absolutamente conscientes o han tomado conciencia y están absolutamente dispuestos a que en sus labores, en su trabajo, no entren en contradicción con los organismos en los que ustedes han trabajado y ser cien por cien neutrales e independientes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 9

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers Cunillera.

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

Senyor Guillén, des d'Esquerra Republicana volem deixar clara una idea molt simple. Un organisme d'investigació d'accidents només té sentit si garanteix tres principis bàsics que serien la imparcialitat, la professionalitat i un compromís absolut amb la veritat. No tenim dubtes de que vostè ho pot encarnar.

Sí que també tenim algun dubte, com comentava el meu company de l'equip que l'acompanya, quan hi ha un accident ferroviari, marítim o aèria, el que està en joc no és només un expedient administratiu, que em sembla que parlem ara, sinó que està en joc el que no es pugui tornar a repetir i la vida de moltes persones. Hi ha víctimes i famílies i hi ha una societat que necessita saber què va passar i, sobretot, una societat que vol saber què va passar i una Administració que ha de saber que ha de corregir perquè mai més torni a produir-se morts per un accident que s'hagués pogut prevenir. Per tant, la funció d'aquesta autoritat independent no pot ser protegir governs, ministeris o interessos polítics, sinó que s'ha de protegir el bé comú. I tampoc s'ha de posar els interessos de l'empresa on has treballat tota la teva vida i tota la teva trajectòria professional, perquè pot passar que tinguis per davant l'interès de l'empresa i no la veritat i el rigor que es demana d'aquesta entitat. No podem dedicar més esforços a tapar responsabilitats que a identificar les causes reals dels accidents, perquè si fallen les institucions, quan les institucions fallem, falla la transparència, falla la prevenció i quan no s'aprèn dels errors, aquests errors es repeteixen i fa que la gent perdi la confiança.

Per això el que jo li demanaria és independència real del ministeri, sigui quin sigui, rigor tècnic i valentia institucional, i no només a vostè, sinó també a tot el seu equip. Per respecte a les víctimes, a totes elles les recents que les que, malauradament, hi ha hagut aquest any i també les que gràcies al seu esforç han aconseguit que avui estiguem aquí votant la creació d'aquest organisme.

No m'estendré més, però el que sí que demanem és aquest rigor i aquesta imparcialitat. Gràcies.

Gracias, presidenta.

Señor Guillén, Esquerra Republicana quiere dejar clara una idea muy simple: un organismo de investigación de accidentes solo tiene sentido si garantiza tres principios básicos, que serían la imparcialidad, la profesionalidad y un compromiso absoluto con la verdad. No tenemos dudas de que usted lo puede encarnar, aunque también es cierto que tenemos alguna duda, como comentaba mi compañero, en cuanto al equipo que le acompaña.

Cuando hay un accidente ferroviario, marítimo o aéreo, lo que está en juego no es solo un expediente administrativo —es de lo que hablamos ahora—, sino que eso no se vuelva a repetir en la vida de muchas personas. Hay víctimas, hay familias, hay una sociedad que tiene que saber lo que sucedió y, sobre todo, una sociedad que quiere saber qué pasó y una Administración que tiene que saber lo que hay que corregir para que eso nunca se vuelva a producir, muertos por un accidente que se podría haber prevenido. Así que la función de esta autoridad independiente no puede ser la protección de Gobiernos, ministerios o intereses políticos, sino que es preciso proteger el bien común. Tampoco hay que poner por delante los intereses de la empresa en la que has trabajado toda tu vida y toda tu trayectoria profesional, porque puede pasar que por delante tengas el interés de la empresa y no la verdad y el rigor que se imponen a esta autoridad, a esta entidad. No podemos dedicar más esfuerzos a tapar responsabilidades que a identificar las causas reales de los accidentes, porque, si fallan las instituciones, cuando las instituciones fallamos, falla la transparencia, falla la prevención. Además, cuando no aprendemos de los errores, esos errores se repiten y la gente pierde la confianza.

Por eso, pediría independencia real del ministerio, sea cual sea, rigor técnico y valentía institucional, y no solo a usted, sino a todo su equipo, por respeto a las víctimas, a ellas, a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 10

las recientes, aunque desgraciadamente ha habido muchas, y a las que gracias a su esfuerzo han conseguido que hoy estemos aquí votando la creación de este organismo. Lo que sí que pedimos es ese rigor y esa imparcialidad.

No me extenderé más. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

Bienvenido, señor Julián Guillén Espejo-Saavedra. Comparece hoy ante esta sesión de la comisión para que valoremos su idoneidad como futuro presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil, creada por la Ley 2/2024, de 1 de agosto.

Señor Guillén, como usted ha dicho, las víctimas no son un trámite. Por eso, permítame que empiece retrocediendo en el tiempo, porque esta ley no nace de la nada, sino del dolor, de las tragedias que costaron vidas humanas. El sufrimiento de familiares y allegados nos impulsó a mejorar las herramientas que teníamos. Pongamos ejemplos. En noviembre de 2002, el Prestige. Los hilillos de plastilina se nos dibujan al recordar una mala gestión técnica y, sobre todo, política. Tragedias ferroviarias como la de Angrois o el accidente de Castelldefels. Tragedias aéreas como la del vuelo JK5022 de Spanair —por cierto, el próximo 20 de agosto se cumplirán dieciocho años de aquella tragedia—, en la que murieron 154 personas en el Aeropuerto Madrid-Barajas. Y permítame mencionar expresamente Adamuz y Gelida. Aunque esos accidentes ferroviarios con víctimas mortales aún no se habían producido cuando aprobamos la ley, la preparación de esta y la experiencia acumulada nos permitió tomar medidas que corregían, en parte, el sufrimiento de accidentes anteriores. Quiero reconocer —es importante, y más después de lo que hemos escuchado— que en Adamuz y Gelida se actuó con más celeridad para resolver los problemas de origen administrativo que impedían acceder a compensaciones y se mejoró la atención a las víctimas. Como se manifestó ayer en el Senado por una asociación de víctimas, nada —nada— es suficiente ni puede pretender reparar el dolor de una víctima y el de sus familiares, pero la obligación de un Estado es estar siempre a su lado. El dolor de aquellas familias forma parte de cada artículo de la Ley 2/2024. Las tragedias de Adamuz y Gelida nos deben servir para que los accidentes se reduzcan siempre a la mínima expresión. El rigor técnico —usted lo acaba de citar— es fundamental, porque es la única forma de garantizar la fiabilidad —yo creo que es excelente— de nuestros modos de transporte. Ahí tienen ustedes un trabajo importantísimo.

Señor candidato, no voy a poner en duda su idoneidad. Creo que está claramente manifestada en su currículum y también en las aportaciones que han hecho mis compañeros anteriormente. Tampoco pongo en duda la independencia, porque creo que los funcionarios públicos tienen voluntad de servicio público ante cualquier otra consideración o currículum de cada uno de ellos. Al menos así lo considero, y es como creo que debería ser. Como decía, su trayectoria es sólida, pero me gustaría hacerle una pregunta breve —espero que no sea muy incómoda— pensando en las víctimas y en la cultura justa que la ley incorpora. La ley habla, como decía antes, de cultura justa, de que no paguen siempre los de abajo, los que están en primera línea, como vimos en Angrois: los trabajadores que sufren el accidente son los últimos en la jerarquía y acostumbran a ser los primeros que pagan. ¿Cómo piensa aplicar esta cultura justa desde el primer día al frente de esta autoridad?

Nada más. Le deseo mucha suerte a usted y a su equipo. Seguro que lo harán muy bien al frente de esta autoridad, que nace con voluntad de cuidar las vidas y dar fiabilidad a unos modos de transporte que insisto en que, a pesar de que algunos los pongan en duda, son seguros.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Quisiera comenzar dando la bienvenida al señor Guillén Espejo-Saavedra. Nos ha explicado su trayectoria profesional y esta refleja una amplia experiencia técnica en el ámbito de la seguridad y la inspección marítima, pero usted comprenderá que esta comparecencia no podemos afrontarla hoy desde la complacencia institucional ni desde el simple trámite parlamentario, porque ustedes llegan a esta autoridad en uno de los peores momentos de descrédito, deterioro y desconfianza del sistema ferroviario español. Llegan después del desagradable y desgraciado accidente de Adamuz. Llegan después de meses de incidencias constantes, de averías, de pasajeros atrapados durante horas, de retrasos insoportables y una sensación creciente de que el sistema ferroviario español se está degradando, mientras el Gobierno intenta normalizar este caos y nos dice que estamos en el mejor momento de la historia. Y llegan, además, en un momento en el que muchos españoles han empezado a desconfiar plenamente de las explicaciones oficiales, y ahí ustedes van a tener una gran responsabilidad. Por eso, hoy no basta con hablar de independencia profesional, sino que hay que demostrarla.

La CIAF, que ha asumido la investigación técnica del accidente de Adamuz, mientras no se constituía esta nueva autoridad, ha tenido una responsabilidad absolutamente trascendental en las explicaciones de las causas del accidente, y así lo reconoce expresamente el propio informe que ha remitido a esta comisión. Y lo ha sido porque el de Adamuz no ha sido un accidente cualquiera y, precisamente por eso, la investigación técnica debe ser absolutamente independiente, rigurosa y libre de cualquier interferencia política, porque si una autoridad investigadora pierde credibilidad, pierde también su capacidad para proteger las vidas, que es para lo que ustedes van a tener que trabajar.

La Ley 2/2024 creó esta autoridad precisamente para reforzar la independencia y la confianza pública en las investigaciones técnicas, pero es evidente que hoy existen dudas legítimas que esta comisión tiene la obligación de plantear, y así lo hacemos. De hecho, hay colectivos implicados en el ámbito de la seguridad y de la investigación técnica que han advertido que algunos de los candidatos propuestos mantienen o han mantenido vínculos recientes con el Ministerio de Transportes, con estructuras administrativas técnicas susceptibles de ser investigadas por esta propia autoridad, y eso nos obliga, como diputados, a extremar el escrutinio parlamentario.

Aquí no solo estamos evaluando currículums técnicos, que el suyo es brillante, estamos evaluando también si existe una independencia real por parte de estos candidatos. Estamos evaluando si esta nueva autoridad va a investigar con autonomía o si corre el riesgo de convertirse en un organismo condicionado por las relaciones previas, por inercias administrativas o dependencias funcionales impropias de una autoridad que tenga que ser verdaderamente independiente. Y conviene decirlo claramente: cuando un organismo encargado de investigar accidentes puede acabar investigando o tomando decisiones, actuaciones o responsabilidades de las mismas estructuras de las que proceden algunos de sus responsables, la apariencia de independencia es solo eso, solo eso, apariencia. Sin credibilidad, usted sabe que no hay confianza, y sin confianza, cualquier informe quedará siempre bajo sospecha.

Por eso, resulta especialmente preocupante que el Gobierno haya actuado una vez más con precipitación y opacidad. Incumplió el plazo previsto para aprobar el estatuto orgánico de esta autoridad, que terminó aprobándose tarde y, precisamente, después del accidente de Adamuz; tampoco ayuda a reforzar la transparencia que la documentación sobre los candidatos nos haya llegado prácticamente a última hora a los miembros de esta comisión, apenas unos días antes de la votación. Da la sensación de que este Gobierno solo actúa cuando la realidad le explota delante.

Ustedes tienen ahora una enorme responsabilidad. Tendrán que decidir si esta nueva autoridad nace para proteger vidas o para proteger estructuras políticas y administrativas; si nace para señalar errores, negligencias y fallos sistémicos, aunque resulten incómodos para el ministerio, para ADIF o para Renfe, o si nace simplemente para diluir responsabilidades en informes ambiguos, técnicamente esterilizados. Los españoles ya estamos cansados de escuchar siempre el mismo patrón tras cada tragedia: primero es el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 12

caos, después las excusas, luego las promesas de transparencia y, finalmente, informes que rara vez derivan en responsabilidades reales. Y las víctimas siguen ahí, siguen ahí esperando una respuesta, y las familias también. Los ciudadanos siguen subiéndose cada día a trenes con una creciente sensación de inseguridad y abandono. Por eso, le digo que la credibilidad de esta nueva autoridad se va a juzgar, precisamente, como consecuencia del accidente de Adamuz. Y se juzgará en su capacidad para investigar sin miedo, para soportar presiones y para decir la verdad, aunque incomode al poder político. Ustedes están aquí para garantizar precisamente la credibilidad de su independencia y para demostrar que, en España, las investigaciones técnicas no están al servicio del Gobierno de turno, sino al servicio de la seguridad y de los ciudadanos.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidenta.

Primero, quiero agradecer al compareciente su intervención. Hoy, el motivo de la comisión es examinar —entre comillas— a los posibles miembros de la comisión, tanto al presidente como a los consejeros, pero yo también haría una reflexión. Hoy también nos examinamos los diputados. ¿Y por qué digo esto? Porque, cuando hay un accidente, hay que intentar actuar con la máxima objetividad, algo muy complejo, y, sobre todo, intentar no meter la perspectiva política partidista. Yo haría un ejercicio, y es que los ciudadanos se pusieran el vídeo de las intervenciones parlamentarias y vieran si son capaces de distinguir de qué partido político es cada uno de los intervinientes. ¿Por qué digo esto? Porque creo que aquí tenemos que ser lo más asépticos posible.

Uno de los problemas que se ha dado —y yo por desgracia he tenido que participar en las comisiones de investigación parlamentaria de Angrois y de Spanair— era consecuencia de que los familiares de las víctimas tenían dudas de si el procedimiento previo se había hecho con todas las garantías. Por eso, tienen un reto por delante. El principal reto que tienen por delante es que, cuando haya un accidente, sobre todo con víctimas, los familiares y las víctimas tengan la garantía y la seguridad de que hicieron todo lo que tenían que hacer para ver cuáles fueron las causas de los accidentes. Eso, además, evitaría que entráramos en la refriega política y que, después, se tuvieran que constituir aquí comisiones parlamentarias políticas que no sacan conclusiones de cuáles fueron los motivos del accidente, sino que cada uno de los partidos políticos busca culpar al contrario de que era el responsable del accidente.

Por eso, creo que tienen un reto muy importante por delante. No es un trabajo, además, que sea muy reconocido; al contrario, siempre van a tener el foco, siempre van a tener la duda, tanto de las víctimas como de todo el sistema, de si las cosas se han hecho bien. Y a mí me gusta recordar algo: hoy hacemos esto porque es la consecuencia de una ley que se aprobó en esta legislatura y que buscaba que hubiera un organismo más garantista que investigara los accidentes tanto ferroviarios, marítimos como aéreos. Además, hay que recordar que era un mandato de la comisión de investigación parlamentaria de Spanair, en la que uno de los mandatos era buscar una comisión que juntara las comisiones que ya existían de cada uno de los modos de transporte y que fuera lo más autónoma, independiente y garantista posible.

Yo aquí podría —como he hecho durante todos los años que llevo de diputado, que ya son muchos, y de portavoz de transporte— hablar del tren; hablar de lo maravilloso de las infraestructuras o de los déficits que había en las infraestructuras, pero creo que no es ni el momento ni el lugar. Los que somos responsables políticos, los que tenemos la voz de los ciudadanos, representándolos, tenemos que saber que hay momentos y momentos. Hoy seguramente habrá partidos —ya lo hemos visto— que intentarán buscar esta oportunidad para hablar del sistema ferroviario y de otros sistemas y de los déficits que tiene, porque su partido hoy no gobierna. Pero, creo que, en política, los que estamos aquí tenemos que saber distinguir. Cuando hay un accidente del tipo que sea, tenemos que ser

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 13

escrupulosos y exquisitos, porque los familiares y las víctimas nunca van a ver satisfecho el haber perdido a un familiar para siempre. Siempre van a tener ese dolor. Y nosotros, los que estamos aquí, tenemos la responsabilidad de mitigar en la medida de lo posible ese dolor, sobre todo no acentuándolo al generar dudas. Creo que ese es uno de los trabajos que tienen por delante.

Le deseo lo mejor. Creo que el currículum de sobra le permite afrontar este reto que tiene por delante si hoy sale ratificado, y creo que, además, debe ser una garantía de que, a partir de ahora, cada vez que haya un accidente, como he dicho en mi intervención, las víctimas tengan cierta seguridad de que se investigó todo lo que se tenía que investigar, de que no se ocultó absolutamente nada y, sobre todo, de que todas aquellas conclusiones que haya que sacar sobre el sistema, se saquen para que algo que ha ocurrido, como es un accidente, no vuelva a ocurrir.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Para terminar este primer turno de intervenciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Delgado Arce.

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

Señorías, señor candidato a la presidencia de esta autoridad independiente, cumplimentamos hoy, aquí, el trámite del artículo 32 de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, que exige su comparecencia y la de los presentados como consejeros. Esta propuesta del Gobierno llega tarde, como consecuencia de que el estatuto orgánico de la autoridad ha sido aprobado con seis meses de retraso; debió haber sido aprobado antes del 22 de agosto y ha sido, finalmente, aprobado en febrero.

Dicho esto, quisiéramos, en primer lugar, resaltar la sorpresa que nos produjo el hecho de que fuera precisamente una persona que proviene de un sector, como el marítimo, el que presidiera esta autoridad; y no porque el sector marítimo no sea importante, ni los accidentes e incidentes en este modo de transporte, sino porque el número de sucesos investigados, por ejemplo, tomando como referencia el año 2024, en el caso del sector ferroviario han sido 128, en el caso del sector aéreo fueron 36 y en el caso del sector marítimo fueron 17. Parecería razonable haber hecho una propuesta en el sentido de que quien presidiese la autoridad fuera de otro sector. Dicho esto, eso no tiene por qué empecer en modo alguno el que la presidencia pueda hacer el trabajo de coordinación que además la ley establece.

Quisiera hacer, en primer lugar, una reflexión sobre su currículum y sus cualidades. Nosotros lo hemos estudiado, lo hemos analizado y, por supuesto, hemos hecho nuestros comentarios. Yo soy diputado gallego y sé, porque me he informado, del trabajo que usted ha hecho en la Autoridad Portuaria en la Capitanía Marítima de A Coruña. Creemos que tiene las condiciones profesionales de prestigio y de reconocimiento para desarrollar su trabajo. Lo que nos interesa a nosotros, al Grupo Parlamentario Popular, es que esta nueva autoridad de investigación aglutina los tres modos que hasta el momento llevan las comisiones específicas que van a estar trabajando hasta que se constituya formalmente esta autoridad. En primer lugar, queremos reconocer el trabajo que han hecho y que todavía les queda por hacer hasta que se constituya.

Al mismo tiempo, quiero hacerle algunas reflexiones sobre lo que nosotros entendemos que debe ser su trabajo. En primer lugar, debe ejercer usted de una manera totalmente independiente —así lo ha manifestado—, que es un requisito legal. No puede recibir usted instrucciones de nadie en lo referente a las investigaciones en curso, así lo dice claramente la ley. Nosotros le preguntamos específicamente si va a ocuparse del seguimiento del estado del cumplimiento y de la comunicación de las recomendaciones de seguridad — que es uno de los trabajos que tiene una comisión de investigación—, estudiar las causas, proponer recomendaciones.

¿Atenderá usted cuando ejerza la presidencia, si es nombrado, las necesidades de las víctimas directamente relacionadas con la investigación y las de sus familiares? Esta es una carencia que está hoy en día de plena actualidad por las quejas que ayer mismo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 14

escuchamos en el propio Senado. ¿Se esmerará usted en cumplir lo que dice el artículo 19 de esta ley, que establece un nuevo modo de relacionarse con las Cortes Generales? Establece el artículo 19 que, además de presentar la memoria y remitirla anualmente a esta casa, debe usted comparecer al menos una vez al año para explicar cómo evoluciona el trabajo y los asuntos que le están encomendados.

También nos parece muy importante que usted nos conteste si se va a esmerar justamente en cumplir lo que dice el artículo 20, que es el que regula las relaciones con el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal, puesto que las investigaciones técnicas van a veces en paralelo con las judiciales, pero no pueden interferir en las judiciales. La ley se ocupa de desglosar en varios artículos estas relaciones. Yo le pido que se esmere especialmente en cumplir con lo previsto en el artículo 22, que nos habla de la protección de las pruebas y del acceso a estas. Establece, por ejemplo, en el punto 1, que la incautación y custodia de los restos del accidente o incidente corresponden a la autoridad judicial y justamente dice las funciones que tiene que tener la autoridad en velar por que este objetivo se cumpla.

Ciertamente —lo decía alguna de las personas que han intervenido—, en estos momentos en la sociedad española existe una preocupación acrecentada por la seguridad. Quizás eso tenga que ver no solo con los gravísimos accidentes que acaban de acontecer, como el desgraciado de Adamuz, con un resultado enorme de víctimas, sino también con unos fallos en el sistema ferroviario, por ejemplo, que es el modo que está más de actualidad, que son impropios de lo que era nuestro sistema, que se están acrecentando y que generan ya una preocupación que antes no estaba en la cabeza de los que tomaban los medios de transporte. Por eso es muy importante que su labor de investigación no se quede simplemente ahí, sino —creo que usted ha expresado la palabra— alertar sobre los peligros, seguir las recomendaciones, tener una posición proactiva. Sé que existe un ente que es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que ya se ocupa en ese modo en concreto, así como en los otros modos hay otras agencias. Ellos tienen su función, pero la suya, a nuestro juicio, debe ser orientadora en ese sentido.

Termino con una cuestión que he visto en una de sus recientes intervenciones en un congreso internacional de seguridad industrial en puertos. Usted aludió a un tema que se está poniendo de actualidad cada día más, que tiene que ver con los riesgos de seguridad que puede generar la inteligencia artificial en los modos de transporte. Usted decía en su conferencia sobre el sector marítimo que eran riesgos inciertos: Es un campo en el que no existen lecciones aprendidas. Sin embargo, esta nueva inteligencia artificial ha penetrado en todos los sectores de la actividad, también en el transporte, y creemos que la autoridad también debe estar encima de estas cuestiones.

Sin más, nuestro grupo parlamentario considera que es una persona idónea, pero, teniendo en cuenta que es una propuesta del Gobierno y que, por lo tanto, nuestro grupo parlamentario no ha sido consultado en relación con ello —tampoco la ley lo exige—, nuestra posición será la abstención.

Nada más. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra, para contestar a los anteriores intervinientes, el señor candidato Guillén Espejo-Saavedra por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **GUILLÉN ESPEJO-SAAVEDRA** (candidato propuesto por el Gobierno como presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Muchas gracias a todos por sus preguntas y comentarios.

Empiezo globalmente. Muchos de ustedes han expresado suspicacia porque vengo del Ministerio de Transportes y que, entonces, no soy óptimo porque tengo una deuda pendiente con mis anteriores jefes. Les diré que llevo desde 2006 y en varias legislaturas, por lo que he tenido jefes de todos los Gobiernos. Los inspectores marítimos —yo fui inspector marítimo siete años y coordinador, que hacía también funciones de inspección, otros siete años— teníamos la obligación de actuar con total independencia de criterio, y siempre lo he hecho. Entonces, ahora mucho más. Los investigadores de la nueva

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 15

comisión también tienen la obligación legal de actuar con total independencia. Yo no les puedo forzar la voluntad, por muy presidente que sea, y no lo voy a pretender. Entonces, por ese lado, no deben tener la suspicacia de que un funcionario que cesa —también es una cosa que no han dicho, ceso de funcionario durante seis años; luego estaré dos años — tenga alguna deuda pendiente que le impida ejercer sus funciones.

Respecto a las víctimas, por supuesto, viene en la ley. Es una reclamación de hace tiempo incluirlas en esta autoridad. Ya lo he dicho en el discurso, va a haber una oficina de atención dependiente de la presidencia; mientras no la haya, la oficina de atención será yo desde el día siguiente que empiece a trabajar. Por supuesto, las víctimas se lo merecen todo y todo lo que les podamos dar. Claro, todo lo que pidan no se lo podemos dar, pero el rigor técnico, las explicaciones, las causas y las pruebas en las que nos hemos basado para llegar a esas conclusiones, las tendrán a su disposición.

En cuanto a la cultura justa que ha aclarado usted (**se dirige al señor Alonso Cantorné**), a veces las investigaciones adolecen de una falta de cultura justa, un trato justo que decimos en el ámbito marino, para no imputar a los últimos de la fila y librar a los primeros. Los accidentes no se terminan en el último que ha hecho una operación, o en el piloto, o en el jefe de mantenimiento. Efectivamente, hay que seguir hacia arriba, incluso sacrificar, con todas las letras, alguna recriminación a esta gente en aras de mejorar la seguridad. Creo recordar que en el accidente del Spanair —no soy experto— se imputó a dos mecánicos nada más, y luego se los absolvió. Hombre, hubiera estado muy bien que no los imputaran. Si la comisión hubiera podido hacer algo, deberían haber hecho algo.

Después, en cuanto a la documentación, transparencia y dudas legítimas de que con el accidente de Adamuz sale esta comisión (**se dirige a la señora Mejías Sánchez**), son los tiempos, son sus tiempos, no los nuestros. Cuando ha salido, nos hemos presentado, nada más. Ha tocado el accidente de Adamuz; no les puedo decir ni por qué ni qué mala suerte ni qué buena suerte. Empezamos con esta, digamos, hipoteca, pues muy bien: la afrontaremos sin ningún problema desde el día siguiente, si tengo la suerte de ser nombrado.

Me preguntaba (**se dirige al señor Delgado Arce**) si me voy a ocupar del cumplimiento de las recomendaciones. Claro, viene en la ley. Entonces, por supuesto: todo lo que venga en la ley hay que cumplirlo. Es más, el cumplimiento de la ley es la nota que se nos pone; no hay otra. Una vez que se hacen unas recomendaciones, nosotros terminamos el trabajo. El hecho de que se adopten o no las recomendaciones es nuestra calificación. Si no se adoptan porque no tienen ningún sentido o porque se han hecho mal, va a ser un punto en nuestra contra; si se adoptan por convicción, lo habremos hecho bien.

Luego, en cuanto a la comparecencia en las Cortes: por supuesto —también viene en la ley—, las veces que haga falta; una vez al año seguro, porque viene en la ley. Y estaré a su disposición no solo en las Cortes, también fuera de las Cortes. No tengo ningún inconveniente en atender a todo el mundo, nunca lo he tenido, ni como capitán marítimo ni como inspector. O sea, por eso no hay ningún problema. Y el nuevo modo de relacionarnos con las demás instituciones está en la ley también. La relación con la autoridad judicial se ha tratado también de sortear un poquito y no se puede. La obligación que tenemos todos —todos los españoles, todos ustedes también— de colaborar con la justicia hay que cumplirla. La autoridad y los propios investigadores también tienen que hacerlo. Eso sí, lo único es que los jueces tienen un trámite más cuando quieren requerir la colaboración de los investigadores o las pruebas. Pero es un trámite más, al final siempre van a decidir los jueces. No la justicia, sino los jueces, uno por uno, que eso es lo complicado. Entonces, también, en cada accidente, uno por uno, habría que apelar a la cordialidad que hemos de tener todos los que lo investigamos y queremos saber las causas. Nosotros las queremos saber porque queremos evitarlos y la justicia busca otros fines.

Yo creo que no olvidé nada más.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

A continuación, tendrán un nuevo turno de intervención los portavoces de los grupos parlamentarios que así lo deseen por un tiempo de dos minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 16

Grupo Euskal Herria Bildu. **(Denegación)**.
Grupo Junts per Catalunya. **(Denegación)**.
Grupo Republicano. **(Denegación)**.
Grupo Plurinacional SUMAR. **(Denegación)**.
Grupo VOX.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Simplemente quería reiterarle la necesidad de que esa apariencia que un buen currículum puede presentar después se tendrá que materializar en los informes de la comisión. Yo espero que, aunque la situación sea complicada, ustedes sepan garantizar esa independencia y se alejen de las presiones o de las relaciones que puedan estar vinculadas con el ministerio, o de las posibles presiones que puedan recibir para orientar en un determinado sentido u otro los informes de la investigación.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Grupo Parlamentario Socialista. **(Denegación)**.
Grupo Parlamentario Popular. **(Denegación)**.
Para concluir el debate, si así lo desea, tiene la palabra para contestar y finalizamos.

El señor **GUILLÉN ESPEJO-SAAVEDRA** (candidato propuesto por el Gobierno como presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Muchas gracias a todos.

Tendré en cuenta todos sus comentarios, por supuesto. Y, si tengo su confianza, quedará a su disposición veinticuatro horas, como estoy ahora.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien. Muchas gracias.
Hacemos un pequeño receso de tres minutos, antes de comenzar con el siguiente punto de orden del día.
Gracias. **(Pausa)**.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS DE CANDIDATOS PROPUESTOS POR EL GOBIERNO COMO CONSEJEROS DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS, MARÍTIMOS Y DE AVIACIÓN CIVIL (número de expediente 276/000025):

— DEL SEÑOR MORENO DÍAZ.

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la sesión de la comisión.

Damos la bienvenida a las candidatas y candidatos propuestos por el Gobierno como consejeros de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil. Les agradecemos su presencia ante esta comisión y les concederemos la palabra para que informen sobre el objeto de la comparencia.

Como saben, cada uno dispondrá de un tiempo máximo de cinco minutos para su intervención. Comenzará el señor don Adolfo Moreno Díaz y a continuación, para que esté preparado y agilizar el desarrollo de la sesión, será el turno de don Jorge Navacerrada Álvarez.

Gracias.

El señor **MORENO DÍAZ** (candidato propuesto por el Gobierno como consejero de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Buenos días a todos.

De entrada, muchas gracias por darme la oportunidad de comparecer y de someterme a examen a estas alturas de la vida. Sigo examinándome, como cada vez que entro en el garaje con el coche.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 17

Ha sido muy ilustrativa la primera parte de la reunión. Como es lógico, todos hemos dispuesto de poco tiempo para preparar respuestas, aunque no sabíamos las preguntas del examen, pero la evidencia de lo que importa aquí y de lo que es la necesidad de conocimiento de los presentes es lo que realmente hay que contestar. Por lo tanto, hacer alusión a mi desarrollo profesional o a mi carrera laboral creo que no tiene mucho interés, porque además está en el currículum y para eso están los papeles. Sí me interesan mucho algunas cosas que personalmente pienso —he coincidido con la mayoría de las cuestiones que se han planteado—, como, por ejemplo, el principio de autoridad, algo que uno aprende a lo largo de la vida profesional en algún sitio; no se nace aprendido. En este caso, mi vida profesional arrancó en una empresa que ya no existe, Renfe, primero como informador y después como factor, regulando trenes. En fin, una serie de cuestiones que no vienen al caso. Lo que sí aprendí a lo largo de ese tiempo es el principio de autoridad.

El principio de autoridad se basa, a mi juicio, en una cuestión que parece básica, pero que muchas veces se olvida: decir lo que se piensa y hacer lo que se dice. Es una cuestión de coherencia y, si no se manifiesta esa coherencia y ese principio de autoridad, evidentemente la confianza en el sistema se resiente, otra cuestión que aquí se ha planteado. Una idea que yo tengo es que una organización que es cómoda es en general una organización inútil. Está muy bien, todo el mundo es feliz, pero para lo que debe servir es precisamente para —hablo, lógicamente, del sector ferroviario y de la investigación técnica de accidentes— desentrañar e identificar dónde están los agujeros de seguridad. Si no, como enseña el proverbio, si sigues haciendo lo mismo, obtendrás los mismos resultados, evidentemente.

Se ha hablado también de cultura justa. Por razones que no vienen al caso, para bien o para mal, me tocó en su momento participar en el desarrollo y en el impulso de la cultura justa, que culminó, como ustedes bien saben, en el Acuerdo de Dubrovnik, trabajando tanto con la ERA como con la UIC. Y si hablamos de cultura justa, yo lo tengo muy claro. La cultura justa es algo necesario e imprescindible en el desarrollo organizativo de una empresa ferroviaria o de un administrador de una infraestructura, pero en ningún caso puede ser solamente una bandera de corso o una justificación o un mover papeles, como en otros ámbitos ha podido pasar con cosas como la calidad, etcétera. Por tanto, está ligada a una cuestión esencial en el sistema de transporte ferroviario o no: el factor humano.

Hay tres elementos que son sustantivos en cualquier desarrollo de un sistema de transportes —en el caso del ferrocarril está claro que sí—: el factor técnico —el material, la vía, la infraestructura—, el factor organizacional —los sistemas de gestión, la legislación, los órganos de control, los contrapesos entre las distintas autorresponsabilidades de los actores— y, evidentemente, el factor humano. Detrás de cualquier cosa, como ustedes bien saben, siempre está el factor humano: el maquinista que está en la cabina, el piloto que está en el avión, el regulador en el puesto de control o el que pinta los papeles de los sistemas de gestión, de las leyes, de las normas técnicas de ingeniería, etcétera. Por lo tanto, el factor humano es esencial. De ahí que, por una parte, esté yo aquí y que, por otra, se pueda y se deba hablar de cultura justa. Y me alegro de que la ley, después de tantísimos años desde el Acuerdo de Dubrovnik, ya lo recoja. Creo que es un logro —y me lo anoto particularmente en mi casilla privada— que la ley recoja un principio en España que es transversal a toda la Comunidad Europea.

También se ha hablado —y me parece muy relevante— de la asepsia, de la posible dependencia que cada uno pueda traer. Es evidente, como he dicho antes, que uno, que se define a sí mismo como el sumatorio de todos sus errores a lo largo del tiempo, los ha cometido y ha aprendido en algún lugar. También es evidente que hay gente que ha aprendido en ADIF, gente que ha aprendido en Renfe, gente que ha aprendido en el ministerio, en el sector marítimo, en el aéreo, etcétera, pero la independencia es un valor que se tiene o no se tiene, y antes he hablado también del principio de autoridad, de decir y hacer en coherencia con lo que se piensa o se tiene. Los que me conocen, que son muchos, incluidos otros candidatos —por ejemplo, los compañeros que se presentaron por parte del SEMAF, a los cuales conozco personalmente y me parecen grandes profesionales, dicho sea de paso—, saben cómo funciono y cómo pienso. Les pongo un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 18

ejemplo tonto o anodino: tengo un bolígrafo del SEMAF, una carpeta de Renfe y una cartera de ADIF; y si alguien del ministerio me regala algo, encantado también. Es decir, respecto a la dependencia, en mi caso —luego habrá gente que se lo crea o no—, como he dicho antes, si es una organización cómoda, yo, no sé si por suerte o por desgracia, no tengo esa fama de ser cómodo.

Y luego —se ha dicho también— me preocupa particularmente todo esto que se hace más allá de la Administración, y estoy totalmente de acuerdo. No solo hay que mover papeles —se mueven papeles para algo—, detrás lo que hay son víctimas. Es decir, hay un maquinista... En el caso de Adamuz, que también se ha citado, hay un maquinista de Renfe que, sin comerlo ni beberlo, se ha encontrado con lo que nadie desea, y eso es muy grave. Siempre me he preguntado, y organizacionalmente nos lo hemos preguntado, por qué un maquinista rebasa. Es que es el que está ahí. Y el factor humano —insisto mucho en ello— es, por una parte, un fusible, puede fallar en el sistema de seguridad, pero, por otra parte, es el garante del sistema de seguridad. Por lo tanto, es el elemento principal.

En cuanto a la ausencia de responsabilidades, que entiendo que detrás —y ahora os contaré una anécdota personal— están las víctimas...

La señora **PRESIDENTA**: Lo siento, pero tiene que ir terminando.

El señor **MORENO DÍAZ** (candidato propuesto por el Gobierno como consejero de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Sí, lo estoy viendo aquí.

Es el objeto de la LECRIM, no es el objeto de la Ley del Sector Ferroviario. La Ley del Sector Ferroviario tiene por objeto, en la investigación técnica, descubrir agujeros de seguridad para mejorar; para mejorar funcionalmente, las responsabilidades son de otro orden. No estamos hablando de fulano, mengano o zutano; estamos hablando de la figura del maquinista o de la figura del regulador.

Por concluir, les cuento la anécdota. Como he dicho, yo entré de informador, luego pasé a operación y fui subiendo en rangos de responsabilidad hasta acabar como director de planificación e investigación técnica del sistema de seguridad. Como informador, tuve que comunicar a unos familiares la muerte por accidente de un compañero que era amigo personal mío, es decir, sé lo que es comunicar a una familia, que también son víctimas, una muerte en un accidente ferroviario. Y he visto, por desgracia, en mi formación muchos accidentes ferroviarios en los cuales ha habido muchos muertos; por ejemplo, el de Villada, donde se dio la circunstancia del puente, o el caso de Angrois. Es decir, tengo muy claro que detrás de todos los papeles hay personas y, si no trabajamos para las personas —cuando se trabaja en seguridad, les voy a hacer un apunte, se trabaja para el maquinista que va en el tren, para los viajeros que van en el tren, mercancías en su caso, y para la tripulación que va en el tren—, carece de utilidad todo este sistema de gestión de seguridad.

Por lo demás, si quieren hacerme cualquier pregunta, estoy a su disposición para ello. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

— **DEL SEÑOR NAVACERRADA ÁLVAREZ.**

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor don Jorge Navacerrada Álvarez. A continuación, comparecerá doña Nuria Obiols.

El señor **NAVACERRADA ÁLVAREZ** (candidato propuesto por el Gobierno como consejero de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Señora presidenta, muchas gracias.

Señorías, en primer lugar, es un honor estar en el Congreso de Diputados y les doy las gracias.

Esta mañana no sabíamos que teníamos que intervenir durante cinco minutos. Al principio había preparado una especie de resumen sobre mi currículum, pero, al hilo de lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 19

que han estado ustedes comentando, lo que he hecho ha sido tomar unas notas, ya que creo que va a ser más importante, como ha dicho mi compañero. Además, creo que tengo menos tiempo, ¿no?, porque como el compareciente anterior se ha pasado tres minutos...

La señora **PRESIDENTA**: Bueno. **(Risas)**.

El señor **NAVACERRADA ÁLVAREZ** (candidato propuesto por el Gobierno como consejero de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): En primer lugar, soy funcionario. Me presentó la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, que es a la que pertenezco. Llevo diecisiete años y medio como investigador de accidentes. Ellos me presentaron, y les doy las gracias.

Respecto a mi formación, soy ingeniero técnico de Obras Públicas e ingeniero de Caminos. Soy funcionario de carrera del Ministerio de Transportes. Llevo casi treinta y ocho años de funcionario. La primera parte ha sido toda en el ámbito del sector ferroviario, en diferentes estamentos y proyectos, en dirección de obras y colaborando en diferentes cosas. Esto hace que conozcas la infraestructura.

Desde 2009 estoy en la comisión como investigador de accidentes. Aquí quería comentar que esta comisión apareció a partir de 2004, cuando la competencia de investigar accidentes tuvo que pasar de lo que era Renfe entonces, que era la que investigaba, a un organismo independiente. A finales de 2007 se crea esta comisión y yo entro en 2009, junto con otro compañero —somos de los primeros— y el secretario de entonces. Como pueden darse cuenta, éramos muy poquitos, un embrión, que conocíamos más la parte de infraestructura y teníamos muchas carencias. Desde aquí también quisiera poner en valor el trabajo que hizo el primer secretario para empujar toda esta organización, igual que lo hace ahora el actual. Y quiero decir que esto ha ido evolucionando, que es a lo que voy yo de la evolución.

He oído aquí temas como, por ejemplo, las deudas que podemos tener, si debemos a alguien. A nivel personal, les puedo decir que soy funcionario del ministerio, que entiendo qué es ser funcionario y que sé cuáles son mis responsabilidades. También puedo decir que, en todos estos años, yo no le debo nada a nadie ni nadie me debe nada a mí, es decir, creo que puedo actuar de una manera totalmente independiente, desde mi punto de vista, por supuesto.

Otro tema muy importante que ha salido aquí, que casi ha predominado en sus intervenciones, y más después de los dos últimos accidentes ferroviarios, muy importantes —Adamuz, hace exactamente cuatro meses y ocho días, y Gelida, dos días después, no nos olvidemos de él también—, es el de la importancia del tratamiento a las víctimas. Yo les puedo decir que, desde que yo estoy en la comisión, esto ha ido evolucionando. Ahora mismo el equipo que está investigando está haciendo una labor muy importante hablando con las víctimas, con las asociaciones y con los familiares y explicándoles lo que ellos quieren saber. También escuchan sus relatos, que son muy importantes para nosotros porque centran cómo fue el suceso e igualmente para la seguridad pasiva. Nos viene muy bien que ellos nos cuenten y yo creo que a ellos también les viene bien que nosotros actuemos con transparencia. En este suceso, desde la CIAF hemos intentado ser más transparentes. Por eso quería incidir en el tema de evolución. Si veo nuestros trabajos de hace casi quince o dieciséis años, han evolucionado. Desde el primer momento se intentaron sacar, y se están haciendo, unas notas sobre cómo vamos evolucionando y qué vamos investigando; no informes, sino notas para explicar a toda la ciudadanía, a ustedes y a todo el mundo, lo que estamos haciendo. Y luego tenemos nuestros tiempos de investigación, una investigación judicial y una investigación técnica.

¿Qué quería decirles también sobre el tema de las víctimas? Creo que es muy importante. Y no quiero caer en la demagogia, que no me gusta, pero el día del accidente, cuando ocurre el suceso —a mí me llega la notificación por la tarde, que no se me olvidará; fue muy pronto—, lo primero que piensas cuando confirmas la tragedia que ha ocurrido —es mi opinión— es que hemos fallado, que el sistema ha fallado. Pues bien, lo primero que hay que hacer es no ponerse de lado y afrontarlo. Creo que eso es lo que tenemos

que hacer todos, cada uno en su lugar: nosotros como investigadores, la gente del administrador, las empresas ferroviarias. Creo que todos debemos decir: este es un momento, una oportunidad para hacer algo, hay que empujar.

Ya estoy en números rojos, creo.

La señora **PRESIDENTA**: Sí.

El señor **NAVACERRADA ÁLVAREZ** (candidato propuesto por el Gobierno como consejero de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): No sé qué más decirles. Yo creo que no puedo decir mucho más.

Les doy las gracias otra vez por poder estar aquí, en el Congreso de Diputados, que es un lugar muy importante para todos y no todo el mundo puede estar aquí.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— DE LA SEÑORA **OBIOLS VIVES**.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra doña Nuria Obiols Vives. A continuación, don Juan Andrés Pérez Pérez.

La señora **OBIOLS VIVES** (candidata propuesta por el Gobierno como consejera de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Señorías, miembros de la Comisión de Transportes, a mí sí, permítanme presentarme y explicarles un poco mi desarrollo profesional.

Cuento con más de veinte años de experiencia en el ámbito marítimo, en los que he combinado actividad embarcada en buques mercantes, funciones en la Administración Marítima y responsabilidades en gestión portuaria. Soy licenciada en Náutica y Transporte Marítimo. Inicié mi carrera profesional en la mar en el año 1998, primero a través del desempeño de funciones como alumna de Náutica en diferentes tipos de buques y luego como segunda oficial y primera oficial en buques mercantes frigoríficos. Posteriormente, obtuve el título de capitán de la Marina Mercante, aunque no llegué a tomar el mando de ningún buque.

Durante mi etapa embarcada participé directamente en la implantación de marcos regulatorios claves, como el código ISM o el código ISPS, ejerciendo como responsable en la implantación de procedimientos. Esta experiencia supuso un acercamiento práctico a los sistemas de gestión de la seguridad, la cultura preventiva y los mecanismos de cumplimiento normativo. Paralelamente, completé mi formación académica con la obtención de la licenciatura en Derecho y un posgrado en Especialista en Derecho Marítimo Internacional, lo que me ha permitido adquirir una visión sólida del marco jurídico de la seguridad del transporte y de la aplicación necesaria de los códigos y convenios internacionales, particularmente en el transporte marítimo.

En 2006 me incorporé a la Administración Marítima; de hecho, soy funcionaria del Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil. Me inicié como inspectora de seguridad en la Capitanía Marítima de Tarragona, donde desarrollé una intensa actividad en materia de inspección y auditoría. Estas funciones me proporcionaron una experiencia directa en la supervisión de la seguridad, análisis de riesgo y respuestas ante incidentes. En 2011 fui nombrada coordinadora de seguridad marítima e inspección, liderando equipos de inspectores, realizando inspecciones en el ámbito del Memorando de París y asumiendo responsabilidades en materia de lucha contra la contaminación marina y gestión de emergencias. Y en 2015 fui nombrada capitán marítimo, asumiendo la jefatura de la Autoridad Marítima en la provincia de Tarragona, y entre mis funciones se incluían, entre otras, la coordinación de emergencias, el apoyo a operaciones de búsqueda y salvamento, la supervisión de inspecciones y auditorías y la aplicación del marco normativo. Este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 21

puesto exigía una elevada capacidad de decisión independiente y un alto grado de responsabilidad en materia de seguridad, así como coordinación con otros organismos estatales, autonómicos y locales.

Durante los quince años en los que ocupé puestos trabajando en la Administración Marítima, tuve la ocasión de mantenerme actualizada en los requerimientos de los instrumentos de la OMI, de la Organización Marítima Internacional, y también de la normativa europea. Además, tuve la ocasión de ganar experiencia en la dirección de personas y en resolución de conflictos. En cuanto a incidentes y accidentes marítimos, colaboré elaborando notificaciones e informes preliminares sobre accidentes marítimos y aportando la información requerida por la CIAIM. Adicionalmente, me formé en la gestión de atención a víctimas y familiares en emergencias masivas por transportes colectivos.

Por otro lado, he participado también en proyectos internacionales en Azerbaiyán, en un proyecto *twinning*, y también he colaborado con EMSA en ejercicios de preparación ante emergencias, concretamente sobre lugares de refugio. Estos trabajos han reforzado mi capacidad de trabajo en entornos internacionales y multidisciplinares.

Desde 2021 desempeño el puesto de directora de operaciones en la Autoridad Portuaria de Tarragona. Obtuve esta plaza tras un proceso selectivo y actualmente estoy en excedencia de mi plaza anterior. En esta posición superviso aspectos operativos de seguridad y de prestación de servicios portuarios. Este cargo me ha permitido adquirir una visión sistémica del ecosistema del transporte y de la importancia de la coordinación entre actores. Durante mi etapa como directora de operaciones me he seguido formando en dirección estratégica de emergencias, he realizado un máster en *Shipping Business Administration and Logistics* y he mejorado mis habilidades organizativas realizando formaciones en materia de liderazgo, trabajo en equipo, toma de decisiones y negociación. También me he mantenido activa en la formación de los profesionales del sector marítimo, participando en conferencias y seminarios sobre seguridad marítima y participando como tribunal en las pruebas de idoneidad de pilotos de segunda de la Marina Mercante.

En resumen, a lo largo de mi trayectoria profesional he estado estrechamente vinculada a los sistemas de gestión de la seguridad, los procesos de auditoría, la gestión de emergencias y el cumplimiento normativo. Esta experiencia constituye una base sólida para contribuir a la investigación técnica e independiente, donde resultan esenciales la objetividad, la capacidad de análisis y la orientación a la prevención. Me motiva especialmente de este puesto el papel de las autoridades independientes en la identificación de la causa raíz de las causas de accidentes e incidentes, así como en la formulación de recomendaciones que contribuyan a mejorar la seguridad en todos los modos de transporte. Aporto una visión integral del sector marítimo y considero que mi experiencia profesional, junto con mi formación jurídica y técnica, me permite aportar rigor, independencia de criterio y solidez en la toma de decisiones.

Sería un honor para mí poner mi experiencia al servicio de esta autoridad y contribuir al fortalecimiento de la seguridad del transporte a través de investigaciones técnicas, independientes y de calidad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— **DEL SEÑOR PÉREZ PÉREZ.**

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra don Juan Andrés Pérez Pérez. Después, doña Verónica Elvira Olalla.

El señor **PÉREZ PÉREZ** (candidato propuesto por el Gobierno como consejero de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Buenos días a todos. Buenos días, señora presidenta, señorías, miembros de la Comisión de Transportes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 22

Gracias por recibirnos, por recibirme, en primera persona. Es un honor comparecer ante ustedes en calidad de consejero propuesto en el ámbito marítimo para la nueva Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil, de conformidad con el artículo 32.2 de la Ley 2/2024.

Mi nombre es Juan Andrés Pérez Pérez y crecí en Santa Uxía de Ribeira, un pueblo marinero en las Rías Baixas, en la Ría de Arousa. Soy ingeniero naval de profesión y desde el año 2008 pertenezco al Cuerpo de Ingenieros Navales del Estado.

Permítanme que les resuma muy brevemente cuál ha sido mi trayectoria hasta ahora, que pasa por el ingreso, como les decía, en la Administración General del Estado en el año 2008, como funcionario de carrera adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Después del periodo de prácticas en la Capitanía Marítima de Huelva, pasé a ocupar un puesto de inspector de seguridad marítima, primero en la Capitanía Marítima de Vilagarcía y después en la Capitanía Marítima de Vigo, donde acabé ejerciendo las funciones de coordinador de seguridad e inspección marítima en el Servicio de Inspección. Desde abril del año 2022 tengo el honor de ocupar el puesto de capitán marítimo de Vilagarcía de Arousa, donde me encargo de la ejecución de las competencias de la Marina Mercante en la zona de mayor densidad de embarcaciones, de acuerdo con el censo actual de flota.

Con anterioridad a mi ingreso en la Administración, trabajé como ingeniero de proyectos en Aries Industrial y Naval, aquí en Madrid, en la calle Guzmán el Bueno, que es una oficina técnica especializada en diseño, en desarrollo de proyectos de diferentes tipos de buques. En particular, yo trabajé en tres buques Ro-Pax que se estaban construyendo o que se tenía previsto construir en aquellos momentos en Astilleros Barreras, donde luego tuve la coincidencia y la suerte de participar en las etapas de construcción de esos mismos buques en los que había participado anteriormente en el diseño. Después de Aries, me fui a un pequeño astillero de Catoira, un municipio muy próximo a Ribeira, de donde yo soy. En este astillero, fundamentalmente, se diseñaban y se construían embarcaciones de pesca y acuicultura. Yo era ingeniero residente, con lo cual me ocupaba tanto del diseño como de la construcción, la producción... Bueno, hacíamos un poco de todo. Ya saben que en las pequeñas empresas hay que hacer un poco de todo. Finalmente, me fui como responsable de calidad y prearmamento de aceros a Navantia, en la ría de Ferrol, las antiguas Bazán y Astano, que estoy seguro de que conocen, a una empresa que se llama Maessa, del grupo ACS, y ahí nos encargamos fundamentalmente de la construcción del buque de proyección estratégica Juan Carlos I, que seguramente conozcan todos ustedes. Digamos que mi última etapa en la empresa privada pasa por esos casi dos años en producción, donde, desde luego, desarrollé una parte importante de mi formación como ingeniero naval en obra.

Todos ustedes tienen mi currículum, así que, si les parece bien, no me extendo más y quedo a su disposición para aclarar, profundizar o contestar a todo aquello que crean conveniente.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— **DE LA SEÑORA ELVIRA OLALLA.**

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra doña Verónica Elvira Olalla. Después, con María Teresa Lumbreras Encinas, ya terminaríamos el turno de intervenciones.

La señora **ELVIRA OLALLA** (candidata propuesta por el Gobierno como consejera de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Muchas gracias, señora presidenta. Buenos días, señorías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 23

En primer lugar, como han hecho mis compañeros, me gustaría decir que es un honor haber sido propuesta como una de las candidatas a consejera del ámbito aéreo de la nueva autoridad. Mi candidatura fue propuesta por el Colegio de Ingenieros Aeronáuticos, así que me gustaría aprovechar también para agradecerse.

Como soy la primera candidata que habla del sector aéreo, me gustaría poner en valor que el sector está sujeto a un marco regulatorio nacional e internacional muy desarrollado y exigente en materia de seguridad operacional, en general, y de investigación de accidentes e incidentes, en particular. Por ejemplo, el Anexo 13 de OACI, de la Organización de Aviación Civil Internacional, el Reglamento 996/2010 en el ámbito europeo, y también el Anexo 19 de OACI introducen conceptos muy importantes como la cultura de seguridad y la cultura justa que se ha mencionado aquí previamente y que se ha introducido también en nuestra normativa nacional.

Por eso, en mi opinión, es importante contar con candidatos con conocimientos en este ámbito, pero también con experiencia profesional y operativa.

A continuación, paso a resumir mi trayectoria, que avala esta experiencia de la que hablo. Voy a intentar resumirla porque entiendo que ya les han pasado nuestros currículums a todos ustedes. Yo soy ingeniera aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid desde hace veinticuatro años y estoy comprometida con la formación continua; me gusta aprender y, además de diversos cursos técnicos que figuran en el currículum, realicé un máster en Ingeniería de Sistemas de Decisión, que es un máster especializado en temas de minería de datos y análisis de riesgos para la toma de decisiones. Además, lo completé con un programa de liderazgo para la gestión pública.

Mi primer contacto laboral fue en el mundo del control aéreo con una beca en el aeropuerto de Barcelona. Después, ya como ingeniera, tuve la oportunidad de trabajar en el ámbito aeroportuario, lo que me permitió adquirir conocimiento en la operación aeroportuaria y en el ámbito de las infraestructuras. En el año 2007, empecé a trabajar en el Ministerio como funcionaria de carrera del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos. Primero trabajé en la Dirección General de Aviación Civil y, una vez que se creó la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, me incorporé como ingeniera, en este caso en el ámbito de operaciones. Ahí tuve la oportunidad de realizar inspecciones en distintos ámbitos, inspecciones en rampa y de simuladores en vuelo, y trabajé en el ámbito de operaciones aéreas dentro del plan de vigilancia continuada a los distintos operadores aéreos. Después de cinco años en este ámbito, di un giro y centré mi carrera en un aspecto relativamente nuevo, porque, como ha mencionado anteriormente algún compañero, este mundo está en continua evolución, y centré mi carrera en la gestión de la seguridad operacional. Primero fui la responsable del sistema de notificación de sucesos en aviación civil español, que es un sistema en el que se integran los distintos sucesos, desde los accidentes e incidentes graves hasta sucesos leves, con el mismo objetivo que también tiene la investigación de accidentes, salvando las distancias, que es prevenir futuros accidentes aprendiendo de los incidentes que ya han tenido lugar. Y, luego, durante diez años, fui coordinadora de evaluación de la seguridad, siendo responsable de las unidades de análisis de riesgo y reportes de seguridad. También me encargué de la supervisión, seguimiento y adecuado cumplimiento de una novedad que se introdujo en esta evolución en el ámbito de la seguridad, el programa estatal de seguridad aérea en España. He tenido el honor de ser la representante española en distintos grupos internacionales, como Safety Management Technical Body de EASA, que es la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y también he sido asesora en el panel de OACI de gestión de seguridad operacional.

En resumen, quiero poner de manifiesto que he tenido la suerte, en estos años de carrera profesional, de desempeñar puestos que me han permitido tener experiencia en distintos ámbitos de la aviación: navegación aérea, aeropuertos, operaciones aéreas, transporte aéreo. Los dos últimos años de mi carrera los he desempeñado en el ministerio, nuevamente en la Dirección General de Aviación Civil, donde he sido subdirectora de Transporte Aéreo. Esto me da una visión transversal de todo el sistema, con una dedicación muy especial durante los años de gestión de seguridad.

Por estos motivos, espero poder contribuir positivamente en el desempeño de las responsabilidades que supone el puesto de consejera, en caso de ser elegida, y sería un honor para mí poder hacerlo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— DE LA SEÑORA LUMBRERAS ENCINAS.

La señora **PRESIDENTA**: Terminamos este turno de intervenciones con doña María Teresa Lumberas Encinas.

La señora **LUMBRERAS ENCINAS** (candidata propuesta por el Gobierno como consejera de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil): Buenos días a todos.

Me llamo María Teresa Lumberas. Como ha dicho el compañero, muchas gracias por recibirnos. Simplemente quería poner encima de la mesa cuál sería mi posible aportación o la experiencia que yo podría aportar en esta nueva autoridad. Probablemente, mi currículum sea mucho más reducido que el de mis compañeros. Yo soy ingeniera aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid. Soy, como decimos, de la vieja escuela. Posteriormente, nada más terminar mis estudios, hice el curso de piloto. Soy piloto y llevo treinta y cuatro años volando en Iberia. Adicionalmente, hice una diplomatura de estudios empresariales, aunque ya me dediqué al trabajo de aviación, que ha sido mi pasión y realmente mi vida, porque le he dedicado todo mi tiempo, casi dejando a un lado a mi familia y mis amigos. He trabajado, por supuesto, en Iberia, durante dieciocho años en el ámbito de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada. Los operadores aéreos tienen, por normativa, la obligación de tener un sistema de seguridad operacional. Como digo, yo comencé hace dieciocho años y durante los últimos nueve años he sido la responsable de seguridad operacional de esas tres patas: del AOC, de la CAMO, que es la aeronavegabilidad continuada, y de mantenimiento en línea de Iberia. Adicionalmente, fui responsable de *compliance*, antigua calidad, durante cinco años, de la parte de mantenimiento en línea y de la parte CAMO. Como digo, es mi pasión. En 2014, junto con el desarrollo del Anexo 19, normativamente se conformó lo que es un SMS, un sistema de gestión de la seguridad operacional. Estuve en los inicios, en la formación y en la consolidación. No sé si afortunada o desafortunadamente, he tenido mucha relación con comisiones de investigación por incidentes graves o accidentes, según la definición del Anexo 13 de OACI. Por ejemplo, con la Comisión de Investigación Española, con la CIAIAC, con la BEA francesa, porque nuestros aviones ahora son Airbus. Así, con Airbus, que es un *stakeholder* muy importante, también hemos tenido relación, así como con EASA, fundamentalmente para la gestión de la seguridad operacional. Ello me ha permitido ver directamente las fortalezas y las flaquezas que tenemos como país. Es verdad que no tenemos tanto como puede ser una NTSB americana o una BEA francesa, pero creo que esta nueva autoridad multimodal nos va a permitir hacer una metodología, dentro de lo que cabe, común para la investigación de accidentes. Es verdad, como ha dicho mi compañera Verónica, que la aviación está mucho más, no sé si «avanzada» es la palabra, pero sí que va muy por delante en cuanto a regulación internacional. Recordemos que tenemos un Anexo 13 prácticamente desde antes de 1950, con lo cual es verdad que la metodología y los procesos están mucho más avanzados que en otros ámbitos, que también tengo que decir que desconozco, pero es verdad que aquí el objetivo de prevenir futuros accidentes es la máxima de la investigación de los accidentes, y en eso tenemos que trabajar todos y hay que hacerlo de forma conjunta. Nosotros lo hemos hecho desde el operador, y espero que pueda aportar mi granito de arena en esta nueva autoridad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tras la intervención de los candidatos, tienen la palabra, por un tiempo máximo de tres minutos, los portavoces de los grupos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 25

Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Rego Candamil.

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

Obrigado tamén a todas as persoas candidatas polas súas exposicións.

Eu quero comezar a miña intervención con palabras de lembranza e solidariedade ás vítimas e familiares dos accidentes de Adamuz, de Gelida e, moi especialmente, de Angrois. Digo moi especialmente de Angrois, non porque como galego me tocase máis de preto, senón tamén, e sobre todo, porque creo que é o exemplo de como non se deben facer as cousas na investigación de accidentes de mobilidade, neste caso dun accidente ferroviario que, como lembraremos, implicou 80 persoas falecidas e 144 persoas feridas mais, sobre todo, un sufrimento posterior como consecuencia, insisto, do desamparo á que se viron sometidas as vítimas por falta de independencia no proceso de investigación por parte da CIAF. Eu hoxe mesmo falei con algunha das persoas da Asociación de Vítimas e Familiares e trasladábanos a preocupación de se hoxe aquí se podía, talvez, adoptar unha decisión que para eles fose dolorosa en relación con algún dos nomeamentos e por iso me vou centrar exclusivamente niso, que é o referido ao candidato Adolfo Moreno Díaz. Decía o señor Moreno —entre brincadeiras creo que non demasiado afortunadas— que a independencia ou se ten ou non se ten. Pois ben, claro que el non a ten. Polo tanto, eu xa avanzo o veto do Bloque Nacionalista Galego a esta proposta. Non sorprende que o señor Moreno practicamente non mencionase todos os seus anos de vinculación a Renfe, onde fixo parte da dirección de seguranza na circulación e vinculado precisamente ao que el mesmo denominaba factor humano. Eu teño diante un correo que recibiu o señor Moreno o 25 de xuño de 2012 remitido inicialmente por Andrés Cortabitarte, que hai que lembrar que estivo procesado no accidente de Angrois, e encamiñado para el e outros por Antonio Lanchares, en que se informa en que se di:

Gracias, señora presidenta, y gracias también a todas las personas candidatas por sus exposiciones.

Yo quiero empezar mi intervención con palabras de recuerdo y solidaridad para las víctimas y familiares de los accidentes de Adamuz y Gelida, y muy especialmente de Angrois. Digo muy especialmente de Angrois no porque como gallego me toque más de cerca, que también, sino sobre todo porque creo que es un ejemplo de cómo no se deben hacer las cosas en la investigación de accidentes de movilidad, en este caso, un accidente ferroviario que, como recordarán, implicó 80 personas fallecidas y 144 personas heridas, además de un tremendo sufrimiento posterior como consecuencia, insisto, del desamparo al que se vieron sometidas las víctimas por la falta de independencia en el proceso de investigación por parte de la CIAF. Hoy mismo he hablado con algunas de las personas de la asociación de víctimas y familiares y nos trasladaban su preocupación por si hoy aquí se podría, tal vez, adoptar una decisión que para ellos fuese dolorosa con relación a alguno de los nombramientos. Por eso, me voy a centrar exclusivamente en lo referido al candidato Adolfo Moreno Díaz. Decía el señor Moreno, entre bromas —creo que no demasiado afortunadas—, que la independencia se tiene o no se tiene. Pues está claro que él no la tiene. Por lo tanto, yo ya avanzo el veto del Bloque Nacionalista Galego a esta propuesta. Nos sorprende que el señor Moreno prácticamente no haya mencionado todos sus años de vinculación con Renfe, donde ha formado parte de la Dirección de Seguridad en la Circulación vinculado precisamente a lo que él mismo denominaba factor humano. Yo tengo aquí delante un correo que recibió el señor Moreno el día 25 de junio de 2012, remitido inicialmente por Andrés Cortabitarte, que debemos recordar que estuvo procesado en el accidente de Angrois, y reencaminado para él y para otros por Antonio Lanchares, en el que se dice:

Debido a la falta reiterada de disponibilidad del sistema ETCS enmarcado en los trenes de la serie 730 por el mal funcionamiento en las transmisiones de STM BICAP ERTMS en diversos puntos de la línea 082, y no presentando en ningún momento problemas de seguridad, se autoriza la desconexión del sistema ETCS en trenes 730 con versión de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 26

software V3.1.0.1 para la circulación por la línea 082 Ourense-Santiago, debiendo circular con la protección del ASFA digital y señalización lateral.

Este correo recibí el señor Moreno, candidato hoy, comunicando a suspensión de este sistema de seguridad que estuvo, evidentemente, una decisión que estuvo evidentemente detrás del fatídico accidente de Angrois. Más sorprendentemente, con posterioridad, el señor Moreno formó parte de la CIAF en una investigación que hay que recordar que ha sido reprobada duramente por la Agencia Ferroviaria Europea, precisamente por carecer de independencia e que sigue formando parte de la CIAF. Creo, creemos en el Bloque Nacionalista Galego, que sería no sólo una burla a las víctimas, sino un mal comienzo para esta comisión de investigación independiente de accidentes de movilidad, que tiene precisamente a su origen en las críticas a la investigación de Angrois, que este candidato empezase a formar parte de esta. Por lo tanto, insisto, porque se me ha acabado el tiempo, el BNG veta esta candidatura.

Moito obrigado.

Este correo lo recibió el señor Moreno, candidato hoy, comunicando la suspensión de este sistema de seguridad; una decisión que estuvo, evidentemente, detrás del fatídico accidente de Angrois. Pero, sorprendentemente, con posterioridad el señor Moreno formó parte de la CIAF en una investigación que hay que recordar que ha sido reprobada duramente por la Agencia Ferroviaria Europea precisamente por carecer de independencia, y sigue formando parte de la CIAF. Creemos en el Bloque Nacionalista Galego que sería no solo una burla a las víctimas, sino un mal comienzo para esta comisión de investigación independiente de accidentes de movilidad y que tiene precisamente su origen en las críticas a la investigación de Angrois, que este candidato empezase a formar parte de esta. Por lo tanto, insisto —se me ha acabado el tiempo—, el BNG veta esta candidatura.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Por el Grupo Parlamentario Vasco? (**Denegaciones**).

¿Por el grupo Parlamentario Euskal Herria-Bildu? (**Denegaciones**).

¿Grupo Parlamentario Junts per Catalunya? Señor Gavin i Valls, tres minutos.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, presidenta.

Agrair les explicacions de tots els compareixents i tenint en compte la informació que acabem de conèixer exposada pel portaveu del BNG, nosaltres ens afegim a una postura de qüestionar la idoneïtat del senyor Adolfo Moreno.

Gracias, presidenta.

Quería dar las gracias a todos los comparecientes por sus explicaciones y, teniendo en cuenta la información que acabamos de conocer, la información expuesta por el portavoz del BNG, nosotros nos sumamos a la postura de cuestionar la idoneidad del señor Adolfo Moreno.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Republicano, señora Granollers Cunillera.

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

Ja ho hem expressat en la declaració anterior. Per tant, seré molt breu. Esperem d'aquest organisme imparcialitat, professionalitat i compromís absolut amb la veritat. El nostre grup en principi no vetarà ningú. Això no vol dir que no acabem votant a favor d'algun veto perquè creiem que hi ha algun conseller massa vinculat a altres accidents ocorreguts i amb vinculació directa amb empreses de serveis que potser no tenen la suficient imparcialitat, que és el que demanem per aquest organisme. També pel que fa al perfil d'aviació, trobem a faltar una mirada una mica més tècnica i coneixedora del control aeri, però tot i això no bloquejarà la votació. En aquest cas, però, sí que demanem la màxima rigorositat a l'hora de fer aquestes investigacions.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 27

I acabo desitjant que mai necessitem els serveis d'aquest organisme per tornar a lamentar víctimes d'accidents de cap tipus i que si alguna vegada, malauradament es requereix que pensin en aquesta imparcialitat, professionalitat i compromís amb la veritat. Gràcies.

Gracias, presidenta.

Ya lo hemos dicho en la declaración anterior, así que voy a ser muy breve. Esperamos imparcialidad, profesionalidad y compromiso absoluto de este grupo. Nosotros no vamos a vetar a nadie, pero eso no quiere decir que no acabemos votando a favor de algún veto, porque creemos que hay algún consejero demasiado vinculado y con conexión directa a empresas de servicio que quizás no tienen la suficiente imparcialidad, que es lo que pedimos para este organismo. También, por lo que se refiere al perfil de aviación, nos falta una mirada un poco más técnica y conocedora del control aéreo. Aun así, no vamos a bloquear la votación en este caso, pero sí pedimos la máxima rigurosidad a la hora de realizar estas investigaciones.

Acabo deseando que nunca necesitemos los servicios de este organismo por volver a lamentar víctimas de otros accidentes. Y si, desgraciadamente, hiciera falta, por favor, piensen en esta imparcialidad, profesionalidad y compromiso.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

En primer lugar, quiero agradecer a los comparecientes sus exposiciones. Además, creo que se ha dado una visión bastante transversal, no podía ser de otra forma, y eso se agradece, como también se agradece el hecho de que muchas de las personas que hoy han comparecido nos han mostrado su currículum, que parte, lógicamente, de los inicios, en el caso, por ejemplo, de Adolfo Moreno, como informante, y casi todos han pasado por diferentes aspectos en su vida profesional, por diferentes estamentos y diferentes responsabilidades.

En el tema que nos ha planteado el compañero del Bloque Nacionalista Galego, quería preguntarle al señor Adolfo Moreno —porque a nosotros y a los compañeros de Galicia también nos genera dudas— sobre el hecho de que él ha dicho que no tiene fama de ser cómodo. Yo querría preguntarle si en aquellos momentos aplicó esa máxima, porque también nos ha dicho que es positivo decir lo que se piensa y hacer lo que se dice. Por tanto, después de haber escuchado a los compañeros del BNG, nos gustaría saber su opinión para ver si el veto tiene sentido o no.

Por otro lado, también hay que destacar las palabras, interesantes desde mi punto de vista, de Jorge Navacerrada. Hay elementos que me han parecido muy muy importantes, como el tema de la seguridad pasiva; él se ha referido a que cuando hay un accidente es que el sistema ha fallado. De la señora Nuria Obiols también valoramos toda su trayectoria, la capacidad de coordinar equipos y su capacidad manifiesta en la coordinación de diferentes Administraciones, lo cual pongo en máximo valor, así como, lógicamente, todo lo que nos ha explicado de la cultura preventiva. De Andrés Pérez, su variación y su transversalidad, como decía antes, desde los pequeños astilleros hasta Navantia, y conociendo desde pequeños pesqueros hasta el Juan Carlos I. En cuanto a Verónica Elvira, quiero destacar su trabajo en AESA. Creo que es muy importante que conozca AESA y que nos ayude a descifrar lo que ha ocurrido y sigue ocurriendo en AESA en los diferentes aspectos y competencias que tiene, y su trabajo en la Subdirección General de Transporte Aéreo, que creo que ha sido y es fundamental. Finalmente, de María Teresa Lumbreras destaco el aspecto de la calidad en el sector aéreo y una cosa que es importante y puede servir de ejemplo —también porque ha tenido unos accidentes mucho más importantes; normalmente es mucho más grave, cuando se produce, un accidente en aviación—, y es su visión de la aeronáutica y la metodología que se aplica para avanzar.

Y todo esto nos conduce al final de esta comparecencia, que es el hecho de juntar todos los modos, porque entre unos y otros al final se va aprendiendo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

En primer lugar, yo también quería agradecer a todos los comparecientes su presencia hoy aquí. En su mayoría se han dedicado básicamente a explicar sus trayectorias profesionales, algunas de ellas absolutamente remarcables. Pero en la participación del señor Adolfo Moreno ha habido algunas apreciaciones que creo que estaban absolutamente fuera de lugar. Supongo que él, que ha sido miembro de Renfe, que viene de la propia empresa Renfe y que además ha sido miembro de la CIAF, deberá comprender que a los diputados se nos obligue a extremar el escrutinio parlamentario —tal y como he dicho en mi primera intervención— a la hora de valorar a los candidatos. Y en referencia a lo que ha dicho en su intervención sobre que la independencia se tiene o no se tiene, aquí la independencia es absolutamente exigible; para eso estamos aquí, para evaluar esa independencia real que pueda llevar después a elaborar procesos de investigación con autonomía, sin correr el riesgo de convertirse en consejeros condicionados por relaciones previas, por inercias administrativas o por dependencias funcionales que son impropias de una autoridad verdaderamente independiente. Por lo tanto, nosotros, y a la vista de otras informaciones que también se han producido, vetaremos también la presencia del señor Adolfo Moreno en esta autoridad.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

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

Primero, quiero agradecer sus intervenciones a los comparecientes. Como decía en mi primera intervención, esto parece un examen, y además examinamos diputados que en gran parte no sabemos de los asuntos técnicos que van a tratar ellos. También quiero decirles que aquí no vamos a valorar su profesionalidad. Creo que la profesionalidad de todos está ampliamente demostrada; nadie de los que están en esta sala pone en duda su profesionalidad, pero sí enmarcaba en mi primera intervención el contexto en el que hacemos esta comisión. Después de varios accidentes, como el de Angrois o el de Spanair, se crea una comisión de investigación técnica para cada uno de los modos de transporte, porque además Europa obliga a ello. A partir de ahí, se generan determinadas dudas sobre el procedimiento, y lo que hacemos es lanzar una ley, cuya consecuencia es que hoy estamos aquí votando a sus nuevos miembros, para, como decía antes, dar más certidumbre a las víctimas cuando se produce un accidente.

Que alguien no tenga certidumbre sobre la idoneidad de alguien no quiere decir que no sea un gran profesional, y además lo quiero remarcar por la sensación que se puede tener de las intervenciones que hemos escuchado aquí. Es más, yo podría decir que soy un magnífico jugador de rugby —además lo sé: soy un magnífico jugador de rugby—, pero si me subo ahí y me tienen que valorar los diputados, seguramente digan que no perciben eso de mí. Por eso, muchas veces los exámenes, cuando están hechos desde determinadas perspectivas, no se hacen de la forma más adecuada. Lo digo, además, en el contexto de que respeto claramente la opinión de todos los grupos parlamentarios, como no debe ser de otra forma. Además, creo que el ejercicio que estamos haciendo hoy aquí es interesante. Queremos un organismo que sea independiente, que sea autónomo y, sobre todo, que cumpla con todas las garantías y que la gente tenga certidumbre sobre el trabajo que va a hacer. A partir de ahí, los grupos decidirán si hay algún candidato que genere incertidumbre o que creen que esta partida no la puede jugar de la forma más adecuada. Evidentemente, el debate

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 29

parlamentario es bueno y la dinámica parlamentaria que estamos siguiendo hoy aquí es muy interesante teniendo en cuenta que, habitualmente, en esta Cámara estamos acostumbrados a otra cosa. Creo que hoy es muy interesante cómo se va a constituir esta comisión, cómo vamos a valorar a los miembros y cómo, incluso, vamos a hacer esa votación. Es para ponerlo en valor.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar el turno de intervenciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, nuestro grupo parlamentario valora la idoneidad de doña María Teresa Lumbreras Encinas, comandante de aviación, piloto y con una amplísima experiencia. Creemos que reúne las condiciones que exige la ley 2/2024. Igualmente, creemos que doña Verónica Elvira Olalla es una persona que, por sus conocimientos, su experiencia y su trayectoria, reúne las condiciones de idoneidad. En este sentido, nuestro grupo apoya estas propuestas de nombramiento.

Respecto del sector marítimo, nuestro grupo parlamentario ha visto y escuchado hoy la comparecencia de don Juan Andrés Pérez Pérez, un ribeirense que tiene una experiencia muy amplia en el ámbito del sector marítimo desde su trabajo en pequeñas pymes hasta el mejor astillero de nuestro país, y creemos que su aporte va a ser importante para rejuvenecer y aportar savia nueva a esta comisión. Lo mismo cabe decir del currículum de doña Nuria Obiols Vives, que también nos parece adecuado por su experiencia en la Administración marítima española para estar en la comisión.

Respecto del sector ferroviario, creemos que el candidato propuesto, Jorge Navacerrada Álvarez, ha desarrollado toda su vida profesional, desde 1998, en el sector ferroviario y los argumentos que expone en su memoria y en todo lo demás le hacen acreedor de que pueda ser miembro de esta autoridad de investigación. Y respecto del candidato don Adolfo Moreno Díaz, que es actualmente vocal de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, evidentemente su trayectoria profesional y sus conocimientos están en su currículum y nosotros no lo podemos desconocer. De hecho, también viene propuesto por el actual presidente de la CIAF, don Ignacio Barrón, al que tenemos un gran reconocimiento. Pero, desde luego, en esta labor de escrutinio que los grupos parlamentarios tenemos que hacer no solo está la lectura de los currículums, no solo lo que nos dice el propio compareciente en el acto de hoy, sino también las referencias y las informaciones que nos llegan y que nosotros, como parlamentarios, estamos obligados a conocer, y creemos que en este momento no es la persona idónea para integrarse en una nueva comisión en la que, desde el presidente hasta los demás consejeros, son savia nueva, es gente que no está como vocal en una comisión, aunque alguno sí haya trabajado como investigador en la comisión. Y, por otra parte, nos ha desilusionado el hecho de conocer algo. Todos reconocemos el uso de la libertad de expresión. El compareciente decía que es bueno decir lo que uno piensa. Sí, yo considero que es así, pero cuando uno es vocal de la CIAF tiene que abstenerse de determinadas publicaciones en redes comentando noticias que afectan a operadores del sector ferroviario, a empresas del sector ferroviario; tiene que abstenerse de posicionarse sobre opiniones públicas. Creemos que ese no es el papel que debe tener un consejero de esta nueva autoridad y, ya digo, sin negarle sus méritos profesionales, pensamos que no es la persona adecuada. Por eso, nosotros también propondremos su veto para que se integre en esta nueva comisión de investigación. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

A continuación, tienen la palabra para contestar los intervinientes que lo consideren, por un máximo de diez minutos. Si alguno de los vocales quiere intervenir, que lo comuniquen a la mesa. **(Pausa)**.

Entonces, pasamos directamente a la votación. Les recuerdo que tienen que estar habilitados sus lugares para votar. Hacemos un receso de dos minutos. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 30

PROPUESTA DE NOMBRAMIENTO DEL PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS, MARÍTIMOS Y DE AVIACIÓN CIVIL. (VOTACIÓN).

La señora **PRESIDENTA**: Nos recomiendan los servicios técnicos que hagamos una simulación previa. Vamos a hacer una simulación. Una vez que comience la votación y yo lo indique desde aquí, todos tienen que dar al número 1, que es el que indica su presencia, y luego al 2, 3 o 4, pero ahí tenemos la duda de cuál es abstención y cuál es negación, y por eso vamos a hacer la simulación, si les parece. Vamos a hacer una simulación, simplemente para que no haya ningún problema.

Comienza la votación. **(Se realiza una prueba del sistema de votación).**

Por tanto, tras esta simulación, el 1 es presencia, el 2 es sí, el 3 es no y el 4, abstención.

Recuerden que el de presencia es el 1. Recuérdelo siempre, si no, no pueden votar.

El 2 es sí, el 3 es no y el 4 es abstención. Y siempre hay que marcar la presencia.

Empezamos, si les parece, si no pasa nada y si está todo el mundo.

En el primer punto, una vez escuchado al candidato propuesto, se somete a votación la propuesta efectuada. Un momento. **(Pausa).**

Comienza la votación. **(Pausa).**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 16; en contra, 3; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: En consecuencia, queda elegido el señor Guillén Espejo-Saavedra como presidente de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos y de Aviación Civil. Enhorabuena. **(Rumores).**

A ver, ¿qué ha pasado?

El señor **SECRETARIO** (Ramajo Prada): Celso y yo nos hemos abstenido y no sale en las votaciones¹. **(Pausa).**

La señora **PRESIDENTA**: Vamos a hacer una ratificación del voto a mano alzada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 3; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Las abstenciones estaban bien. Por tanto, se ratifica la elección del señor Guillén Espejo-Saavedra.

VOTACIÓN DE LOS VETOS EN RELACIÓN CON EL NOMBRAMIENTO DE LOS CANDIDATOS PROPUESTOS POR EL GOBIERNO, DE ACUERDO CON LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 32 DE LA LEY 2/2024, DE 1 DE AGOSTO, DE CREACIÓN DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS, MARÍTIMOS Y DE AVIACIÓN CIVIL.

La señora **PRESIDENTA**: La segunda votación, como bien saben, solo se produce en el caso de presentarse vetos en relación con el nombramiento de los candidatos propuestos por el Gobierno de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Como les decía, en caso de presentarse vetos en relación con el nombramiento de los candidatos, procederemos a la votación de dicho veto.

¹ Nota del *Diario de Sesiones*: El señor secretario, Ramajo Prada, se refiere a la pantalla en la que se reflejan los resultados del sistema de votación electrónico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 569

26 de mayo de 2026

Pág. 31

Entiendo, por las intervenciones, que desde el BNG se propone el veto del señor Moreno Díaz. Lo que se vota es el veto, y tiene que salir por mayoría absoluta para que sea efectivo. ¿Tienen alguna duda?

El señor **PALENCIA RUBIO**: No. Simplemente que somos varios los que hemos pedido el veto.

La señora **PRESIDENTA**: Bien, BNG, Grupo Popular y VOX. Muy bien. Como bien saben, para que el veto se tenga en cuenta, el resultado de la votación tiene que ser de mayoría absoluta. Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 37; a favor, 17; en contra, 14; abstenciones, 6.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Hemos votado, aunque no aparece ahí.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, sí que aparece.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Sí, en rojo.

La señora **PRESIDENTA**: Ya, se han equivocado, pero eso...

El señor **PALENCIA RUBIO**: Pero es que se han equivocado.

La señora **PRESIDENTA**: Hombre... **(Risas)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): No nos hemos equivocado, porque hemos dado al 1 y al 3, que es no.

La señora **PRESIDENTA**: Claro, han votado que no, exactamente. Es lo que señala aquí. **(Rumores)**.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Estamos votando a favor del veto. **(Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Lo hemos explicado así: el 2 es a favor, el 3 es en contra y el 4 es la abstención. No ha habido ningún problema técnico en ningún sitio. En esta ocasión, la informática no va a ser la que marque.

Por tanto, volvemos a hacer lo mismo que en el punto anterior; lo hacemos a mano alzada.

Repetimos para que nadie olvide qué estamos votando. Estamos votando el veto en relación con el nombramiento de una de las personas, a propuesta del BNG, Grupo Popular y VOX. A mano alzada, por favor.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 13; abstenciones, 5.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado el veto. Al no haber más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchísimas gracias.

Eran las doce y veinticuatro minutos del mediodía.

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.