



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 194

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 16

celebrada el jueves, 22 de marzo de 2001

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Presidente de Renfe (Corsini Freese) para informar sobre:

- Los detalles del último accidente ferroviario de Veguellina de Órbigo (León), así como para explicar todas las medidas preventivas que Renfe realiza para el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias. A petición propia. (Número de expediente 212/000401) 5698
- Las medidas de seguridad que adopta la empresa ante circunstancias excepcionales en caso de inundaciones y otros efectos climatológicos para garantizar la seguridad de la circulación ferroviaria, así como para informar de los niveles de inversión en mantenimiento y conservación de infraestructuras ferroviarias en los últimos veinte años. A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000402) 5698

— La seguridad de los puentes en la red ferroviaria y de las causas del hundimiento del puente sobre el río Órbigo el día 9 de marzo de 2001, al paso de un tren de mercancías. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000403)	5698
— El hundimiento del puente sobre el río Órbigo, en Veguellina (León), que se desplomó al paso de un tren de mercancías el 9 de marzo de 2001, así como sobre la seguridad del resto de puentes en la red ferroviaria. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 212/000406)	5698
— El hundimiento del puente ferroviario de Veguellina de Órbigo (León). A solicitud del Grupo parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000408)	5698
— Las consecuencias y medidas que ha adoptado dicha empresa para hacer frente al reciente accidente ferroviario sucedido por el hundimiento del puente de Veguellina el día 9 de marzo de 2001, al paso de un tren de mercancías. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000409)	5698

Se abre la sesión a las seis y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (CORSINI FREESE) PARA INFORMAR SOBRE:

- LOS DETALLES DEL ÚLTIMO ACCIDENTE FERROVIARIO DE VEGUELLINA DE ÓRBIGO (LEÓN), ASÍ COMO PARA EXPLICAR TODAS LAS MEDIDAS PREVENTIVAS QUE RENFE REALIZA PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 212/000401.)
- LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE ADOPTA LA EMPRESA ANTE CIRCUNSTANCIAS EXCEPCIONALES EN CASO DE INUNDACIONES Y OTROS EFECTOS CLIMATOLÓGICOS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA, ASÍ COMO PARA INFORMAR DE LOS NIVELES DE INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN LOS ÚLTIMOS VEINTE AÑOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000402.)
- LA SEGURIDAD DE LOS PUENTES EN LA RED FERROVIARIA Y DE LAS CAUSAS DEL HUNDIMIENTO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO ÓRBIGO EL DÍA 9 DE MARZO DE 2001, AL PASO DE UN TREN DE MERCANCÍAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000403.)

- EL HUNDIMIENTO DEL PUENTE SOBRE EL RÍO ÓRBIGO, EN VEGUELLINA (LEÓN), QUE SE DESPLOMÓ AL PASO DE UN TREN DE MERCANCÍAS EL 9 DE MARZO DE 2001, ASÍ COMO SOBRE LA SEGURIDAD DEL RESTO DE PUENTES EN LA RED FERROVIARIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 212/000406.)
- EL HUNDIMIENTO DEL PUENTE FERROVIARIO DE VEGUELLINA DE ÓRBIGO (LEÓN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000408.)

- LAS CONSECUENCIAS Y MEDIDAS QUE HA ADOPTADO DICHA EMPRESA PARA HACER FRENTE AL RECIENTE ACCIDENTE FERROVIARIO SUCEDIDO POR EL HUNDIMIENTO DEL PUENTE DE VEGUELLINA EL DÍA 9 DE MARZO DE 2001, AL PASO DE UN TREN DE MERCANCÍAS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000409.)

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión.

Vamos a dar comienzo a la accidentada sesión número 16 de la Comisión de Infraestructuras que, como SS.SS. saben, ha tenido que retrasarse por razones que no vienen al caso, pero que son de todos conocidas. Ha habido que suspender la otra comparecencia y antes de comenzar ésta quiero agradecer la presencia del presidente de Renfe así como pedirle disculpas por la demora en el inicio de la Comisión y por la espera, que por supuesto ha sido involuntaria.

Los portavoces de los grupos han hablado con la Mesa y con la Presidencia para decir que querían imprimir un ritmo rápido a la Comisión dadas las circunstancias que concurren. Siendo la Mesa consciente y estando de acuerdo en este tema, rogaré a todos un exceso de celo en la brevedad de sus intervenciones siendo yo el primero que lo va a tener, por lo que concluyo mi intervención.

Comparecencia del señor presidente de Renfe para explicar los detalles del último accidente ferroviario de Veguellina de Órbigo (León), así como para explicar todas las medidas preventivas que Renfe, realiza para el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias, cuyo autor es el Gobierno. Para una segunda comparecencia del presidente de Renfe, a fin de informar de las medidas de seguridad que adopta la citada empresa ante las circunstancias excepcionales en caso de inundaciones y otros efectos climatológicos para garantizar la seguridad de la circulación ferroviaria así como para informar de los niveles de inversión en mantenimiento y conservación de infraestructuras ferroviarias en los últimos 20 años, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Popular. Una tercera comparecencia del señor presidente de Renfe para informar sobre la seguridad de los puentes en la red ferroviaria y de las causas del hundimiento del puente sobre el río Órbigo el día 9 de marzo de 2001 al paso del tren de mercancías, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Una cuarta comparecencia del presidente de Renfe, asimismo, para informar sobre el hundimiento del puente sobre el río Órbigo en Veguellina (León) que se desplomó al paso de un tren de mercancías el 9 de marzo de 2001, así como sobre la seguridad del resto de puentes en la red ferroviaria, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Una quinta comparecencia del presidente de Renfe para informar del hundimiento del puente ferroviario de Veguellina de Órbigo (León), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Y una sexta y última comparecencia del presidente de Renfe, para informar acerca de las consecuencias y medidas que ha adoptado dicha empresa para hacer frente al reciente accidente ferroviario sucedido por el hundimiento del puente de Veguellina el día 9 de marzo de 2001 al paso de un tren de mercancías, de la que también es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Seguiremos el procedimiento habitual de la Comisión en cuanto a las intervenciones de los grupos.

Para ofrecernos sus explicaciones, tiene la palabra el señor presidente de Renfe.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Señor presidente, señorías, espero poder contestar a lo largo de mi intervención a todas las preguntas que me han sido dirigidas a través de los diferentes grupos parlamentarios.

En la noche del pasado día 9 se produjo el hundimiento parcial del puente ferroviario que atraviesa el río Órbigo, en la provincia de León. Este hecho, y las circunstancias que lo rodearon, atrajeron el interés de los ciudadanos y la lógica preocupación de los responsables de Renfe y del organismo que la tutela, el Ministerio de Fomento. Precisamente por ello hice pública inmediatamente mi intención de comparecer ante esta Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados para explicar los hechos y sus circunstancias, con el objetivo único de conseguir que todas las dudas en torno a este incidente queden totalmente despejadas. Quiero dejar claro que esta comparecencia se produce a petición propia porque creo mi deber informar con veracidad y detalle a SS.SS., que son los representantes legítimos de la sociedad española. Además, aprovecharé para contestar igualmente las preguntas que sobre este mismo asunto me han sido formuladas por los grupos parlamentarios Federal de Izquierda Unida, Mixto, Bloque Nacionalista Galego, Popular y Socialista. Paso a detallarles, por tanto, los hechos motivo de mi comparecencia.

A las 23,40 horas del pasado día 9 se produjo el hundimiento parcial del puente ferroviario que atraviesa el río Órbigo, que está situado en el punto kilométrico 156,7 del trayecto San Martín del Camino-Veguellina, de la línea León-Monforte. El hundimiento se produjo una vez que el tren de carga número 52.229 hubiera pasado casi en su totalidad. El colapso del puente afectó directamente al último vagón del tren, el cual en su caída arrastró a los dos vagones anteriores del mismo. El tren estaba compuesto por la locomotora y 15 vagones; los nueve primeros iban cargados de madera y los seis últimos de cemento; ninguno de ellos alcanzaba la carga máxima autorizada para este tipo de circulaciones y para esta línea ferroviaria. El puente mencionado fue construido en el año 1945 y como consecuencia de la aplicación de una nueva normativa sustituía a un puente metálico que existía 10 metros aguas arriba, y fue construido con las mismas luces que el primitivo. Este es uno de los 6.371 puentes ferroviarios que existen en la red, mantenido en la actualidad por Renfe.

El puente en cuestión presentaba las siguientes características geométrico-estructurales. Recto y de cuatro tramos en arco, con una longitud total de 136 metros y construido en hormigón alternando sus boquillas con fábrica de mampostería careada. Los estribos del puente eran de hormigón chapado y mampostería careada. Las pilas eran del tipo tabique de hormigón con tajamares semicilíndricos. Sus alturas eran de 0,60, 02,0 y 1,37 metros desde el cimiento. La anchura de las pilas era de 9,5 metros, incluidos los tajamares de 1,25 metros de radio, lo que daba un espesor de la misma de 2,5 metros. Como elemento principal resistente, el puente estaba compuesto de cuatro arcos circulares, rebajados de hormigón en masa y compuesto de dos semibóvedas de 3,5 metros

de anchura, unidas por una junta de hormigonado. El espesor de estos arcos en la clave era de 1,20 metros, de los que 25 centímetros superiores sobresalían del parámetro, formando una arquivolta. El trasdós estaba formado por arcos semicirculares de 24 metros de radio, siendo el intradós arcos carpaneles de radio de casi 23 metros entre riñones y de 20 metros entre éstos y los arranques.

Como ya les he comentado con anterioridad, los 6.371 puentes que existen en la red ferroviaria española que gestiona Renfe en la actualidad están inventariados. Cada uno de ellos posee una ficha individualizada, en la que constan los detalles físicos, su entorno, sus accesos, las auscultaciones que se realizan, las pruebas de carga, el mantenimiento de que es objeto y las reparaciones efectuadas en cada uno de ellos.

Señorías, quiero dejar claro que el mantenimiento que Renfe realiza sobre todos los puentes de la red ferroviaria está basado en el cumplimiento estricto de la orden ministerial de 25 de junio de 1975, denominada instrucción relativa a las acciones a considerar en el proyecto de puentes de ferrocarril. En particular, y en el ámbito del mantenimiento y explotación, la instrucción se concreta en los siguientes puntos: obligación de realizar una prueba de carga a todos los puentes metálicos mayores de 12 metros de luz cada 15 años. Esta tarea se realiza de forma sistemática y controlada. Obligación de realizar una inspección anual, cualquiera que sea su luz y el material de construcción, aspecto éste que también se realiza sistemática y controladamente. Precisamente en cumplimiento de esa orden ministerial y de nuestra propia experiencia, cada año se confecciona un programa de inspección y auscultación que llevan a cabo compañías especializadas.

Como consecuencia de la ejecución de ese programa de inspección y auscultación, se confecciona el plan anual de mantenimiento preventivo, que contempla una gran diversidad de actuaciones y que en algunos casos puede conllevar incluso a la sustitución de la estructura por otra nueva, ya sea por razones técnicas o funcionales. Desde el año 1988 hasta la fecha, Renfe ha invertido 15.215 millones de pesetas en la auscultación, reparación y sustitución de puentes en la red que gestiona. En este período Renfe ha realizado a través de compañías especializadas 2.675 inspecciones profundas, que incluyen auscultación y pruebas de carga en puentes de la red ferroviaria. De ellas 513 se han realizado en puentes metálicos y otras 2.162 en puentes de obra de fábrica.

En el período 1996-2000, se llevaron a cabo 848 de estas inspecciones profundas, de las cuales 214 fueron en puentes metálicos y 634 en puentes de fábrica.

Las compañías y organismos que han realizado estos trabajos de asistencia técnica son, entre otras, Cedex, Tifsa, Intemac, y Besel. En el período 1988 y 2000 se han sustituido, además, 87 puentes en toda la red. De ellas, 43 corresponden al período 1996-2000. También

se han realizado innumerables actuaciones de refuerzo, chorreado, pintado de puentes metálicos, rehabilitación y sustitución de elementos auxiliares.

Durante los años 1988 a 1995, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo invirtió una media de 35.699 millones de pesetas cada año, destinados a la renovación y mejora de la infraestructura y por tanto a la seguridad de la red ferroviaria convencional, excluido el AVE. En ese mismo período, Renfe invirtió además una media de 25.665 millones de pesetas anuales. Durante el período 1996-2001, la media de inversión anual del Ministerio de Fomento ha sido de 52.860 millones de pesetas, que han tenido como destino la red convencional, excluida la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Renfe ha invertido además una media de 28.181 millones de pesetas anuales por los conceptos anteriormente señalados. En resumen, Renfe y el Ministerio que la tutela han invertido entre 1988 y 1995 una media de 61.364 millones de pesetas anuales, frente a 81.041 millones de pesetas anuales del período 1996-2001.

Señorías, paso a detallarles las circunstancias que rodearon el incidente por el que hoy comparezco ante ustedes. El río Órbigo recibe las aguas de sus afluentes Omaña y Luna. De estos dos ríos sólo el Luna está regulado a través del pantano de Barrios de Luna. Esta desregulación parcial, así como el perfil de su traza, han hecho que el caudal de este río sea especialmente agresivo a su paso por la población de Veguellina. En concreto, los datos de caudales de la Confederación Hidrográfica del Duero correspondientes a la estación de aforo de Cebrones del Río, la más cercana al puente afectado, han sido durante este año los siguientes: El día 6 de enero se registra un caudal medio de 504 metros cúbicos por segundo, correspondiente a una avenida con un período de recurrencia de 100 años. Naturalmente el caudal punta fue superior. Conviene resaltar que desde el año 1972, desde el cual disponemos de datos de caudales aportados por la Confederación, nunca se alcanzó el caudal de los 504 metros cúbicos por segundo antes citados. Se trata pues de la mayor avenida registrada en este punto del río Órbigo en los últimos 29 años. Los días 7 y 8 de febrero se superaron los 476 metros cúbicos por segundo de caudal medio diario, correspondiente a avenidas con un período de recurrencia de 50 años. Finalmente, entre los días 5 y 9 de este mes de marzo se produjo una continuada y permanente avenida que superó un día los caudales con 50 años de retorno, otro los 25 años y tres días los caudales con 10 años de período de retorno. El excesivo caudal del río Órbigo era uno más de los focos de atención que Renfe debía atender durante todos estos días, a causa de las constantes avenidas de agua que afectaban a toda la Península. En este sentido y antes de abordar de nuevo el caso que nos ocupa, voy a resumir a SS.SS. las actuaciones de autoprotección

llevadas a cabo en los últimos 30 días, en el ámbito de la red ferroviaria que gestiona Renfe.

La mayor parte de ellas se han producido en el norte peninsular y han tenido como origen los sucesivos temporales de viento y agua. Han sido 96 acompañamientos en cabina de tren, 103 reconocimientos de línea en vehículos de mantenimiento y 131 vigilancias de puntos singulares. Añadiré que sólo durante los nueve primeros días de este mes de marzo se establecieron 27 limitaciones de velocidad en distintos puntos de la red, como consecuencia de esas inspecciones antes mencionadas. Y ante el riesgo detectado en uno de los reconocimientos, Renfe decidió la suspensión del tráfico ferroviario en la línea general Madrid-Irún durante doce horas, el pasado 6 de marzo, a su paso sobre el puente que salva el río Carrión, en el término municipal de Dueñas, ante el incremento del caudal del río que provocó la entrada en carga de la estructura hidráulica. Detalladas las medidas de vigilancia que Renfe puso en marcha durante todos estos días en la red ferroviaria española, retomaré el caso que nos ocupa.

Señorías, en el puente sobre el río Órbigo, de la línea Palencia-A Coruña, se realizaron el mismo día 9 de marzo dos inspecciones *in situ*, amén de las que se realizaron en tránsito. La primera de ellas, a las 8,45 horas, por un equipo de mantenimiento. Durante esta inspección no se detectó anomalía o incidencia alguna. La segunda, como la anterior, formaba parte de los planes de prevención y seguridad en la circulación habitual de Renfe. Durante esta última inspección, que realizaba personalmente el propio jefe de distrito, señor Álvarez Rodríguez, se decidió la parada del tren La Coruña-Vigo-Bilbao-Hendaya en el apeadero de Villavante y la inspección *in situ* del puente. A las 15.03 horas el jefe de distrito mencionado ordenó una limitación de velocidad de cinco kilómetros por hora a su paso por el puente. Posteriormente, el jefe de distrito ordenó una vigilancia permanente del puente, comunicó su decisión al servicio de logística, llamó al obrero primero, señor Del Riego, e informó al técnico de infraestructura y vía. A las 15.54 horas, el jefe de distrito antes citado autorizó la elevación de la velocidad de paso de los trenes hasta 10 kilómetros por hora. La misma persona y el técnico de infraestructura y de vía, que ya en ese momento le acompañaba, observaron la estructura del puente y comprobaron el descenso del caudal, por lo que autorizaron a las 19.33 horas una nueva elevación del límite de velocidad, manteniéndolo en 20 kilómetros por hora. Esta limitación se establece físicamente a ambos lados del puente y se anuncia mediante una baliza ASFA, 1.200 metros antes de la llegada al citado puente. Aquí tengo a disposición de SS.SS. los telefonemas que se cursaron y las instrucciones de los interesados. El propio jefe de distrito y el obrero primero antes citado permanecieron situados uno a cada lado del puente, realizando labores de vigilancia permanente. Todos estos datos

corresponden a los registros de los telefonemas cursados por el mencionado jefe de distrito, señor Álvarez, al puesto de mando de León y están a disposición de quien lo solicite.

Estas eran, señorías, las medidas vigentes cuando a las 23.40 horas pasó el tren de mercancías compuesto por 15 vagones. El colapso del pilar central del puente, que se produjo en el mismo momento en que circulaba por ese mismo punto el último vagón de la composición, arrastró a éste y a los dos anteriores, que terminaron en el lecho del río, como comenté al inicio de mi comparecencia. Quiero apuntar que los propios maquinistas del tren, señores Sampedro Rodríguez y Reguera Lozano, reconocieron después del hundimiento, en conversación con el gerente operativo de León, señor Fernández Briera, que no apreciaron anomalía alguna en la vía cuando el tren atravesó el puente. Los telefonemas antes citados y las posteriores declaraciones de técnicos y maquinistas demuestran que hasta las 23.40 horas no se produjo ningún movimiento en la estructura del puente. En el período de las nueve horas transcurridas desde la implantación de la primera limitación hasta el momento del colapso de la estructura circularon nueve trenes y en las 24 horas previas transitaban por el puente 34 trenes, a las velocidades propias de cada tipo de tren, sin que ninguno de los maquinistas notificara anomalía alguna en este punto de la vía.

Me detengo ahora en un hecho que estos días se ha destacado y que forma parte del conocimiento de una empresa formada por excelentes profesionales. En algunos círculos ha surgido la duda de por qué se procede a limitar las velocidades de los trenes y no el peso por eje en un caso como el descrito. Los profesionales del ferrocarril sabemos que hay varias razones que avalan este tipo de decisión. En primer lugar, quiero apuntar que la distancia de frenado, que está relacionada con el cuadrado de la velocidad, se disminuye drásticamente al reducir la velocidad. Por ejemplo, diré que un tren a 160 kilómetros por hora recorre 1.200 metros desde que frena hasta que se detiene totalmente, en tanto que si el mismo tren marcha a 20 kilómetros por hora, la parada completa se consigue en 20 metros. En segundo lugar, les diré que la energía cinética que un tren en movimiento produce es el resultado de la conocida fórmula de la masa por el cuadrado de la velocidad. Por tanto, al reducir la velocidad, se reduce drásticamente la cantidad de movimiento de energía cinética que ese tren transmite. Finalmente, hay un último aspecto fundamental para imponer limitación de velocidad y que forma parte del conocimiento de los profesionales del ferrocarril. Este aspecto tiene mayor incidencia aún en las estructuras portantes como son los puentes. Hablo de las cargas dinámicas que las ruedas transmiten a la vía y, en consecuencia, a la estructura de los puentes que la sustentan. Aparte del propio peso, un tren en movimiento, en función fundamentalmente de la velocidad, puede llegar a transmitir a la estructura soporte

de la vía una carga dinámica hasta ocho veces superior a la carga estática, que está relacionada con el peso del tren. Por todo ello, los expertos en la materia optan por la limitación de velocidad como medida elemental de precaución. Esta medida, como saben, fue la que se adoptó en el puente en cuestión el pasado día 9.

Dicho esto, quiero comentarles que, desde el mismo momento en que se produjo el hundimiento del puente, Renfe solicitó a la cátedra de hormigón estructural de la Escuela técnica superior de ingenieros de caminos de Madrid un informe sobre la estructura del puente sobre el río Órbigo, en Veguellina de Órbigo, y las causas de su colapso. El informe ha sido dirigido por don Hugo Corres Peiretti, doctor ingeniero de caminos, canales y puertos y catedrático de hormigón, en colaboración con don Javier León González, doctor ingeniero de caminos, canales y puertos y profesor titular de la escuela mencionada. El informe, tras aportar toda la documentación disponible sobre el puente, realiza una detallada descripción de la estructura y expone la metodología de comprobación. Como parte de esta metodología, el informe detalla el comportamiento de puentes arco, qué mecanismo de colapso se produce, las bases de cálculo sobre las cargas permanentes, sobrecargas y características de los materiales y dos análisis, uno de primer nivel, que incluye un método rígido plástico y un método de bloques rígidos, y otro de segundo nivel, que incluye un modelo de barras. Para no extenderme en este informe, paso a detallarles directa y literalmente las conclusiones del mismo.

Conclusiones relativas al comportamiento estructural. La estructura fue construida con arreglo a los cánones de la época en que fue proyectada en lo que se refiere a las dimensiones y proporciones geométricas de los elementos estructurales. Los estudios realizados con modelos rígidos plásticos y de bloques rígidos demuestran que la estructura proyectada y en condiciones adecuadas de cimentación tenía un nivel de seguridad alto, mayor que el equivalente al formato de seguridad hoy vigente. La acción directa del tren no produce el colapso de la estructura.

El estudio realizado con un modelo de barras que tiene en cuenta tanto la fisuración del hormigón y su comportamiento no lineal, como los efectos de segundo orden, permite concluir que, para las acciones tipificadas en la reglamentación: a) el nivel de tensiones en servicio es moderado, perfectamente aceptable; b) el nivel de seguridad es mayor que el equivalente al formato de seguridad utilizado para el proyecto.

El estudio realizado con un modelo de barras que tiene en cuenta tanto la fisuración del hormigón y su comportamiento no lineal, como los efectos de segundo orden, permite concluir, sin más acciones que las debidas a las cargas permanentes y al paso del tren que circulaba en el momento del accidente, sin giro provocado en la base de la cimentación de la pila central, que: a) el nivel de tensiones en servicio es moderado,

perfectamente aceptable; b) el nivel de seguridad es también suficiente, es decir, no se habría producido el colapso de la estructura.

El estado del puente antes del accidente, en términos de ausencia de deformaciones y de fisuración típica de estas estructuras (bóvedas que tienden a ser triarticuladas y que evidencian gran ductilidad si hay estabilidad en la cimentación) viene a validar las afirmaciones anteriores.

Voy a continuar leyendo literalmente. Conclusiones relativas a la hipótesis más verosímil del colapso de la estructura. La causa más probable del colapso hay que buscarla en el giro impuesto a la base del pozo de cimentación de la pila central como consecuencia de la socavación lateral del lado Astorga de dicha pila. El nivel de fondo había bajado lo suficiente como para dejar oculto el último vagón PTT, de unos 14 metros de longitud, mientras que la base de la pila se encontraba a unos cinco metros por encima de dicho fondo. Baste añadir que un giro impuesto a la pila de 2,1 grados es suficiente para desencadenar un proceso cinemático irreversible de vuelco. El giro impuesto en la base de la pila habría sido detectado por el personal de vigilancia, dado que en esta estructura un giro de la pila de sólo un grado habría inducido un movimiento vertical en la clave de la segunda bóveda de 0,40 metros.

En esas condiciones, el paso del tren significó el desencadenamiento de un proceso irreversible de vuelco y el colapso brusco de la estructura. Esta situación fue el final de un proceso en el que la acumulación de avenidas extraordinarias produjo una socavación rápida e indetectable de la cimentación de la pila central. Aquí finalizo la lectura textual de las conclusiones del informe del cual se ha dado traslado esta misma mañana al Ministerio de Fomento.

Como consecuencia de la interrupción del servicio ferroviario en el punto objeto del accidente, Renfe puso en marcha inmediatamente un plan de transporte alternativo, que consiste en encaminar por la ruta Orense-Zamora-Medina del Campo-Venta de Baños el tráfico de trenes nocturno de grandes líneas. Mientras tanto, los trenes diurnos y los servicios regionales son transbordados por carretera entre las ciudades de Astorga y León. Este plan alternativo afecta diariamente a una media de 1.300 viajeros y exige cada día el empleo de 20 autobuses y otros medios de transporte público, y un refuerzo extraordinario de la plantilla. De todas y cada una de estas medidas, nuestros clientes son informados previamente por nuestros servicios de información y atención al cliente, tanto en los puntos de venta como en todo el dispositivo de atención al cliente de Renfe. También disponemos de información puntual en la página de Renfe en Internet. Los trenes de mercancías -cargas y transporte combinado- son encaminados por la ruta Orense-Zamora-Medina del Campo-Venta de Baños y, al mismo tiempo, se está ejecutando la reconstrucción urgente del puente.

Para terminar, señorías, me permito una reflexión personal a modo de conclusión de todo lo que les he expuesto hasta este momento. A la vista de lo anterior, queda claro que Renfe viene realizando un enorme esfuerzo para garantizar y mejorar la seguridad de las circulaciones. Ese esfuerzo podemos cuantificarlo hoy en una mejora del 66 por ciento respecto a los mismos ratios de 1990. Cualquier esfuerzo adicional en este punto siempre será bienvenido. Por ello, en concreto en el capítulo de puentes y aun realizando actualmente más de lo que las normas y reglamentos nos obligan, considero necesario que se intensifiquen las actuaciones del Plan de auscultación de puentes de hormigón y metálicos en toda la red ferroviaria, lo que nos permitiría incrementar el esfuerzo que ya realizamos en esta materia dentro de los márgenes presupuestarios del Gobierno.

Para ello, creo necesario proceder a la modificación de la actual Orden Ministerial sobre puentes de ferrocarril de 1975, para actualizarla de acuerdo con la experiencia acumulada como consecuencia de este incidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, doña Amparo Valcarce.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: Gracias, señor presidente de Renfe, por la información que ha facilitado a la Cámara sobre un asunto tan relevante, causa de auténtica alarma social entre los ciudadanos, como el hundimiento del puente ferroviario sobre el río Órbigo a su paso por Veguellina, que aconteció el pasado 9 de marzo.

Quiero resaltar como hecho positivo que hayamos podido sacar lecciones de este asunto y que se hayan tomado las primeras medidas. Nos anuncia usted hoy aquí que se va a ampliar el programa de inspección y auscultación de la red viaria de Renfe; nos parece alentador y positivo también, y así lo queremos reconocer. También saludamos que se modifique una orden ministerial en el sentido de caminar hacia la mejora de nuestra red ferroviaria. Sin embargo, hay otras lecciones que conviene extraer también del incidente sucedido, afortunadamente sin víctimas, en Veguellina de Órbigo el 9 de marzo pasado. Saludamos en ese sentido su petición de comparecencia aquí en la Cámara, pero tenemos que recordarle que transcurrieron cinco días antes de que algún miembro del Gobierno o Renfe hiciera la primera valoración oficial sobre lo acontecido. Transcurrieron cinco días y fue necesario que el Grupo Parlamentario Socialista hiciese comparecer al ministro de Fomento en el Pleno de la Cámara.

Nuestra petición de que comparezca usted hoy aquí se debe a que echamos de menos algo que en un país moderno y desarrollado como el nuestro es imprescindible y elemental: información rápida y rigurosa a los ciudadanos. Eso es lo que contribuye a evitar la alarma

social: una información rápida, puntual y al servicio de los ciudadanos. Además, señor presidente de Renfe, de esa información también hay que extraer las responsabilidades que cupiesen. Ahí también hemos echado de menos que todo el mundo mirase hacia otro lado, el Ministerio de Fomento, por una parte, la propia Renfe, por otra, y eso no puede ser, también hay que asumir las responsabilidades que correspondan.

Nosotros insistimos en que aquí hay responsabilidades. Aparte de que solicitaremos los telefonemas que usted ha ofrecido aquí a los miembros de la Cámara, mi grupo solicitará el informe del doctor ingeniero Hugo Corres; lo solicitaremos porque queremos conocerlo y analizarlo en profundidad.

Quiero que me conteste a dos preguntas. En primer lugar, el programa de inspección y auscultación, puesto en marcha por Renfe, ¿hizo alguna inspección o auscultación concreta del puente ferroviario de Veguellina? ¿Hizo alguna? Este es un dato muy relevante. Hay que saber si esto se produjo. En segundo lugar, usted señala que la hipótesis más probable, apoyándose en el informe del doctor ingeniero Corres, es que la causa del accidente o incidente fue la socavación rápida e indetectable como final de un proceso a causa de la fuerte y continuada avenida de agua. Si esto es así, señor presidente de Renfe, quiero recordarle algunos datos que usted mismo ha facilitado aquí. La empresa Renfe conocía la situación meteorológica del noroeste, usted conocía la situación concreta del río Órbigo, como bien ha señalado, puesto que tiene los datos referidos a enero, a febrero, a marzo, sobre el caudal del río, y lógicamente también conocía la probabilidad de que estos fuertes incrementos de caudal pudiesen traer como consecuencia esa socavación que podría, por tanto, concluir en el incidente que aquí nos ocupa.

Volviendo a la cuestión de las responsabilidades, diré que lo que sucedió en Veguellina no es, como usted muy bien sabe, ni un hecho aislado ni un hecho inesperado. Sabe, además, que en la provincia de León Renfe, al menos desde el mes de diciembre, conoce seis puntos de riesgo previsible, porque así los tiene detectados, en Bembibre, Pola de Gordón, Sahagún, Toral, Torre del Bierzo y Santas Martas, y tres puntos de vigilancia permanente, como eran Ponferrada, Villadepalos-Toral, Almázcara y la situación del talud de Torre del Bierzo. No sólo es en la provincia de León, esto mismo ustedes también lo tienen en Asturias y lo tienen en Galicia, con casos tan lamentables como el que se produce en el viaducto internacional de Tuy, donde, como usted muy bien sabe, los trenes tienen que circular nada menos que a cinco kilómetros por hora. Por tanto, esta no es una situación aislada, no es una situación que sólo se produjese en Veguellina de Órbigo, sucede en la provincia de León y en todo el noroeste. Hay que adoptar medidas. ¿Qué medidas? Este no es un hecho aislado, ni muchísimo menos inesperado, porque la situación que podrían causar los temporales usted mismo la ha

detallado. Inesperado. En el caso concreto de Veguellina era un punto de riesgo previsible, se habían realizado, al menos en los últimos quince días —en efecto, usted las ha detallado—, las inspecciones oculares que usted ha señalado. Me gustaría que confirmase el dato del que se ha hecho eco la prensa de León, en concreto el periódico *El Diario de León*, que señalaba que ocho horas antes un inspector de vías y obras de la empresa Renfe les había indicado la situación precaria del puente, porque viajaba en un tren que al recorrer el puente ferroviario de Veguellina hizo un extraño que llamó su atención y, por tanto, este inspector avisó a la compañía.

¿Por qué no vamos más atrás? Esto ya lo conocían ustedes, vamos más atrás. Esto tiene mucho que ver con la cuestión que yo le pregunto en concreto, que es si el puente de Veguellina pasó el programa de inspección y auscultación de vías. En el año 1999 el alcalde de Veguellina comunica por carta a Renfe el estado de deterioro del puente. Señala, entre otras cuestiones, que el hormigón y también el cemento están descascarillados y, además, un poste de teléfono está descolgado. Entendemos que hay probabilidad de riesgo.

Por tanto, ya conocían ustedes suficientes antecedentes como para tomar alguna medida. Sólo tomaron una medida que usted ha justificado técnicamente, que es la reducción de velocidad. La pregunta es: ¿Por qué razón no adoptaron otra medida que ustedes sí tomaron en el caso de Carrión, que es el cierre al tráfico del puente? Las medidas que ustedes adoptaron ante las evidencias que presentaba el puente fueron claramente insuficientes y, aquí hay una necesidad de asunción de responsabilidades y así lo entendemos nosotros. Por tanto, aparte de que responda a estas dos preguntas en concreto, también le insistimos en dos cuestiones: una de ellas es que usted habla de tomar medidas en un futuro para ampliar el programa de inspección y auscultación que va a modificar la orden ministerial que rige las prescripciones de seguridad, pero a nosotros nos preocupa otra cuestión: todo esto necesita inversiones adicionales. Quiero reconocer y destacar que Renfe está haciendo un importante esfuerzo por mejorar las condiciones de la red ferroviaria, pero ese esfuerzo es insuficiente.

Quiero señalarle que el sábado pasado el señor Álvarez-Cascos estuvo en León y no tuvo la sensibilidad de acercarse a Veguellina, a pesar de que estaba a muy pocos kilómetros. Repasó todas las inversiones previstas para la provincia hasta el año 2027 y, sin embargo, ¿sabe cuánto hay para León de los 637 millones que va a dedicar a Renfe a la modernización de la red ferroviaria en Castilla y León? Cero pesetas, según la información facilitada por el señor ministro de Fomento. Comprenderá nuestra preocupación.

Por último, señor presidente de Renfe, la noticia de primer orden hoy en León es muy dura y terrible: seis unidades de trenes regionales de calidad que circulaban

a través de la provincia de León son retiradas, reenviadas a otra comunidad autónoma y sustituidas por otras de inferior calidad. No hay inversiones suficientes y, además, el servicio público ferroviario en nuestra provincia se está deteriorando ¿Qué tiene que decir sobre esto?

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra la señora Castro, por el Grupo de Izquierda Unida.

La señora **CASTRO FONSECA**: Quiero agradecer la presencia del presidente de Renfe en esta Comisión, en nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y en el mío, así como las explicaciones que nos ha dado sobre el desplome del puente de Veguellina de Órbigo. Me alegro de que anuncie medidas que son oportunas y necesarias. No obstante, me va a permitir que discrepemos un tanto en cuanto a cómo sucedieron los hechos y lo más brevemente posible voy a tratar de explicitar cuáles son las diferencias que mantenemos y algunas preocupaciones para el futuro en relación con la provincia de León.

Soy un poco más joven que este puente, es decir, es un puente joven, porque todavía me considero joven. Es el primer río donde me he bañado. Une por ferrocarril, como saben, el Bierzo y Galicia con la provincia de León y no ha sido el único puente de la zona en caer. Como conoce, días antes había quedado inservible otro puente que unía por carretera precisamente a Veguellina de Órbigo con Matalobos del Páramo, comarca adyacente. El puente fue construido en el año 1945, como usted muy bien ha dicho, y los hechos acaecieron el 9 de marzo a la hora que usted también ha dicho, cayendo al agua los tres últimos depósitos de los 12 vagones que transportaba un cargamento de cemento pudiendo originar un efecto dique que hubiera tenido consecuencias muy serias por lo que supone de peligro de inundaciones para las áreas habitadas de los alrededores. Los dos trenes que estaban destinados a pasar por este puente tras el mercancías eran el Estrella de Galicia, procedente de A Coruña y con destino a Barcelona, que habría llegado unos 30 minutos más tarde y el Estrella Atlántico que une Galicia con Madrid. Este tren fue detenido en Monforte de Lemos a las 0,25 horas.

Pues bien, el día 10 de marzo Renfe emitió una nota de prensa explicando las condiciones en que se había producido el incidente que coinciden básicamente con lo que usted ha explicado aquí, por tanto, dada la hora y el día tan denso que llevamos voy a procurar evitar repetir cosas. El día 14 de marzo salen a la luz nuevos datos, publicados por el *Diario de León*, como ya decía la señora Valcarce, que contradicen la versión oficial y que ponen de manifiesto que no existía vigilancia especial intensiva; que no se había limitado la velocidad hasta escasas cinco horas antes del hecho, a las 18

horas concretamente; que fue un inspector de vías y obras, que vigilaba en el rápido de pasajeros Hendaya-Vigo, quien avisó del peligro a las 14,50 horas durante una inspección rutinaria. El Órbigo había vuelto a crecer, debido a los tremendos temporales que ha padecido la provincia de León, y los pilares de este puente podían estar soportando un empuje que obviamente ponía al puente en peligro. Todo quedó registrado en el informe y en la grabación, señor presidente, que se realizan en este tipo de llamadas, como usted muy bien sabe. El día 13 de marzo Renfe mismo desveló que una vagoneta de vigilancia había recorrido la línea León-Ponferrada a primera hora de la mañana y no había detectado ninguna anomalía. Tres horas después de que el inspector, que he citado con anterioridad llamara, se inició el operativo. Se limitó la velocidad a 20 kilómetros por hora y se puso vigilancia personal al paso de los convoyes. El día 15 de marzo *El Mundo/La Crónica de León*, desveló que Tomás Vaca, alcalde de Villarejo de Órbigo, había enviado una carta a Renfe en el año 1999, informando del estado del puente, en la cual les hacía constar a ustedes que había un deterioro progresivo de la plataforma del puente; que había descascarillado del hormigón y del cemento y que, para más inri, un poste telefónico se había soltado y colgaba de un extremo.

Las últimas lluvias no solamente han dañado este puente, señor presidente de Renfe, en la provincia de León, sino que hay 25 puentes en la provincia de León afectados por esta situación y cinco de ellos en este momento están inservibles o cerrados al tráfico para evitar que haya riesgos. En concreto, el puente de Nogarejas, en la León-111; el puente entre Veguellina y Matalobos del Páramo; el puente sobre el arroyo Valdearcos, entre Reliegos de las Matas y Santas Martas y el puente de Villafer, que es un puente de hierro, que une esta población con Villaquejida y que lleva 25 años esperando refuerzos. También el puente de Galleguillos de Campos que fue construido en el año 1898. Estos cinco puentes están fuera de servicio en este momento; pero además están el puente de Paulón, en La Bañeza; el puente de Almanza, el de Torneos de la Valdería, el de Villaverde de los Cestos, el de Carneros de Villamejil, el de Villagallegos, el de Villacalbien, el de Rivaseca, el de San Cristobal de Ardón, el de La Braña, el de Sopena de Curueño, el de Villadiego de Cea, el de Villaseca de Laciana, el de Carrizo de la Ribera, el de Villager de Laciana, el de Villafranca del Bierzo, el de Toral de Merayo, el de Cacabelos, el de Villamor de Órbigo, y el viaducto de la A-6 en Torre del Bierzo. Todos estos puentes están afectados por la situación.

El Ministerio de Fomento cerró el día 10 de marzo de este mismo año uno de los tramos de la A-6, a la altura de Piedrafita. Este tramo fue inaugurado por el propio ministro de Fomento, señor Álvarez Cascos en enero de este año. La razón se encuentra en las conclu-

siones de una inspección de seis viaductos de entre 100 y 400 metros de largo y un túnel bajo, en la localidad de San Pedro, de 280 metros de longitud, ya dentro de Galicia.

Señor presidente de Renfe, ¿qué quiere plantearle esta diputada en nombre de mi grupo? Que las cosas se caen generalmente porque no se cuidan, que las cosas envejecen porque no se cuidan adecuadamente, que ha habido una cierta dejación de responsabilidades en la vigilancia de los puentes y que lo que no hay es ningún esfuerzo presupuestario por parte del Ejecutivo para paliar esta situación. Me gustaría que León, que es una provincia, por cierto, bastante olvidada —aunque no es el tema que nos trae hoy aquí—, en la que padecemos situaciones muy preocupantes que tienen que ver con infraestructuras, con esta Comisión y con la responsabilidad del ministro de esta área como es la carretera de León-Benavente, donde no sólo se tarda más en llegar a León desde Benavente que desde Madrid a Benavente, sino que además, como sabe, y si no lo sabe se lo digo yo ahora, se producen cantidad de accidentes mortales, nos gustaría que León, repito, dejara de ser la cenicienta. No basta con buenas palabras y con buenas voluntades, hace falta dinero. Es preciso un esfuerzo presupuestario para corregir esta situación y para que los leoneses y leonesas vuelvan a recuperar la confianza que deben de tener en las infraestructuras de su provincia.

No voy a cansar más a SS.SS. Lo único que espero es que alguna vez seamos capaces, con la valentía y la honestidad necesaria, de ponernos de acuerdo en los datos. Reitero que estoy utilizando datos de la prensa. No obstante, como no son coincidentes, me veo en la obligación de explicitarlos, aunque me gustaría tener la confianza y la seguridad de que los datos que se me están dando son los verdaderos. Por eso he hecho especial hincapié en la grabación realizada por la llamada del operario. Espero que usted dé satisfacción a esta preocupación de Izquierda Unida en relación con la disonancia que se produce entre las explicaciones que da Renfe, las de los medios de comunicación y las del alcalde de Villarejo de Órbigo.

El señor **PRESIDENTE:** El Grupo Parlamentario Mixto, que presentó una de las iniciativas a las peticiones de comparecencia, se ha disculpado ante la Mesa porque la tardanza del Pleno e incidencias que tenía en su provincia le han obligado a no estar presente en la Comisión. Por tanto, excuso la presencia del señor Rodríguez.

Tiene la palabra el señor López Amor, por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Quiero empezar esta intervención agradeciendo la presencia del señor Corsini ante esta Comisión y resaltar la voluntad del presidente de Renfe y de la presidencia de compa-

recer a voluntad propia para explicar las circunstancias que rodearon el accidente producido en Veguellina en el puente sobre el río Órbigo.

Después de escuchar las intervenciones de dos diputadas leonesas, que conocen mucho mejor que yo el territorio al que se refieren, quería hacer una intervención de carácter general y estructural. Por calificar la intervención del señor presidente de Renfe, ha hecho una exposición exhaustiva y a este grupo parlamentario le es suficiente con sus explicaciones. Ha hecho una exposición minuciosa, muy detallada, ha explicado la secuencia de todos los hechos, y a pesar de las previsiones existentes y de todas las medidas tomadas de carácter preventivo y cautelar, es imposible determinar cuándo un puente puede soportar la fuerza o el ímpetu de un desastre de carácter hídrico, por llamarlo de alguna manera. Desde nuestro grupo parlamentario nos gustaría pedirle al señor Corsini, dado que cuantitativamente hablando éste ha sido un año prolijo en fenómenos de carácter temporal, que ese plan de auscultación que ha vivido instalado dentro de los planes generales de Renfe debe intensificarse en aquellas comarcas como Castilla y León que han sufrido de forma importante inundaciones y avenidas en sus cursos fluviales, a las que no estábamos acostumbrados desde hace muchísimos años. Ese es el favor que pediría al señor presidente de Renfe como representante y portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

A continuación haré dos observaciones a modo de pinceladas respecto de las intervenciones de las portavoces de los grupos Socialista y de Izquierda Unida. Comenzaré por referirme a la intervención de la portavoz de Izquierda Unida dejando para el final a la portavoz del Grupo Socialista. Evidentemente el puente era joven, como lo es la portavoz de Izquierda Unida, a la que agradezco el tono de su intervención. Sin embargo, se equivoca S.S. en algo donde la equivocación es general y en la que también ha incurrido la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, y es que las inversiones que se han realizado para mantenimiento, no sólo por parte de Renfe sino del Ministerio de Fomento, son las más altas que nunca ha habido en un presupuesto del Estado español. Esto hay que dejarlo claro. Podemos decir que es insuficiente, pero el crecimiento porcentual es fácil de determinar con una simple regla de tres. Por elegir una secuencia temporal cualquiera, de 1988 a 1995 el Ministerio de Fomento invirtió 35.699 millones, como muy bien ha dicho el señor Corsini, y Renfe 25.665. Resalto estos datos porque es importante saber que a partir del año 1996 se intensifica notablemente esta inversión en el mantenimiento de toda la infraestructura. Recuerden ustedes que por las dificultades orográficas de nuestro país, no sólo de León, Renfe tiene en España la obligación de conservar 6.371 puentes, que es una carga importante. Pero hay que resaltar que desde 1996 por parte del Ministerio de Fomento se han invertido en el manteni-

miento de esas infraestructuras 52.860 millones, que frente a los 35.000 millones de media que se invirtieron en la secuencia que he citado, de 1988 a 1995, el incremento es notabilísimo. Y por parte de Renfe hemos pasado de una media de inversión en seguridad de carácter vial —aunque sea ferroviaria— de 25.665 millones a 28.181, que también es un porcentaje importantísimo. Podríamos decir que en términos bursátiles, hoy que la Bolsa está regular, esos porcentajes corresponderían a un importantísimo subidón de las acciones de conservación.

No se equivoquen ustedes; pueden tener el planteamiento o la opinión que SS.SS. quieran, pero lo que no se puede negar es la evidencia y ahí están los datos presupuestarios y de ejecución posterior, que son los hechos. Lo demás, a lo mejor, son secuencias de cómo se ha producido este desgraciado accidente, que afortunadamente no ha tenido víctimas y de eso debemos felicitarnos todos. Otra es negar la evidencia. Por tanto, es un dato importantísimo y por parte de Renfe, como he dicho anteriormente, se tomaron las medidas que en ese momento entendían que debían tomarse, desde parar el tráfico ferroviario en algunos momentos hasta hacer pasar los trenes, cuando consideraban que estaba superado el riesgo de una avenida más importante, a cinco kilómetros por hora.

Yo sé que no sólo habrá seis puntos complicados, como ha dicho la señora Valcarce o como ha reiterado de otra manera la señora Castro en el sentido de que hay muchos tramos delicados, sobre todo cuando se producen estas avenidas fluviales. Pero no sólo en León, en toda España, y desde luego la sensibilidad hay que demostrarla o incentivarla en aquellos sitios donde las avenidas fluviales han sido de mayor volumen. Por tanto, señorías, señor presidente, voy a terminar mi intervención reiterando que nuestro grupo se siente satisfecho con las explicaciones que ha dado el señor presidente de Renfe, que agradece los datos que nos ha dado y la secuencia de los hechos que nos ha explicado. Vuelvo a reiterarle esa petición: creo que años como éste demuestran que todos los esfuerzos que se hagan en seguridad son siempre pocos y que hay que tener no sólo previsto lo peor posible, sino incluso aquellas condiciones absolutamente excepcionales que de vez en cuando la naturaleza nos regala con alguna de ellas para que sean susceptibles de ser soportadas por nuestra infraestructura ferroviaria.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, va a intervenir el señor Corsini para cerrar la sesión parlamentaria. No obstante, como es habitual en esta Comisión, daremos un brevísimo turno de dos minutos por portavoz para hacer alguna pregunta de última hora que pueda ocurrírseles y que el señor Corsini tendrá mucho gusto en contestar, aunque creo que ya ha contestado prácticamente a todo. Digo esto para que tomen buena nota y no se dediquen a contestar a otros portavoces. Presten

atención a lo que diga el señor Corsini para que no se les vaya nada porque seremos muy estrictos en el tiempo.

Tiene la palabra el señor Corsini.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): En primer lugar, voy a intentar, de forma resumida, contestar a todas las preguntas de SS.SS.

Empezaré diciendo que creo que mi comparecencia la pedí con una cierta celeridad: el día 11. En segundo lugar, creo que es bueno y oportuno que compareciera en esta Comisión, pero pudiendo aportar algún dato. Los datos ya los puedo aportar. Lo primero que hicimos fue encargar inmediatamente un informe al mejor especialista que hay en este momento en temas de puentes. El informe está a disposición de SS.SS. —está aquí—, exactamente igual que los telefonemas a los que he hecho alusión a lo largo de mi intervención. No puedo decir nada más que lo que estoy diciendo. Nosotros funcionamos a través de instrucciones y órdenes escritas. Eso es lo que hay. Creo que he sido o intentado ser bastante exhaustivo en mi exposición.

En relación con algunas de las preguntas, he querido entender algún tipo de duda no sólo respecto al efecto barrera, sino al posible impacto ecológico que hubiese tenido la caída de las tres tolvas. En este caso no ha existido peligro de contaminación, habida cuenta de que las cisternas caídas era de cemento y no llegaron a romperse. Por tanto, el contenido de las mismas permaneció dentro. En todo caso, la retirada de las cisternas se llevó a cabo con la mayor celeridad posible para evitar su hipotética contaminación, que no existió.

Hay otro tema puntual. Entendí también que por qué no se interrumpió la circulación ferroviaria y si se adoptaron todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la circulación. Creo que he sido bastante exhaustivo a lo largo mi exposición. He dicho cuáles fueron las medidas tomadas, que se concretaron naturalmente en la limitación de la velocidad, en la inspección del puente y en su vigilancia permanente. Yo entiendo, de acuerdo con las normas que tenemos, que se adoptaron y se cumplieron todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la circulación. Por lo menos así es como lo veo.

Me ha hecho alguna pregunta en relación con la figura de un inspector de la empresa, que avisó previamente del peligro, que quién era esta persona, si estaba cualificada para hacer frente a esta situación, si fue una casualidad que esta persona denunciara el suceso o forma parte de su trabajo. Efectivamente era el jefe de distrito, del que les he detallado nombre, apellidos y sus cometidos en cumplimiento de sus labores profesionales. Estaba haciendo lo que tenía que hacer —no hacía otra cosa— y tomó una serie de medidas que ya he detallado en mi exposición. Yo les rogaría, aunque sé que es un poco aburrido, que se leyeran todos los telefonemas porque en ellos se dice puntualmente todo

lo que ha sido el tránsito de las medidas tomadas, que no es nada más que la forma normal y habitual de actuar en nuestro sistema de prevención de accidentes; no nos estamos inventando nada.

¿Hay algún dato en relación con el personal de infraestructura? Yo creo que el personal que tenemos forma parte de las medidas normales, de los planes de previsiones y de seguridad en la circulación, que es lo que hacemos normalmente.

En lo que se refiere a las medidas excepcionales y a cómo actúa Renfe en situaciones de alerta, voy a hacer un breve repaso. Cuando las condiciones meteorológicas así lo aconsejan, es decir, viento, lluvia, nieve, hielo, Renfe activa un sistema de autoprotección para prevenir eventualidades que pudieran afectar en mayor o menor medida al servicio ferroviario. Este sistema está basado tanto en la vigilancia de los puntos conflictivos, como hemos hablado a lo largo de la intervención, como en la adopción de medidas cautelares tendientes a garantizar la seguridad en la circulación ferroviaria. Una primera fase, denominada de alerta, se anticipa a los servicios y advierte a Renfe de la naturaleza de la posible incidencia, a fin de que prevea la logística intervención que la situación requiera. Si esta incidencia se agravase con riesgo evidente para personas o bienes se activa una segunda fase de emergencia, que conlleva la supresión del servicio ferroviario y el establecimiento de un plan alternativo de transporte. Así, ante un avance meteorológico que anuncia precipitaciones intensas en un área determinada se encadenará una fase de alerta tanto en los servicios de mantenimiento de la infraestructura como en los puestos de control de tráfico. A partir del momento en que comienzan las precipitaciones se despliega una vigilancia puntual o continua en los puntos críticos. Estos servicios de vigilancia, en contacto permanente con los puestos de control de tráfico, prescribirán las condiciones de circulación más acordes con el estado de la infraestructura. Además, hay una comunicación directa del personal de conducción de trenes con los puestos de control, que permite controlar no sólo los puntos críticos sino también el resto de la infraestructura; así es como funcionamos.

Creo que hay una pregunta general, la de si en este momento, en los puentes que tenemos, hay ese servicio permanente, o si disponemos de las medidas de seguridad, revisión y mantenimiento necesarias. Afirmando rotundamente que todos los puentes ferroviarios de la red administrada por Renfe disponen de esas mismas medidas, de seguridad, auscultación y revisión, de acuerdo con unos planes que se hacen de forma periódica, y cuando hay una situación de incidencia puntual se activa una serie de medidas destinadas a paliar esa situación puntual. Creo que eso lo he detallado.

Hay un tema que me ha llamado la atención en relación con el alcalde de Villarejo de Órbigo, al que creo que se han referido SS.SS., y aquí tengo algunos datos

al respecto. El alcalde de Villarejo de Órbigo escribió una carta sobre el puente el día 2 de noviembre de 1999. La carta se limitaba a decir —voy a leer textualmente y tengo aquí la carta—: Las barandillas han desaparecido y la plataforma se encuentra en pésimo estado, de tal forma que todo ello supone un evidente peligro para cualquier persona que, por el motivo que fuere, acceda a dicho lugar. Como pueden apreciar, no se denuncia riesgo alguno estructural, que nunca se observó, y el alcalde se limita a hablar de otras cuestiones, como las barandillas y los paseos, por si alguna persona accede al lugar, cuando en realidad se trata de un puente de uso exclusivamente ferroviario, al que está prohibido el acceso de cualquier persona.

Casi simultáneamente a la carta del señor alcalde, nuestro personal de infraestructuras de León había realizado un primer acondicionamiento de esos elementos auxiliares del puente, y había arreglado las cosas que se habían denunciado. Posteriormente se elaboró un proyecto de tratamiento de vía y colocación de muro, guardabalaustre y barandilla sobre el puente, con un importe de 11.950.000 pesetas, con fecha de abril de 2000, que fue adjudicado y ejecutado en junio de 2000, a plena satisfacción de los técnicos encargados de supervisar la obra. Hay que decir que se detectó una serie de irregularidades, se habló de barandillas, nosotros hicimos la inversión y les resolvimos puntualmente el problema. Esto es lo que se refiere a lo que ha dicho el alcalde, a lo que se le respondió en su momento y a la obra que se realizó. Me parece que hemos contestado puntualmente y que se ha hecho lo que el alcalde nos pedía.

Por lo que se refiere a la intensificación de esfuerzos me parecen importante las actuaciones y esfuerzos adicionales en materia de conservación de puentes. En la comparecencia he detallado que una revisión y actualización de la normativa vigente permitiría un incremento de los esfuerzos para aumentar de una forma sustancial las actuaciones y el plan de auscultación que llevamos a cabo de forma sistemática en los puentes de hormigón y metálicos en toda la red ferroviaria. El primer paso, por tanto, sería modificar la orden ministerial de 1975 y después, naturalmente, dotarla de presupuesto, y por eso he dicho que nos atenderíamos a las limitaciones presupuestarias que tenemos.

Creo que he contestado puntualmente, aunque queda un tema, el de los trenes, respecto del que S.S. me decía que se había producido un cambio a trenes peores, o que por lo menos ésa era la sensación. Lo único que Renfe está haciendo en este momento es adaptar la oferta a la demanda, con un material más ajustado a las necesidades de servicio y con prestaciones similares. Yo no entiendo que los trenes sean peores y en algunas conexiones, fundamentalmente en las que unen León con Gijón, Valladolid, Ponferrada y Vigo, la oferta actual es muy superior a la demanda. Introduciremos

trenes que nos permitan ajustar la oferta a la demanda real, pero no reduciremos el parque de trenes, que será el mismo. De cualquier forma, tomo buena nota para ver qué problema puntual se está produciendo ahí y si efectivamente ha habido una pérdida sustancial de la calidad, en cuyo caso actuaremos en consecuencia.

Señorías, no sé si he contestado puntualmente a las diferentes preguntas, pero me gustaría haberlo hecho. Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: La señora portavoz del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra, por dos minutos.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: Señor presidente de Renfe, hay una pregunta que no ha respondido y que es muy relevante para mi grupo parlamentario. Agradezco la exhaustividad con que nos ha explicado la vigilancia y la inspección ordinaria, pero usted ha hablado de un programa más excepcional, que es el programa de inspección y auscultación de la vía ferroviaria que realiza una serie de empresas subcontratadas por Renfe. Yo le he preguntado puntualmente (y le ruego que si ahora no puede, me responda por escrito) si es posible que alguna de esas empresas aplicase este programa de inspección y auscultación en el caso concreto de Veguellina. Es muy relevante, porque desde nuestro punto de vista ya había suficientes indicios como para que en relación con este puente ferroviario se tomaran medidas más extraordinarias que las habituales y ordinarias de inspección por parte de los servicios de Renfe. Ésta es una cuestión muy relevante.

En segundo lugar, Fomento y Renfe sostienen (apoyándose en el trabajo realizado por el doctor ingeniero Corres) que la hipótesis más probable que condujo a este accidente o incidente es una socavación en la base del puente por una fuerte avenida de agua, por tanto, una modificación muy sustancial del caudal. Quiero que me confirme si esta interpretación es correcta, pues yo le voy a preguntar qué medidas va a tomar Renfe en relación con los responsables de la regulación del caudal del río Órbigo, que como usted sabe es la Confederación Hidrográfica del Duero.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Castro tiene la palabra, por dos minutos.

La señora **CASTRO FONSECA**: Gracias, presidente, no voy a utilizarlos. Únicamente quiero reiterar nuestro agradecimiento al señor Corsini por su presencia en el Congreso.

Lo del puente del río Órbigo ya no tiene solución, pero le pido (parece que en esto hemos coincidido todos los portavoces) que se tenga en cuenta la especial situación que se vive en estos momentos en León. Ya sé que no sólo es en León, pero León es una provincia que vale la pena, con una maravillosa ruta románica y con una gastronomía de la que no tengo que hacer

propaganda, porque seguro que todos ustedes la conocen. Queremos que venga mucha gente a vernos, y desde luego que tengan toda la seguridad del mundo. Nos preocupa muchísimo la situación de cara al futuro y agradeceríamos que se tuvieran en cuenta las consideraciones que hemos hecho —tanto la portavoz socialista, como también el portavoz del Partido Popular— pidiendo ese último esfuerzo, que es necesario en favor de una provincia y de unos ciudadanos que lo han tenido francamente difícil a lo largo de la historia. Yo creo que merece la pena que se haga ese esfuerzo por ellos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor López-Amor. **(Pausa.)** El señor Corsini tiene la palabra para cerrar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Freese): Hay un tema puntual (me ha parecido entender de la pregunta que me hacía S.S.), que es cuándo se efectuó la última inspección de este puente. Como dije en mi exposición, Renfe realiza una inspección anual de sus puentes. Todos los puentes tienen el mismo tratamiento. En lo que se refiere al mantenimiento de nuestras obras de infraestructura, hay unas instrucciones en función de la orden ministerial y en función de nuestras propias disposiciones y las inspecciones se producen anualmente y reúnen esas condiciones. Existe un infor-

me de Tifsa del año 1987, y dispongo aquí de un resumen económico histórico de los trabajos de auscultación e inspección de puentes metálicos y de hormigón y fábrica, que pongo a su disposición. Yo le puedo decir lo que se hace habitualmente, que es cumplir puntualmente la norma. No puedo aportar más datos técnicos que los que tengo aquí en este momento.

En cualquier caso y por lo que se refiere al informe, no puedo decir nada más que lo que el informe dice. Entiendo que de su lectura se pueden deducir aportaciones más exhaustivas de la que yo he hecho en el breve resumen de esta comparecencia. El informe es denso, sólido, y hay que leerlo con detenimiento.

Si quieren ustedes, observen y comprueben en el informe lo que recomienda el profesor.

Poco más tengo que decir. Gracias.

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

Señorías, ha interpretado este presidente que la señora portavoz de Izquierda Unida nos ha hecho una invitación para ir a León; luego veremos en el «Diario de Sesiones» si corre o no a cargo del grupo.

Gracias a SS.SS. por haber estado esta tarde en esta Comisión. Gracias al señor Corsini por esperar y por haber sido tan amable de acudir esta tarde.

Se levanta la sesión.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**