



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 783

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 57

celebrada el miércoles, 18 de junio de 2003

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente de Renfe (Cornisi Freese) para informar sobre:

- | | |
|--|-------|
| — Las condiciones de la línea Chinchilla-Murcia y las causas del accidente del día 3 de junio de 2003. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 212/001562.) | 24830 |
| — Las circunstancias en las que se produjo el accidente ferroviario ocurrido en el trayecto Chinchilla-Navajuelos (Albacete), el día 3 de junio de 2003. Comparecencia urgente a petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001564.) | 24830 |
| — El accidente ferroviario ocurrido en Chinchilla (Albacete). A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 212/001566.) | 24830 |

— Las circunstancias en que se produjo el día 3 de junio de 2003 el accidente ferroviario en Chinchilla (Albacete). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001305.)	24830
--	-------

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión número 57 de la Comisión de Infraestructuras para sustanciar las comparecencias siguientes: Del presidente de RENFE para que explique las condiciones de la línea Chinchilla-Murcia y las causas del accidente del día 3-6-2003, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. La del presidente de RENFE para informar sobre las circunstancias en que se produjo el accidente ferroviario ocurrido en el trayecto Chinchilla-Navajuelos (Albacete) el día 3-6-2003, de la que es autor el Gobierno. Del presidente de RENFE para informar sobre el accidente ferroviario ocurrido en Chinchilla (Albacete), de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Del ministro de Fomento para que informe sobre las circunstancias en que se produjo el día 3-6-2003 el accidente ferroviario en Chinchilla (Albacete), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, y que actuará el presidente de RENFE en lugar del ministro.

Debería advertirles algunas cuestiones. Primero, dar la bienvenida a la sala a los senadores que nos acompañan, agradeciéndoles su presencia, y posteriormente decirles que la comparecencia del ministro para materia ferroviaria, como S.S. saben, según acuerdo de la Mesa se va a producir el día 24. Recordarán ustedes en la mesa que hablamos de 24 ó 25 en función de la agenda del ministro. El 25 tiene control en el Senado, por tanto será el 24 a las nueve y media de la mañana.

La comparecencia, la sesión la sustanciaremos de la siguiente forma: intervendrán, como es habitual en esta comisión, los grupos de mayor a menor; por acuerdo de Mesa y Portavoces el tiempo asignado a cada grupo será de quince minutos, pero S.S. saben que la presidencia es extraordinariamente generosa en estos casos, por tanto no tendrán ustedes problemas para intervenir. El Partido Socialista ha pedido repartir su intervención en dos turnos, repartir el tiempo en dos portavoces, e intervendrá primero el señor Perea Cortijo, que tiene la palabra.

Señor Perea Cortijo, perdón, disculpe el lapsus de la presidencia, es el señor presidente de RENFE quien tiene la palabra. (**Risas.**); hubiera sido una extraña comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Free-se): Señor presidente, señorías, buenos días a todos. En primer lugar quisiera aclarar un tema que ha sucedido en la mañana de hoy y creo que para conocimiento de SS.SS. debo hacer algunas puntualizaciones. A las 8,17 horas de hoy se ha producido un topetazo entre una unidad de cercanías que se hallaba detenida a la entrada de Móstoles y una segunda unidad de cercanías que efectuaba una maniobra de aproximación. Los viajeros han salido de los trenes por sus propios medios y al parecer hay algún contusionado de carácter leve que está siendo examinado. En fin, como se da la pequeña salvedad que hoy comparezco aquí y además estos temas siempre son noticia, quiero decirles que afortunadamente no ha pasado nada, pero que hemos tenido ese topetazo en un alcance puntual en un tren de cercanías.

Ahora, si me permiten ustedes, paso a hablar del tema de la comparecencia. Como ustedes saben, el pasado día 3 se produjo en las inmediaciones de Chinchilla, en Albacete, un accidente ferroviario. Inmediatamente solicité mi comparecencia urgente ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso para informar de este suceso; después solicitaron mi presencia ante ustedes el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y el propio Gobierno. El Grupo Parlamentario Socialista solicitó la presencia del ministro de Fomento, al cual hoy sustituyo.

Con mi presencia aquí y los detalles que les voy a ofrecer espero responder a todas las dudas que ustedes puedan albergar. El día 3 de junio a las 21,41 se produjo una colisión frontal entre un tren Talgo procedente de Madrid y un tren de contenedores que procedía de Murcia, en las inmediaciones de la estación de Chinchilla en la provincia de Albacete. Como consecuencia de esa colisión fallecieron 19 personas, de las que 14 eran viajeros del tren Talgo y 5 personal de servicio de los dos trenes. Al día de hoy de los 38 heridos 4 permanecen ingresados en centros hospitalarios de Murcia, Madrid y Valencia, y no prevé ningún problema por el momento, parece que evolucionan con satisfacción. El tren Talgo estaba ocupado por 84 viajeros y 3 miembros de la tripulación, el maquinista, el interventor y el mecánico del tren. El tren de mercancías era conducido por dos maquinistas. La prioridad de RENFE desde el primer momento fue la atención a los viajeros y a sus familiares. Para ello desde el centro operativo de RENFE se alertó a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, a los servicios de protección civil de la

zona, a las autoridades autonómicas, provinciales y municipales. En definitiva, RENFE puso en marcha el plan de autoprotección para afrontar situaciones de emergencia. Al mismo tiempo, la empresa movilizaba a un buen número de trabajadores de circulación, mantenimiento, infraestructura de grandes líneas y de estaciones para colaborar en todo momento en la atención a las víctimas y a sus familias. Inmediatamente después la dirección de seguridad en la circulación de RENFE puso en marcha una investigación técnica que hoy entrego a la presidencia de esta Comisión de Infraestructuras y de las que facilitaré todos los detalles. Éste el informe que hago entrega al señor presidente. Esta investigación tiene su base en los siguientes elementos: los libros de bloqueo de las estaciones de Chinchilla y Navajuelos; la declaración del jefe de circulación de Chinchilla; la declaración del jefe de circulación de Navajuelos; la declaración del operador de banda del puesto de mando de Fuente San Luis, en Valencia, las grabaciones de las comunicaciones establecidas entre el puesto de mando de Fuente San Luis y la estación de Chinchilla; la comprobación en la estación de Chinchilla del funcionamiento tanto de la baliza ASFA como del enclavamiento de la estación; la comprobación del funcionamiento del sistema de radiotelefonía tren-tierra en el punto que ocurrió el accidente; el registrador de la locomotora del tren de contenedores pues el registrador de la locomotora del tren Talgo no ha podido ser rescatada; el registrador del telemando de Albacete, desde donde se controla el funcionamiento de la línea eléctrica de alta tensión que pasa por las inmediaciones del punto en que ocurrió la colisión. El informe de investigación recoge el cronograma de hechos que les expongo seguidamente. A las 20.32 horas el jefe de circulación de Chinchilla confirma al puesto de mando Valencia el enterado para la entrega de un boletín de órdenes e informaciones con una limitación de velocidad para el tren 226, es el Talgo Madrid-Murcia-Cartagena. 21,14 horas se cursan telefonemas de petición y concesión de vía para el tren 83.407, es el tren mercante Murcia-Madrid, entre las estaciones de Navajuelos y Chinchilla. 21,15 horas efectúa salida el tren 83.407, el mercante, de la estación de Navajuelos. 21,39, llega el tren 226, Talgo Madrid-Murcia-Cartagena a la estación de Chinchilla. 21,40 horas salida del tren 226, que es el Talgo, de la estación de Chinchilla después de entregarle el boletín de órdenes e informaciones al maquinista. 21,41, comunicación del jefe de circulación de Chinchilla al puesto de mando para la detención inmediata de los trenes 226 y 83.407. 21,41 horas colisión de los trenes 226 y 83.407. 21,41 horas se produce desconexión en el telemando de energía de Albacete, desde donde se controla el estado de la línea de alta tensión que pasa por encima de la línea ferroviaria. A las 21,42, llamada sin respuesta del operador del puesto de mando a través de la radiotelefonía al de los trenes 226 y 83.407.

Además el informe recoge inmediatamente después una serie de consideraciones. La circulación del tren 83.407, tren mercante, desde la estación de Navajuelos a la de Chinchilla, está amparada por los procedimientos reglamentarios del bloqueo telefónico normal. El tren 83.407 se encontraba circulando por el trayecto entre ambas estaciones con anterioridad a la llegada del tren Talgo a la estación de Chinchilla. El tren Talgo 226 en su horario no tiene parada prescrita en la estación de Chinchilla, por lo que la parada que realiza en la estación tiene consideración de parada accidental. El tren Talgo 226 efectuó parada en la estación de Chinchilla. El maquinista de dicho tren firmó el boletín de órdenes e informaciones en el que se le notificaba la modificación de la limitación de velocidad a 30 kilómetros por hora entre los puntos kilométricos 323,650 y 323,850. La señal de salida S/24 de la estación de Chinchilla se encontraba en vía libre, es decir estaba en verde. La apertura de señal de salida es provocada por la actuación manual de la misma y no por un fallo en la instalación. En las pruebas realizadas ha quedado demostrada la concordancia de las órdenes de la baliza ASFA con la señal de salida. Si la señal hubiese estado en rojo, orden de parada, la baliza de la señal hubiera actuado positivamente provocando el frenado por emergencia al tren Talgo 226. Las pruebas realizadas con posterioridad al accidente han demostrado que el sistema de radiotelefonía tren-tierra utilizado para hablar con los maquinistas de los trenes cubre en todo momento el recorrido del Talgo 226 hasta el punto donde se produjo la colisión. Los procedimientos reglamentarios del bloqueo telefónico normal, recogidos en el reglamento general de circulación para la expedición o paso de los trenes, no se han cumplido en lo que respecta a la salida del tren Talgo de la estación de Chinchilla. Así el artículo 425 del reglamento general de circulación determina lo siguiente: Para expedir o dar paso a un tren es preciso, primero, que el cantón esté libre de trenes; segundo, se pide y concede la vía para el tren que se vaya a expedir; tercero, se da la orden de marcha. En el artículo 427 se determina que la orden de marcha se dará a los maquinistas de la siguiente manera: con la orden de la señal de salida, semáforo verde, y la señal de marche el tren, posición del jefe de circulación con gorra y banderín. Se ha constatado que la señal de salida estaba abierta en el momento de iniciar la marcha del tren, pero no podemos asegurar la presentación de la señal de marche el tren, porque solamente tenemos un testimonio de los hechos. Como consecuencia de todas las investigaciones, testimonios y datos y consideraciones detalladas hasta este momento, el informe concluye lo siguiente: El artículo 311, punto 1.º, apartado 3.º del reglamento general de circulación bajo la rúbrica de entrada, salida y paso de trenes, establece como obligación de los jefes de circulación la de accionar en momento oportuno las señales fijas que correspondan, prescripciones que en el presente caso no resultaron observadas por quien tenía la función de hacerlo.

Les he detallado los aspectos más relevantes del informe de la investigación, una investigación de carácter técnico, que como todas las que se realizan en RENFE tiene como objetivo más importante detectar posibles incumplimientos del reglamento general de circulación; de forma que de esas conclusiones y de su análisis posterior, se deduzcan acciones que sirvan para evitar accidentes similares. Quiero decirles con esto que esta investigación no pretende en ningún caso juzgar, acusar, ni culpar. Esa labor corresponde a otro ámbito, al judicial y se escapa del trabajo exclusivamente técnico que en RENFE se realiza. La investigación se limita a recoger los hechos única y exclusivamente, y entre los hechos comprobados están todos los relatados anteriormente. Es evidente que la señal se abrió, se puso en verde, con el cantón, espacio entre las dos estaciones, en este caso las de Chinchilla y Navajuelos, ocupado por otro tren, el mercante, que se dirigía en sentido contrario. El sistema de señales de Chinchilla es de apertura manual, es decir hay que actuar sobre ellas para proceder a un cambio y ese accionamiento sólo se puede realizar desde el gabinete de circulación de la estación.

Hasta aquí el relato de la investigación técnica que aportaremos a la autoridad judicial en el mismo momento que ésta lo requiera. El accidente de Chinchilla es, sin duda, de una enorme gravedad. La colisión además, se vio agravada por el incendio que se generó inmediatamente después. Las locomotoras que conducían a los coches Talgo, de la serie 354, y de las plataformas portacontenedores, de la serie 333, eran de tracción diesel. De todos es sabido que el gasoil es un material de difícil combustión. Además, los materiales con los que están construidas las locomotoras, los coches Talgo y los contenedores prenden muy difícilmente. De un análisis de la zona por donde pasaba una línea eléctrica de alta tensión, hemos extraído la conclusión de que la causa más probable del incendio fue la formación de un gran arco eléctrico en el momento de la colisión, sobre la vertical de la línea de alta tensión; ese gran arco eléctrico generó una descarga tal que hizo posible que el gasoil prendiera, lo que agravó las consecuencias del propio accidente.

Dicho esto, y tras el análisis de los asuntos que estos días han sido objeto de debate, quiero iniciar una serie de puntualizaciones para despejar las dudas que puedan tener SS.SS. La primera de ellas sobre el sistema de regulación del tráfico en esta línea llamado bloqueo telefónico. El sistema de bloqueo telefónico es un sistema seguro. Requiere, como desde RENFE hemos explicado estos días, la participación de dos factores de circulación, uno en una estación y otro en la colateral. Entre los dos se establece una comunicación, telefonema, mediante la cual uno pide autorización al otro para expedir un tren, siempre que el cantón, el cantón es el espacio entre estaciones, se encuentre libre. La conversación permanece escrita y referenciada con un número de ambas estaciones. Los dos jefes de circulación deci-

den la salida del tren que ocupa el cantón. Las señales de salida de la estación hacia la que se dirige este tren permanecen en rojo, para evitar que un tren en sentido contrario pueda invadir la vía por la que circula el que sí ha sido autorizado. Se trata de un sistema de regulación de la circulación que utiliza como eje de funcionamiento la comunicación telefónica que se establece entre dos técnicos de circulación. Es un sistema idéntico al que se utiliza en la aviación. En este caso la comunicación en lugar de establecerse entre dos controladores se establece entre el jefe de circulación de una estación y el jefe de circulación de otra que regulan la circulación en función de un reglamento claro y conciso.

Se ha cuestionado estos días la seguridad del bloqueo telefónico, argumentado en su contra que el teléfono es una tecnología superada en la actualidad. Miren ustedes, las normas reglamentarias ferroviarias que rigen la circulación de los trenes garantizan la seguridad de éstos, en cualquier tipo de bloqueo, mediante el cumplimiento de los protocolos operativos establecidos en cada caso. Recordarán que en comparecencias anteriores les informé del accidente ocurrido el año pasado en Torredembarra y más recientemente del accidente de un cercanías en Madrid en la bifurcación de Fuencarral, como recordarán ustedes. En ambos, casos se trataba de fallos humanos en líneas dotadas de bloqueo automático; por tanto considero un falso debate intentar dirimir qué bloqueo es más seguro. Desde el punto de vista técnico, la decisión de cambio de bloqueo telefónico a bloqueo automático obedece, bien a criterios de funcionalidad, telemando de las instalaciones desde un centro de control de tráfico, lo que agiliza la gestión de ese tráfico, bien a criterios de capacidad, al aumentar por periodo horario el número de trenes entre dos estaciones, pero en ningún caso se pueden argüir criterios de seguridad. En cualquier caso, y por si alguno de ustedes alberga aún la menor sombra duda, quiero facilitarles algún dato más. El bloqueo telefónico se utiliza en 4.675 kilómetros de la red ferroviaria española, el 37 por ciento del total de nuestra red que soporta, el 12,6 por ciento de los kilómetros que realizan nuestros trenes. Hace siete años, en 1996, el bloqueo telefónico era el sistema de regulación de 5.656 kilómetros de nuestra red ferroviaria, 981 kilómetros más que en la actualidad, lo que entonces suponía el 45 por ciento del total de la red y el 16,2 por ciento de los kilómetros realizados por los trenes, 3,6 puntos más que en la actualidad. La segunda de las puntualizaciones que quiero realizar es acerca de la existencia de vías únicas en el mundo ferroviario. En primer lugar quiero dejar claro que no existe relación alguna entre vía única y accidentalidad, lo único que diferencia a la vía única de la vía doble es la capacidad de una y otra para albergar un menor o mayor número de circulaciones. Si entre dos puntos la demanda del tren crece, se hace necesaria una ampliación de la infraestructura de forma que se pueda incrementar el número de circulaciones. En todo el mundo la vía única es algo intrínseco al ferrocarril. En

Europa, Alemania cuenta con más de 18.000 kilómetros de vía única, Francia con más de 13.000 kilómetros e Italia con 9.800, la doble vía, como se decía, sirve fundamentalmente para incrementar la oferta y nunca se ha acometido en el mundo con el objetivo de aumentar la seguridad, puesto que uno y otro parámetro no guardan relación. España es el cuarto país de la Unión Europea en longitud de vía doble, tras Alemania, Francia e Italia. Además es necesario saber que el 64,5 por ciento de los kilómetros anuales de nuestros trenes se registran en tramos de doble vía. Pero insisto, en el ferrocarril sólo establecemos relación entre vía doble y capacidad, nunca entre vía doble y seguridad. En el ferrocarril la seguridad no se cuestiona, para los ferroviarios es un valor que se sitúa por encima de cualquier otro. Quizás sea esto una enorme prudencia del sistema de gestión entre la población ferroviaria, lo que ha hecho posible que el tren se convierta o se haya convertido en un sistema de seguridad. Precisamente esto me da pie a la tercera de las puntualizaciones que quiero hacer con ustedes y que gira en torno a la seguridad del tren como medio de transporte. En RENFE consideramos accidente importante de circulación el que se produce y genera las siguientes consecuencias. Primero víctimas, segundo daños materiales superiores a los 116.000 euros y la interrupción de la actividad en estación y en vía durante más de seis horas. No crean que pretendo eludir el debate, el debate está ahí y sé perfectamente lo que la opinión pública demanda ahora de RENFE. Me gustaría dejar claro que una cosa es la percepción, que queda lógicamente distorsionada después de un accidente grave, como ocurre en cualquier medio de transporte, y otra cuestión muy distinta es la realidad. La realidad es que hoy el índice de frecuencia de los accidentes en RENFE es de 0,32 accidentes por cada millón de kilómetros recorridos, o lo que es mismo, un accidente cada 3.125.000 kilómetros realizados. El índice de accidente en el ferrocarril español es hoy la mitad que en 1996, cuando era del 0,65 accidentes por cada millón de kilómetros recorridos; y la cuarta parte que en 1982, cuando ese índice se situaba en 1,35 accidentes por cada millón de kilómetros. En los países más desarrollados de Europa los índices de accidentalidad varían sustancialmente. En el año 2000, último ejercicio de que la Unión Internacional de Ferrocarril ha facilitado este tipo de datos, los índices de siniestralidad o de accidentalidad de RENFE, que entonces era de 0,46 accidentes por cada millón de kilómetros, sólo lo mejoraban los ferrocarriles italianos con 0,28 accidentes y los suizos con 0,40 accidentes por cada millón de kilómetros. España tiene de esta manera, el tercer ferrocarril más seguro de Europa, por ratio de seguridad que superan los países de referencia como Alemania y Francia. La última de las puntualizaciones que deseo exponer gira en torno a las inversiones, que también han sido objeto de debate estos días. Tras el último accidente se ha extendido el comentario, alentado en algunos casos por colectivos del seno de la propia RENFE, que afirma que la inversión en la red con-

vencional está disminuyendo en favor de la construcción de nuevas líneas de alta velocidad. Pues bien, yo creo que sucede todo lo contrario. La construcción de la línea de alta velocidad y el excelente servicio de transportes que gracias a esos esfuerzos se consigue, ha servido para dinamizar el ferrocarril en su conjunto, para invertir en cercanías, en nuevos servicios regionales o en líneas por las que discurren trenes de excelente acogida entre la población, como el Euromed, el Alaris o los Altaria que circulan por las líneas de la llamada red convencional. De 1994, primer ejercicio del actual contrato-programa entre RENFE y el Estado, RENFE destinó a la infraestructura convencional 145 millones de euros. La inversiones destinadas a esta red han crecido año tras año desde entonces, hasta alcanzar los 294 millones de euros de 2001 o los 281 millones de euros de 2002, cifras que duplican las de hace nueve años. Sólo desde 1996 hasta el último ejercicio, las inversiones totales de RENFE con destino a la infraestructura convencional han superado los 1.600 millones de euros, lo que supone una media de 228 millones de euros anuales. Esas inversiones además han crecido de forma constante desde ese año hasta superar, como decía antes, los 280 millones de euros anuales de los dos últimos ejercicios.

Permítanme que vaya de este planteamiento general a uno particular que nos interesa a todos: las inversiones de la línea Chinchilla-Murcia-Cartagena. Desde 1996, año en que asumí la presidencia de RENFE, la empresa ha destinado a esta línea un total de 21.841.000 euros, desglosados en dos grandes partidas, una la mayoritaria, de inversión con 12.488.000 euros; y la segunda, la que sirve para gestionar la explotación con 9.350.000 euros. Como han podido comprobar, las inversiones en la red han sido cuantiosas en los últimos años. Todas ellas hacen posible que circulen con fiabilidad, puntualidad y en condiciones de confort 4.985 trenes cada día, conducidos por 5.020 maquinistas y regulados por 4.120 profesionales de circulación. Establecer mallas, cruces, horarios, alternativas de paso de trenes para todo ese volumen de circulación exige un enorme esfuerzo de nuestros técnicos, eso se lo aseguro, y ese esfuerzo es correspondido cada año por la confianza de miles de viajeros que obligan a RENFE a permanecer siempre alerta y ajustar permanentemente su oferta de servicio a las necesidades de la demanda. Ese esfuerzo se tradujo en el año 2002 en un récord histórico de circulaciones ferroviarias, 1.811.057 trenes se pusieron en marcha el año pasado, con unos índices de puntualidad que en todos los casos superaron el 93 por ciento. La puntualidad en cercanías, donde el esfuerzo es si cabe mayor puesto que se trata del servicio más utilizado por los ciudadanos, se sitúa por encima del 99 por ciento; es decir sólo uno de cada cien trenes llega a destino con una demora de más de tres minutos. Durante los últimos años, además RENFE ha conseguido compatibilizar ese aumento en el número de circulaciones con una mejora muy sustancial de los índices de seguridad, tal y como antes les he citado, lo cierto es

que el resultado de la correcta gestión de la seguridad en la circulación es precisamente eso, conseguir una reducción continuada del número de accidentes a lo largo del tiempo. Desgraciadamente lo que escapa a todo control es la gravedad de los accidentes una vez ocurridos. En este sentido quiero recordarles que la semana pasada, sin ir más lejos, se produjo en Alemania un accidente muy similar al de Chinchilla, con el resultado de seis fallecidos; pero la realidad es que los índices de seguridad continúan mejorando año tras año, como señalaba con anterioridad y continuaremos en esa línea.

Con todos los datos que les he resumido, quiero decir que los profesionales de RENFE tenemos mejor formación que hace años. Realizamos el mantenimiento de la red con más medios que hace años. Gestionamos la circulación de una forma más rigurosa que hace años. Utilizamos medios técnicos que nuestros homólogos europeos trasladan a su propia gestión interna. Invertimos más que hace años, y sin embargo hoy me encuentro ante ustedes para hablarles de un grave accidente.

Con todos los datos que ustedes tienen ahora en sus manos pueden calibrar la realidad del ferrocarril español. Una realidad que en momentos como éstos puede quedar distorsionada como consecuencia de un accidente que cambia nuestra percepción. Al ver las imágenes de un accidente en un medio de transporte colectivo, todos experimentamos un cambio en nuestra percepción de las cosas, hasta el punto de que se produce una gran diferencia entre la realidad, entre el objetivo y la percepción que es lo subjetivo, y que sólo el paso del tiempo y la transparencia nos pueden ayudar a superar.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, como ya les había advertido previamente, van a intervenir los grupos de mayor a menor. Para iniciar el turno tiene la palabra el señor Perea Cortijo en nombre del Grupo Socialista.

El señor **PEREA CORTIJO:** Señor Corsini, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista agradecemos su comparecencia en esta Comisión de Infraestructuras, acerca del accidente ferroviario que tuvo lugar el pasado 2 de junio en las cercanías de la localidad albaceteña de Chinchilla y que costó la vida a 19 personas. Como cuestión previa antes de pasar a otro asunto, lamentar como portavoz en esta ocasión del Grupo Parlamentario Socialista, el accidente que se acaba de producir esta mañana y reiterar nuestro deseo de que no sean consecuencia graves las que se produzcan sobre las personas.

Por su trascendencia y magnitud nos encontramos ante uno de los accidentes más graves de la historia reciente del ferrocarril en nuestro país, y en nuestra condición de representantes ciudadanos tenemos la obligación moral e ineludible de ofrecer a la ciudada-

nía todas las claves en torno a un suceso que ha sacudido con dureza al conjunto de la sociedad, muy especialmente a la región de Murcia y a la provincia de Albacete, de la cual soy diputado, y que ha visto, en el corto lapso de seis meses, cómo se producían dos accidentes ferroviarios con el triste resultado de víctimas mortales. Me estoy refiriendo al accidente de Tobarra, a principios de este año, y al que se produjo recientemente en Chinchilla.

Señor Corsini, es claro que a la hora de buscar las causas concretas del accidente parece obligado hacer pública declaración de la pertinencia de que los órganos judiciales competentes determinen las causas que motivaron este desgraciado choque frontal entre un mercancías y un Talgo que cubría la línea Madrid-Cartagena. No es necesario hacer pública manifestación de la obviedad que supone reconocer la importancia de la investigación en el ámbito judicial para esclarecer los hechos, pero señor Corsini, la existencia de esa responsabilidad no supone contradicción alguna con la necesidad de que desde su responsabilidad asuma la evidencia de que nos encontramos con la crónica de un suceso largamente gestado en el tiempo. Podríamos para ello hacer referencia a las numerosas iniciativas que, a título de iniciativas parlamentarias han realizado diputados y senadores de la circunscripción a la que represento y de la de Murcia en los últimos años para denunciar el estado de abandono en que se encontraba la línea Cartagena-Chinchilla. Podríamos hacer referencia a las enmiendas presupuestarias presentadas por estos parlamentarios en los últimos años, podríamos referirnos a las maniobras de distracción que desde el Ministerio de Fomento se ha seguido para consignar importantes cantidades en la modernización de esa línea que luego desaparecían de los presupuesto del ejercicio inmediatamente posterior, incumpliendo esa forma su propia programación plurianual de inversiones, y lo que es más grave, revelando improvisación a la hora de tener en cuenta las prioridades de su departamento. También podríamos hacer referencia a la práctica, tan largamente aplicada por el Ministerio de Fomento, de presupuestar cantidades económicas bajo epígrafes neutros, que les dan el juego necesario para pregonar que existe consignación presupuestaria para éste o aquel proyecto, que inicialmente no viene determinado con exactitud real y concreción real en los presupuestos como debería ser. En este juego de presunciones y ocultaciones, señor Corsini, lo que exigen los ciudadanos de sus representantes públicos es claridad. El ciudadano tiene todo el derecho de mundo a cuestionarse por qué la seguridad del transporte ferroviario en miles de kilómetros de la red está encomendada a algún funcionamiento de sistemas que hace tiempo deberían haber sido sustituidos en ésta y otras líneas de ferrocarril convencional, que suelen compartir las mismas deficiencias y que las convierten en terreno abonado para que el fallo humano se produzca con las terribles consecuencias con que se ha producido en esta ocasión. No

sólo tenemos la obligación de obrar con transparencia y diciendo claramente cuáles son las prioridades de su departamento, sino que tenemos la obligación moral de decir a los ciudadanos que sus servicios públicos, y en este caso las comunicaciones ferroviarias, tienen y cumplen con todas las garantías de seguridad exigibles, y mucho me temo, señor Corsini, que a la vista de los últimos acontecimientos usted no puede trasladar a los ciudadanos esa garantía completa.

En el caso concreto del accidente de Chinchilla, usted nos tendrá que explicar por qué esta línea, por qué la línea Chinchilla-Cartagena deja de ser prioritaria desde el punto de vista de la inversión pública para su entidad. Nos tendrá que explicar por qué desapareció de los presupuestos en el año 2000 la consignación prevista por el Ministerio de Fomento para la modernización de esta línea, y por qué se decide que alguna actuación importante desde el punto de vista técnico, como era la variante de Camarillas en la provincia de Albacete, desaparezca de los presupuestos y duerma el sueño de los justos ante la evidencia contrastada de que ese tramo requiere una actuación urgente del Gobierno a nivel presupuestario.

Son muchas las preguntas que quedan en el aire y pocas las respuestas que hasta ahora ha ofrecido, señor Corsini, y es que ustedes están a la defensiva desde la misma noche del accidente, apresurándose a culpabilizar del accidente al factor humano, sin tener en cuenta que a veces la Administración es cooperadora necesaria, por acción u omisión, en la facilidad con que un ser humano comete un error, apresurándose a advertir a cualquiera que tuviera tentación alguna de cuestionarse lícitamente acerca de las razones últimas por las que esta vía, entre Cartagena y Chinchilla, ha sido convertida en un apéndice que no merece consignación presupuestaria concreta alguna en materia de inversiones; lanzando el mensaje del ataque preventivo y la irresponsabilidad contra quienes, en uso de su legitimidad política, se cuestionan públicamente atendiendo la demanda ciudadana sobre las preocupaciones que entraña ser usuarios de una línea que no garantiza por completo la seguridad en el transporte ferroviario. Quedan algunas cuestiones pendientes que a mí me gustaría que fueran aclaradas durante la intervención. Posteriormente mi compañera, la diputada Amparo Marzal podrá precisar algunos aspectos con mayor claridad, pero yo me quedo con dos o tres cuestiones que sí me gustaría que fueran objeto de contestación por su parte o aclaración posterior. Señor Corsini, ¿es suficiente para garantizar la seguridad en este contexto la dotación de un solo jefe de circulación en estaciones del tipo de la de Chinchilla? ¿Existen informes técnicos que avalen que la seguridad se garantiza con un solo jefe de circulación en este tipo de estaciones? ¿Qué explicación tiene que desde que ocurriera el accidente en las estaciones del tipo de la de Chinchilla, donde se realizan cruces con trenes de viajeros, la dotación de personal sea actualmente, a día de hoy, de dos perso-

nas, ambos jefes de circulación, medida que se adopta justamente después del accidente de Chinchilla? Es posible que la causa venga justificada para garantizar la seguridad del gabinete de circulación, a fin de que no quede sólo y desprotegido, cuando el único jefe de circulación que existía tenía que abandonarlo para recibir el tren y dar las correspondientes instrucciones al maquinista, pues esa situación se ha venido produciendo y usted lo sabe. En definitiva, consideramos señor Corsini, que usted tiene que explicar hoy ante esta Comisión porqué deja tantas incógnitas sin despejar, porqué no cumple con sus compromisos acerca del carácter prioritario en la inversión en mantenimiento, mejora y modernización de las líneas convencionales y expresamente detallados en relación al acuerdo sobre la línea de alta velocidad Madrid-Levante, que en su punto cuarto incidía en esta cuestión. No es intención de este grupo reabrir un debate en torno a si el bloqueo telefónico o el bloqueo automático entraña mayor o menor seguridad. La evidencia está sobre la mesa y usted tiene que dar una respuesta hoy ante esta comisión.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE:** La señora Marzal tiene la palabra.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ:** Señor Corsini, muchas gracias por su comparecencia; ha sido usted diligente en acudir, si bien consideramos que no es suficiente con eso; es decir tendrá usted que salir de aquí con un compromiso serio para resolver los muchos problemas que tiene ahora mismo la línea Chinchilla-Cartagena, de la que usted es de sobra conocedor porque lleva muchos años trabajando en RENFE. Tendrá usted que dar un compromiso de solución, quizá no sólo en su nombre, sino también presionar al Ministerio de Fomento, al ministro al que representa como ha dicho usted al principio, y que no ha venido todavía. Mire usted, en la sociedad murciana, a la que yo estoy aquí representando, es un clamor desde hace años, no desde ahora, el mal estado de la red ferroviaria en general y de esta línea en particular. Es más, acuciados por los últimos acontecimientos que usted de sobra conoce, han lanzado su voz hasta el vicepresidente regional del partido popular y el presidente de la Asamblea regional del mismo grupo, además de la Confederación de empresarios, a quien ha contestado duramente el señor Benigno Blanco, a pesar de que se ha creado una verdadera alarma social. No ha habido rubor en rechazar automáticamente cualquier queja, por supuesto las de la oposición con todo tipo de calificativos, pero también incluso las de empresarios, como digo, o cargos políticos del Partido Popular. Señor Corsini, los murcianos compartimos la alabanza que usted ha hecho al tren, la compartimos; somos unos magníficos usuarios del tren, usted también lo sabe, entre otras razones porque no tenemos apenas otro medio de salida de la

región que no sea el tren o la carretera. Nuestro uso fuerte del tren se manifiesta en todas las memorias de RENFE de los últimos años, donde el porcentaje de usuarios crece notablemente situando a Murcia a la cabecera, porcentualmente claro está, de las regiones en las que aumenta el número de pasajeros. Por desgracia, en las tablas que hablan de la inversión de RENFE en la comunidad autónoma, ocupamos sin embargo los lugares más bajos, el segundo por abajo, seguido solamente de Navarra, según datos que la propia empresa difunde en sus memorias. Por tanto, necesitamos un compromiso firme por su parte y también como decía antes, es urgente que el Ministerio de Fomento se emplee a fondo para que invierta en esta línea que tantísimos problemas, por usar una palabra o un término suave, está dando, muchos de los cuales está en su mano poder resolver. Le puedo ir haciendo, le voy a ir haciendo una descripción de algunos de los problemas que esta línea tiene y que como ha dicho mi compañero, no son recientes, pero podrían haberse resuelto en los últimos ocho años, en los que está usted al frente de la presidencia de RENFE. En primer lugar aclararle que la información de la que yo dispongo es toda basada en datos facilitados por la propia RENFE o por respuestas parlamentarias del Gobierno, es decir no son opiniones mías solamente, sino que son contrastadas con respuestas parlamentarias. Hay que decir que el trazado de las vías es muy antiguo, usted también ya lo sabe, y que nada o muy poco se ha hecho por mejorarlo. De acuerdo con el libro de itinerarios que manejan los maquinistas de RENFE, que yo tengo aquí, la media de las velocidades que se pueden alcanzar entre Madrid y Albacete es de 140 kilómetros a la hora. A partir de Albacete, hasta llegar a Cartagena la media se rebaja sustancialmente a 103-105 kilómetros a la hora. Es más, en algunos tramos la velocidad no puede superar los 80-90 kilómetros por hora. Esto usted lo sabe, sin duda, como presidente de la empresa. Le preguntaría si ha arbitrado alguna medida para resolverlo.

En segundo lugar, precisamente el tramo donde la velocidad debe ser menor, es el que rodea el embalse de Camarillas. Para suprimir este trazado hubo un proyecto que desapareció de los Presupuestos Generales del Estado en el año 1999. Le hemos pedido explicaciones sobre la supresión en los presupuestos de este proyecto desde el año 2000. Desde el año 2000 se nos viene reiterando que está pendiente de la declaración medioambiental. Hace un año exactamente, en esta misma sala, en esta misma Comisión presentamos una propuesta con medidas para modernización de la línea y se incluía este tema. Se dijo por el portavoz en aquel momento del grupo popular que estaba pendiente también de impacto medioambiental. Esa es la respuesta que nos ha venido dando el Gobierno. ¿Cuánto tiempo se tarda en hacer un estudio de impacto medioambiental? En octubre del año 2002 el Gobierno dice cansado de tanta pregunta, que el proyecto del embalse de Camarillas no se ha formulado debido a que la existen-

cia de innumerables proyectos de infraestructuras en todo el Estado exigen, como metodología de trabajo una prioridad en el estudio de los mismos. Es decir, Camarillas no entra en las prioridades. Como tampoco entra en las prioridades la línea Chinchilla-Murcia. Usted sabe que se ha publicado recientemente un informe de la unidad de negocio de mantenimiento de infraestructuras de RENFE, (se elaboró parece ser que de resultados de los últimos accidentes, no del de Chinchilla sino del de Tobarra y otros anteriores) en el que se establece un plan urgente de actuaciones de RENFE. En este estudio se adjudica a la línea de Chinchilla-Cartagena una prioridad del 4,6 sobre 10. Y en el informe se dice bien claro que solamente aquellas que superen el 7 tendrán alguna posibilidad de hacer algún tipo de obra. Pero evidentemente nunca un 4,6, nunca será esa línea prioritaria. En efecto, los planes planteados se dividen en actuaciones urgentes, a corto plazo, y a medio plazo. Entre las urgentes no hay ninguna en la región de Murcia. Evidentemente, la línea Chinchilla-Cartagena de la región de Murcia no es una prioridad.

Seguimos adelante. El material, lo sabe también usted, es viejo, obsoleto y viene provocando desde hace tiempo continuos retrasos en los viajes y de manera habitual. Esos retrasos los ha reconocido el Gobierno. Los retrasos reconocidos por el Gobierno en los últimos seis meses, según respuestas parlamentarias, en esa línea son de un 14,97 por ciento, 15 por ciento. Mientras que para el resto de las líneas de largo recorrido es un 4,25 por ciento, diez puntos más. Usted acaba de decir que el 93 por ciento de puntualidad. Pues el 93 por ciento en la línea de Murcia se queda en un 85 por ciento. La media de retraso que reconoce el Gobierno en respuesta parlamentaria para la línea de Murcia en los últimos seis meses ha sido de 30 minutos diarios. ¿Cómo explica usted esta deficiencia? El Grupo Socialista ya lo denunció el año pasado y el Gobierno respondía que del total de retrasos producidos en esta línea un 75 por ciento de los mismos eran imputables a los vehículos utilizados. En efecto, esa es otra, la maquinaria, el material. Sabe usted que las máquinas son locomotoras diesel, que ya no se fabrican o se fabrican poco; son locomotoras que van quedando inutilizadas y eliminadas del servicio. Según respuesta parlamentaria, que figura en la memoria de RENFE, había 13 locomotoras Talgo en el año 2001. Le preguntamos al Gobierno dónde estaban esas 13 locomotoras y nos dijo que de ellas se habían dado de baja en el 2002,. De esas 9 que quedaban 7 tienen que hacer el servicio entre Madrid y Galicia, entre Madrid y Badajoz, y entre Madrid y Murcia. De esas 7 locomotoras que tienen que hacer todos estos servicios, 3 están ya inutilizadas, 1 por el accidente de Tobarra, otra por un accidente de Galicia y otra última por el accidente de Chinchilla. Han sido sustituidas por máquinas, lo sabe usted también, 333 que alcanzan mucha menor velocidad media, que son las que se utilizan además habitualmente para los transportes combinados de mercancías.

Otra cuestión. Conoce usted también que faltan medios de seguridad. Está claro que el ferrocarril es uno de los medios más seguros, en eso no vamos a discrepar, nosotros no queremos hacer daño ni al ferrocarril ni a la empresa RENFE. Pero sí queremos que ustedes garanticen las condiciones de esa vía. Es cierto que las estadísticas serán como usted las refleja, pero también es cierto que se están cebando enormemente con esa vía y concretamente, además, con los ciudadanos de la región de Murcia porque son los que más utilizan esa línea. Yo le pregunto: ¿Está usted seguro que el accidente último se hubiera producido si la línea hubiera dispuesto de bloqueo automático de tráfico? También le pregunto: ¿Resulta oportuno desviar por esta vía, dotada con elementos de seguridad, pero de menor categoría, el tráfico de mercancías de Murcia y gran parte de Alicante? Porque el tren de mercancías procedía de Alicante.

El año pasado le hemos preguntado al Gobierno sobre la instalación del control de tráfico centralizado en la línea Chinchilla-Cartagena, porque en el año 2001 ya se había iniciado su ejecución. Y otra vez, como el pantano de Camarillas, empieza a dormir el sueño de los justos. El señor Cascos ha dicho que todas estas cuestiones son temas burocráticos, pero es que a nosotros nos da la impresión que ustedes son los burócratas interesados, porque al final los temas se paralizan. De hecho, el CTC, el control de tráfico centralizado, no estaba disponible el pasado día 2 de junio. Y es posible, no digo seguro, que eso hubiera podido evitar el accidente.

Por otra parte, entran ustedes en una tremenda contradicción —estoy terminado señor presidente, muchas gracias por su amabilidad—, porque dicen que no hace falta ese tipo de control de tráfico en esa línea porque no hay bastante circulación. Lo dice el Ministerio de Fomento inmediatamente de producirse el accidente. ¿Si no hace falta, cómo hacía un mes que había venido el señor Blanco a Murcia a explicar que lo iban a poner? No veo claro esa línea de gestión. Por supuesto, conoce usted que falta la electrificación, que sin duda hubiera podido ayudar a resolver el tema del control de los trenes, y también resolvería el tema de la maquinaria; porque esa maquinaria, como muchos saben, es diesel. Y falta también, que ya estoy acabando, de modo general que el Ministerio de Fomento, lo mismo que RENFE, ejecuten los presupuestos que tienen comprometidos. Según respuesta del Gobierno, en el año 2002 RENFE sólo ha gastado un tercio de lo comprometido. A saber, dos millones y medio de euros sobre siete millones y medio presupuestados. Y usted acaba de decir que no se dedican a las inversiones en AVE. Desde luego Murcia tiene razón, no hay inversiones en AVE. Pero es que tampoco en Murcia hay las inversiones en líneas convencionales que usted ha mencionado. Ha hablado de cercanías, de regionales, de Alaris, de Altaria, de Euromed, de los que, como usted conoce, en Murcia no saben, no contestan.

Señor Corsini, se lo hemos pedido de mil y una maneras. Necesitamos un plan urgente para que se corrija el abandono de esta línea. Ninguna de todas estas cosas que yo le he dicho probablemente, ha sido la causa del accidente, no lo sabemos. Lo que es evidente es que la línea está abandonada, que la línea está en unas condiciones desastrosas. Exigimos, señor Corsini, un plan urgente, una inversión adicional, extraordinaria para corregir todas estas deficiencias que la línea Chinchilla-Cartagena tiene y que los usuarios habituales, los sufridos murcianos vienen soportando por lo menos desde todos los años que ustedes gobiernan.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Catalán, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL:** Gracias, señor Corsini, por su presencia en esta Comisión, a petición suya y de varios grupos, para conocer las circunstancias del accidente. Aunque ya dejamos constancia en Pleno y en Comisión, quiero expresar nuestra condolencia a los familiares de las víctimas.

Mi intervención de hoy es mucho más escueta que la que me ha precedido porque la anterior, lógicamente, era muy localista y, por lo tanto, con conocimientos de cómo está el desarrollo de la vía, y en mi caso no tengo la circunstancia de la proximidad o sea, de la localización. Lamento verdaderamente el accidente. Pensaba hacer unas preguntas, pero han quedado aclaradas con lo que usted ha dicho y también en la documentación que nos da, básicamente en el concepto número 7 que es el cronograma de los hechos que nos ha relatado. No obstante, quisiera decir dos o tres cosas.

Señor Corsini, el tren llega a Chinchilla y se para porque debe haber alguna señal. Por tanto, el tren para y debería también quizá estar en rojo la señal de salida. Si el tren está parado debería estar en rojo la señal de salida. Lógicamente, si está viniendo en la otra dirección otro tren, aquella señal debía estar en rojo. ¿En qué momento se ha cambiado esta señal? ¿Ha cambiado la señal cuando la persona responsable da la salida y entrega el documento? ¿En qué momento se produce? Ahí está quizá el error, la distracción, que parece ser el causante inicial del accidente. El causante inicial del accidente no es el hecho de que se reivindique, más mantenimiento, más seguridad, porque hasta aquel día ha estado funcionando bien. Por lo tanto, puede estar anticuado el sistema, puede necesitar más mantenimiento, puede necesitar otro tipo de cosas, pero la línea estaba funcionando. A mí me parece que hay un segundo punto clave y es que el accidente se produce a una distancia de la estación. En todo caso, el juez dictaminará si hay culpables o no, si hay responsabilidades o no. Por el cronograma observamos que es poca distancia los 1.800 metros que hay entre la estación y donde se produce el choque. Si hubiera habido más espacio podría haber funcionado todo el sistema de llamadas

telefónicas tierra-tren Talgo y tierra-tren mercancías. La fatalidad del tiempo nos llevó al accidente.

A mí me habría gustado mucho que no se hubiese entrado de golpe en el tema del ya fallo humano porque corporativamente defendemos a la persona que lo ha tenido, si es que así parece ser que es, y después hemos entrado en una especie de lucha de buenos y malos. Aquí no hay buenos y malos, aquí desgraciadamente los buenos no están, pero lo que sí hay que llegar es a mejorar las situaciones que se producen. Usted ha dicho algunas veces, y también esta mañana, que por mucha seguridad que se ponga siempre llega un momento en que está el factor humano. Hay que tener en cuenta lo que ha pasado, aparte de si se ha dado la circunstancia de que ha habido una serie de reclamaciones sobre el mantenimiento, sobre si se tendría que mejorar la línea, que fuera vía única, etcétera.

En cuanto al mantenimiento quizá haya algunas líneas donde RENFE debería poner un especial interés. En todas el mantenimiento debe ser el que se necesite, pero en este momento hay algunas que deben tener algún especial interés. Hay una línea en territorio catalán de la que no voy a hacer una defensa porque sé que RENFE ha actuado, debido a una serie de incidencias, que es la de Barcelona-Vic-Puigcerda. Se está actuando, aunque es muy dificultosa aquella línea en el último tramo de Ripoll. Quizá debería incrementarse el esfuerzo inversor en mantenimiento de estas líneas. Las próximas intervenciones que tengamos sobre estos temas será en septiembre u octubre, donde deberíamos estudiarlos con detenimiento.

Respecto a la vía única, a mí verdaderamente no me preocupa. Como usted sabe, a veces lo comento, soy usuario del tren Talgo de noche, básicamente de regreso, pero también vengo desde Reus, Reus-Lleida es vía única. No sé si a partir de Tardienta es vía doble hasta Zaragoza, yo diría que no, que es vía única. Y la salida de Zaragoza hacia Madrid hay mucho tramo que también es vía única, y lleva muchos años circulando. Quizá esta línea tiene una atención de primer grado y otras deben tener de segundo grado. Yo creo que ahí tendríamos que trabajar muy mucho.

Le leeré muy atentamente el informe de ustedes. Lo que vi prácticamente en directo hasta altas horas de la madrugada el día que sucedió el accidente me dio una idea de lo que había pasado. No tengo inconveniente en que RENFE use las máquinas que están en funcionamiento y que son de gasoil. Si no está electrificada la línea no quiere decir que las máquinas que estén actualmente circulando sean las originales de Talgo porque cualquiera puede acoplarse y eso no me preocupa. Lo que sí me preocupa es el buen nombre del ferrocarril logrado de unos últimos años para acá, que verdaderamente había quitado de la mente de las personas el esquema de que a veces no sabías ni la hora de salida y mucho menos la hora de llegada. Esto está totalmente superado, y los índices de puntualidad del ferrocarril, de calidad y de seguridad son altos. No podemos perder la idea que tenemos todos del ferrocarril por el

hecho de que se haya producido un desgraciado accidente.

Le agradezco mucho la información que nos ha dado sobre el accidente. Creo que el informe es correcto. Diría otra cosa. Si verdaderamente es fallo humano, no debemos hacer grandes intervenciones sobre esto, sino ayudar muy mucho a esa persona, puesto que ya se está actuando en debida forma. Las personas que puedan haber tenido el fallo ya reciben un golpe muy fuerte que les durará toda la vida. Yo le pediría que la compañía tuviese la consideración de que no hay nadie que cometa un fallo humano de una manera no diré voluntaria porque entonces ya sería otra cosa, pero a esa persona en aquel momento le ha sucedido algo y hay que ayudarlo. Quisiera pedir un apoyo para esta persona. También quisiera que se revisase la situación del personal que está en estas situaciones: el estrés, la tensión. ¿Llevar a unos libros de control de sus actuaciones, de sus horarios?. ¿Hay algún control como ocurre con los chóferes de camiones? ¿Hay control sobre el personal que puede estar en tensión, a lo mejor muchas horas de espera sin que pase un tren? Puede dar la impresión de que estoy divagando pero no es así. Cada uno puede pensar lo que quiera, pero a estas personas hay que ayudarlas a que puedan llevar a cabo su trabajo con una total tranquilidad y fuera de la tensión de su continua responsabilidad sobre lo que están haciendo. En momentos dados hay personas que a lo mejor no aguantan y entonces estamos en la situación en que hoy nos encontramos. Creo que una revisión no cuesta nada y a veces se podrían mejorar las líneas. Para otras que puedan estar en situaciones de mantenimiento un poco más precario, porque a lo mejor no están directamente gestionadas por los equipos de la propia compañía, pediría que se les prestara más atención. De todas maneras agradezco su atención y ya digo que lamento muy mucho que usted hoy tenga que estar aquí por este tema. Para hablar de trenes la semana próxima tendremos al señor ministro. Para hablar de otros temas de RENFE le hemos tenido en otras ocasiones, pero para este tipo de asuntos yo deseo que no venga más.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Urán tiene la palabra en nombre de Izquierda Unida.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Gracias al señor Corsini por su comparecencia y por la información que nos ha facilitado. La verdad es que las últimas comparecencias que usted ha tenido en esta Cámara han tenido que ver con accidentes ocurridos en las líneas de ferrocarril de nuestro país y, fundamentalmente, en las líneas de la red convencional. Llevamos un año lo suficientemente preocupante. Sin negar que el transporte por ferrocarril de viajeros es seguro, tiene un índice muy bajo de accidentes, hay que decir que muchos de ellos se producen en las líneas convencionales, por una situación que ahora, sobre todo en la línea de Madrid-Murcia, en el tramo de Chinchilla, intentaremos anali-

zar. Usted decía al finalizar su intervención que un accidente cambia la percepción. Es verdad que un accidente puede cambiar la percepción cuando se produce de manera casual en un tramo determinado. Sin embargo, esa percepción vuelve otra vez a la situación original de seguridad o de confianza cuando no se vuelve a producir. Aquí estamos hablando ya de un tramo con una inseguridad lo suficientemente alta para que no sea un cambio de percepción, sino para que sea una crítica contundente a la actuación que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento y RENFE. Señor Corsini, en esta Cámara hablando precisamente de la línea Madrid-Murcia se han hecho infinidad de iniciativas. Se ha hablado muchísimo de ellas. Las ha hecho el Grupo Socialista, las ha hecho el Grupo de Izquierda Unida, se han hecho enmiendas a los presupuestos, y siempre se nos ha dicho lo mismo: somos demagogos, no sabemos qué es lo que estamos pidiendo o ya se está haciendo. Esas son las contestaciones que se nos han dado a los diputados en esta Cámara cada vez que se ha hablado de este tema. Podemos recuperar los diarios de sesiones en los que se han estado discutiendo todas estas iniciativas. Nunca era necesario, ya se estaba haciendo o se estaba en vías de ejecución. Ustedes están trabajando siempre a golpe de accidente. Tras el accidente de Lorca en el 2000 firmaron un acuerdo para suprimir los 15 pasos a nivel, y tras otro accidente en el mismo paso de las Torrecillas culparon a los ayuntamientos. El ministerio, RENFE, nunca tienen responsabilidad tras lo que está sucediendo. Cuando ocurrió el accidente de Tobarra el pasado 4 de enero, también fue culpa ajena a la responsabilidad de la empresa o del Ministerio de Fomento. Ustedes han cambiado las traviesas de la vía en la estación de Tobarra. Y tras el accidente de Chinchilla licitan ustedes la instalación de seguridad del control de tráfico centralizado. Algo pasará, algo no estarán ustedes haciendo bien cuando, después de un accidente, tienen ustedes que empezar a tomar medidas que venían diciendo que iban a tomar pero que nunca han llegado a poner en práctica. Nosotros creemos que tanto usted, como presidente de RENFE, como el ministro de Fomento, señor Álvarez Cascos, son responsables de lo que está ocurriendo. Son responsables ustedes también de los accidentes que se están produciendo.

Se tenía en licitación la variante de Camarillas en febrero del año 2000 y no se ha adjudicado, es más, se ha desechado. Se saca a licitación la consultoría para elaborar el proyecto del control de tráfico centralizado en la línea de Chinchilla-Cartagena y los cercanías Murcia-Alicante el 14 de diciembre del año 2000. Están las publicaciones en el Boletín Oficial del Estado. No me lo estoy inventando porque están publicadas. La variante de Camarillas (puede parecer que estamos insistiendo en temas que ya se han dicho, pero es que es así) está en evaluación de impacto ambiental desde el año 1999. El Ministerio de Medio Ambiente no necesita cuatro años para hacer una evaluación de

impacto ambiental. Señal de que ustedes no tienen ningún tipo de interés en poner en práctica esta variante. Además, el sistema de seguridad lo tenían ustedes adjudicado para la redacción del proyecto desde el 22 de marzo del año 2001, y tenían un año para que se elaborara el proyecto. Es decir, tendría que estar acabado el proyecto en el año 2002. Lo licitan ustedes en mayo de 2003. ¿Por qué duerme un año en un cajón de RENFE? ¿Por qué no se adjudica cuando se tiene realizado el proyecto? ¿No tendrá esto algo que ver, señor Corsini, con el déficit cero, con los recortes presupuestarios que se hacen, aunque se pongan las partidas presupuestarias y no se lleguen nunca a ejecutar? Ustedes están culpando a la burocracia. Pues bien, nosotros creemos que no es la burocracia quien tiene la culpa de todo lo que está pasando, sencillamente es una falta de voluntad política y de prioridad. Y ya se lo han dicho a ustedes antes.

Los tramos que tenían ustedes que hacer modificaciones de la línea Madrid-Murcia no son prioritarios. No nos lo inventamos, lo tienen ustedes establecido así en sus propios documentos, que es en los que nosotros estamos trabajando. Son ustedes los que no marcan las prioridades, los que dicen que en este tramo no hace falta priorizar para hacer inversión. No me puede decir que no hay una disminución de las inversiones en favor del AVE, sino que esto ha servido para dinamizar, porque desde luego ustedes, desde nuestro punto de vista, faltan a la verdad a la sociedad en general y a la sociedad murciana en particular, que es la que se está viendo más afectada por este tipo de accidentes, cuando desde 1996 hasta hoy prácticamente ustedes no han hecho nada en esta línea. Prácticamente no han hecho nada. Si quieren podemos hacer un relato de las obras que tienen previstas sin priorizar. Y no hace falta que les repita otra vez el dato de priorización porque ya se lo ha dado la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

En uno de los anexos con los que nosotros trabajamos, que nos facilita su empresa, tienen ustedes un índice de prioridad para la red que no tiene nada que ver con las obras de iniciación inmediata. Además, plantean rehabilitaciones parciales en sustitución de determinados tramos entre Chinchilla y El Carmen, hablan ustedes de baches, sustitución de traviesas, etcétera. Lo mismo ocurre con: El Carmen-Cartagena, Alquerías-Alicante y otros tramos más, pero no para poner en práctica obras de remodelación. Están hablando —sean ustedes sinceros con la ciudadanía— de consultoría, de asistencia y elaboración de proyectos. Es decir, en los próximos cuatro años ustedes no van a invertir ni un euro en obra real. Esos son sus documentos, no los nuestros. Muchos de nosotros podemos hablar como usuarios, pero con los documentos de inversión real, de modificaciones reales en obra, ustedes en los próximos cuatro años no tienen previsto absolutamente nada. Llevan ustedes estudiando toda la vida para un tramo que tanto los accidentes como la propia situación de la línea está demandando una inver-

sión clara, rápida y urgente. Ya que nos hablaba usted de que se han duplicado las cifras de inversión, de todo lo que se va a poner en práctica, de los servicios y de las inversiones que se van a plantear, digamos que las obras se van a realizar en este año 2003, en el 2004 y en el 2005, los plazos para realizarlas y las empresas que las tienen adjudicadas en este tramo. No me hable usted de estudios. Sino de obras en concreto que en este tramo se van a realizar. Con los plazos y las empresas que tienen la adjudicación de la obra hecha. No nos hable más en sentido general, concrétenos exactamente qué es lo que van a hacer ustedes, con qué empresas y en qué plazos. Ustedes toman unas decisiones, como decía al principio, a golpe de accidente y eso nunca es bueno, porque las cosas no se pueden hacer de un día para otro y mucho menos cuando sabemos y todos somos conscientes de que no existe la seguridad al cien por cien. Siempre hay un grado de posibilidad de error y de fallo que puede producir un accidente, pero se dieron ustedes mucha prisa en encontrar al culpable. El viernes de la semana pasada la comisión de seguridad ya dijo cuál había sido el factor de la estación de Chinchilla, casualmente una vez más después de las declaraciones que la misma noche hizo el ministro de Fomento señalando quién era el culpable, en el que por supuesto nada tiene que ver ni el ministerio ni la empresa RENFE por su falta de inversión en las líneas que deberían de estar haciendo. Nosotros creemos, cosa que compartimos con el portavoz de Convergència i Unió, que hay que tener mucho cuidado cuando estamos hablando de personas que se pueden sentir o pueden ser (eso ya también lo determinará no solamente la investigación, sino los propios tribunales) responsables directos, aunque ustedes desde nuestro punto de vista, son también responsables de este accidente de una manera muy directa, señor Corsini.

Si ustedes hacen las inversiones necesarias en los sistemas de seguridad para evitar que los fallos estén en manos del factor humano estaremos reduciendo, desde nuestro punto de vista los riesgos de siniestralidad o los riesgos de accidentes en las líneas que hoy por hoy son las que mayor número de accidentes tienen. Además toman una serie de medidas que están siendo muy peligrosas para la seguridad en esta línea. ¿Qué hacen ustedes para evitar el problema que sucedió en la estación de Chinchilla? Nada más y nada menos que cierran ustedes cinco estaciones, dos en Albacete —Pozo Cañada y Navajuelo— y tres en Murcia —Alguazas, Blanca y Fortuna— para trasladar a las cuatro restantes —Cieza, Calasparra, Hellín y Chinchilla— el personal de éstas y que haya dos factores en cada una de ellas. Señor Corsini, ¿por qué no amplían ustedes la plantilla en lugar de cerrar estaciones? ¿Por qué no hacen ustedes una ampliación de plantilla? Si tienen ustedes esa necesidad, amplíen la plantilla, no cierren estaciones. El sistema de control de tráfico centralizado ya veremos cuándo se implanta y mientras tanto, ¿qué es lo que está pasando? El resultado de esto es que, además de los retrasos que ya se podían producir anteriormente

en esta línea, ahora los Talgo llegan hasta con hora y media de retraso entre Chinchilla y Murcia. En concreto, como ejemplo, el jueves pasado llegaron juntos los Talgo de las 16,30 y de las 19,20 a las 24 y cuarto o las 0,14 de la noche, en lugar de a las 20,30 ó a las 23 horas. Por qué no toman ustedes otras medidas? Mantengan el servicio con calidad a fin de garantizar mayor seguridad de la que hay hasta ahora.

En conclusión, con esta medida que han tomado están aumentando la distancia y, por tanto, la posibilidad de cruce de trenes en las estaciones que tienen control de tráfico. O sea, están ustedes mismos haciendo un cuello de botella para el propio transporte. Cada vez que comparece nos habla del interés en que funcionen bien los servicios ferroviarios. Nosotros tenemos que ponerlo en duda. ¿Ustedes quieren que la sociedad murciana siga cogiendo el tren o que al final termine utilizando otro medio de transporte? En otro caso no se entiende que tomen este tipo de medidas que lo que garantiza es que el servicio es de peor calidad, con mayores retrasos y además poniendo al personal en una situación de alarma bastante generalizada. ¿Están ustedes convencidos de que la línea de Murcia-Chinchilla debe mantenerse en condiciones de calidad media? Si es así, ¿por qué no hacen ustedes las inversiones? ¿Por qué llevan ustedes paralizando las inversiones en esta línea desde hace tantos años? No nos venga usted comentando la duplicación de las cifras de inversión en los nueve años que van desde 1994 hasta aquí, porque será en otras líneas; desde luego, en ésta no se ha visto ninguna intención por parte de la RENFE.

Señor Corsini, nosotros creemos que es necesario, y además lo vamos a ver en un plazo de tiempo relativamente breve, que se presente un plan de modernización del ferrocarril convencional en general, y en particular de esta línea, con un compromiso presupuestario. No nos sirve que vengan ustedes aquí a explicarnos lo que ha sucedido, cuáles han sido los errores, qué puede suceder, que hay gamberros, que hay errores humanos, que hay no sé qué; no nos sirve ya, señor Corsini. Lo que nos sirve es que vengan ustedes aquí y nos digan: para tal fecha esto está en marcha, para tal fecha hay consignación presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado para acometer estas, estas y estas obras. Eso es lo que nos sirve; nos sirve un plan convencional o un plan de modernización de la red del ferrocarril convencional con priorizaciones. La línea Madrid-Murcia, sobre todo el tramo Chinchilla-Murcia, tiene que tener prioridad máxima para que se puedan poner en marcha determinadas actuaciones que garanticen que la seguridad es mayor de la que hay en estos momentos. Ese es el compromiso que queremos de usted hoy aquí. De usted, para hacérselo valer al ministro de Fomento; para que realmente podamos hablar de inversiones; para que realmente creamos que se tiene voluntad política de ponerlo en marcha; para que realmente todos, no solamente los diputados de esta Cámara, sino la sociedad en general y la murciana en particular, nos convenzamos de que además de que

algún día les llegarán los trenes de altas prestaciones, el que utilizan hoy y el que van a seguir utilizando durante mucho tiempo les garantiza llegar a su destino no solamente en hora, sino que les garantiza llegar a su destino. Eso es lo que queremos hoy aquí, señor Corsini, que ustedes se comprometan, que nos den fechas, que nos den plazos y que nos presupueste. Eso es lo que realmente nos puede llegar a convencer de que ustedes están decididos a tomar medidas para evitar que esto siga sucediendo y que usted tenga que volver otra vez a comparecer aquí para hablar de que en la misma línea y en los mismos tramos se han producido accidentes con pérdida de vidas humanas, que no creo que a ninguno de nosotros nos parezca bien.

El señor **PRESIDENTE:** El señor López Amor tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Quiero comenzar mi intervención haciendo un recuerdo para los familiares de las víctimas y para aquellos pasajeros que todavía están internados o sufren alguna consecuencia directamente relacionada con el accidente producido el día 3. Una vez hecho este recuerdo, que ya se hizo con anterioridad y en esta misma Comisión, pero que yo creo que hoy es obligado dado que estamos tratando con carácter monográfico este tema, quería comenzar mi intervención diciendo que a veces cuando oigo los posicionamientos y las formulaciones que hacen los diferentes grupos políticos sobre el tema ferroviario y en concreto el relacionado con el accidente de Chinchilla, no me queda más que decir que tienen discursos e ideas programadas a piñón fijo, y además me parece que están absolutamente desenfocados y son absolutamente demagógicos. Y yo creo que ello se debe a que no entienden que hacer oposición política precisamente es ayudar a construir o hacer un país con la colaboración de todos, no sólo de los grupos parlamentarios que apoyan al partido del Gobierno, sino de aquellos que ejercen la legítima y necesaria función de oposición. Pero la oposición nunca puede estar basada en la demagogia y en la negación de la realidad y de los datos. Yo creo que empeñarse en negar la realidad, en negar los datos sin tener unas alternativas fundadas para hacer esa negación, me parece que es caer precisamente en las imputaciones que ellos formulan a veces de forma un tanto gratuita. Quiero agradecer la intervención que ha hecho el señor Sedó porque ha tenido, a diferencia de la de otros portavoces, un carácter de responsabilidad que yo agradezco.

Pero dicho esto, yo creo que a partir de los últimos accidentes, que yo creo que evidentemente hay un factor digamos de mala suerte, se han descabalgado en la opinión pública algunos conceptos que por simplistas me parece que hay que reiterar. Primero, el concepto de que RENFE ha marginado la inversión en la red convencional. Bueno, pues yo creo que es precisamente todo lo contrario, nunca en la historia del ferrocarril se ha invertido tanto en conservación y renovación de la

red convencional como en este momento. Hemos pasado de 366 millones en el año 1996 a 535 millones de euros en el año 2002. Es decir, que en los siete años de gobierno del Partido Popular se han incrementado estas partidas de conservación en un 46,1 por ciento. Yo creo que este dato de por sí ya va dejando en el sitio adecuado algunas de las opiniones que estamos oyendo constantemente y que aquí se han vertido a lo largo de esta mañana. También quiero puntualizar que en todos los criterios establecidos en el contrato-programa sobre calidad buena o aceptable de los tráficos ferroviarios hemos pasado de un 61 por ciento en el año 1996 a un 79 por ciento en el año 2002, superando en un 2,3 incluso los objetivos propuestos para este año. Si a eso le añadimos otros índices como el de la mejora de la seguridad, que se mide, como ustedes saben, como índice de frecuencia, dicho índice de frecuencia arrojaba en 1994 un coeficiente de 0,79 accidentes por cada millón de kilómetros y en este momento estamos en el 0,38 y, como se ha dicho aquí, somos el tercer país de Europa en seguridad ferroviaria. Son datos contrastados y homologados por la Unión Internacional de Ferrocarriles, no es una cosa que diga el Partido Popular que apoya al Gobierno. En consecuencia, nos parece que esa comparecencia a petición propia solicitada por el señor Corsini es un acto de extrema responsabilidad para venir a informar a esta Comisión de los datos que como expertos y responsables de la operación del tráfico ferroviario en España se conocen sobre el accidente. Las cosas que hemos oído aquí esta mañana me parecen una exageración y empiezo por desmentir algunas de las cosas que aquí se han dicho.

El señor Corsini ha dicho en su intervención que la investigación efectuada por RENFE no pretende en ningún caso ni juzgar ni acusar ni culpar. Esa labor corresponde a otros ámbitos como el judicial, en un tema que además está *sub judice* y en el que RENFE exclusivamente pone su capacidad técnica para analizar las causas del accidente, y evidentemente las causas son las que el señor Corsini ha manifestado en su intervención. Por otra parte hay quien ha dicho también que el tráfico ferroviario funciona tan mal que los retrasos son de no sé qué cuantía. Pues hay que decir que el 93 por ciento del tráfico ferroviario de este país llega con puntualidad exquisita y lo hace el 99 por ciento en el caso de los cercanías. Por lo tanto, son objetivos de los cuales no debo sentirme sólo yo orgulloso, deberíamos sentirnos todos.

La red ferroviaria convencional ha sufrido de forma permanente desde el año 1996 importantes mejoras y ello consecuencia del importante incremento de gasto público realizado en la mejora de esa red convencional. Quiero recordar que desde la década de los ochenta y en la primera parte de la década de los noventa la inversión en ferrocarriles en este país no sólo ha sido prácticamente inexistente, sino que ha sido la cenicienta. Cuando el Partido Socialista estaba en el poder se dedicó a cerrar líneas de transporte, no sólo de mercancías

sino de viajeros, y yo creo que hizo realmente poco por el ferrocarril. Cuando el Partido Popular llegó al Gobierno el ferrocarril, en concreto en el año 1996, estaba en una situación absolutamente catatónica, estaba muriéndose. Y gracias a los proyectos de este Gobierno y a los incrementos presupuestarios habidos en todas las partidas, el ferrocarril ha pasado a ser la niña bonita de todas las infraestructuras de nuestro país. Esto hay que tenerlo muy claro y reconocerlo así de forma explícita. En cuanto a que la línea Chinchilla-Cartagena, si hubiera sucedido en otra línea a lo mejor ustedes podían haber tenido algún motivo para hacer su demagogia. Les voy a hacer una relación, que yo creo que es necesario que conste en el «Diario de Sesiones», de las obras que se están haciendo precisamente en esa línea. En primer lugar, instalaciones de seguridad CTC, bloqueos y enclavamientos de la línea Chinchilla-Cartagena, ejecución por RENFE con un presupuesto de 29.449.329 euros. Segundo, mejora de las instalaciones de seguridad de Cartagena-Los Nietos en licitación por FEVE con un presupuesto de 4.070.732 euros. Tercero, sistema de comunicación tren-tierra en la línea Chinchilla-Cartagena licitado por RENFE con un presupuesto de 2.077.000 euros. Cuarto, instalación de cables de comunicaciones entre los ramos Alquerías y Cartagena, licitado por RENFE con un presupuesto de 1.659.000 euros. Quinto, suministro de instalación de señalización luminosa y acústica SLA en la región de Murcia, obras en ejecución por RENFE de diez pasos a nivel con un presupuesto de 1.825.869 euros. Sexto, obras de vía para las instalaciones de seguridad de la línea Chinchilla-Cartagena, licitadas y pendientes de adjudicación en este momento con un presupuesto de 1.480.852 euros. Séptimo, línea de alta velocidad Madrid-Región de Murcia, acceso a la ciudad de Murcia, infraestructura y vía, obra licitada por el GIF con un presupuesto de 64.149.968 euros. Octavo, supresión de seis pasos a nivel en la línea Murcia-Cartagena en los términos municipales de Murcia, Torrepacheco y Cartagena, obras ya licitadas por RENFE con un presupuesto de 3.370.000 euros. Noveno, supresión de ocho pasos a nivel de las líneas Alcantarilla-Lorca y Lorca-Baza en los términos municipales de Librilla, Alama de Murcia, Totana, Lorca y Puerto Lumbreras, obras que ya están licitadas con un presupuesto de 5.024.000 euros. Y, por último, supresión de paso a nivel de Alama, en ejecución por la Dirección General de Ferrocarriles, con un presupuesto de 2.602.599 euros. Estas son las obras, infraestructuras e inversiones que se están realizando ya en este momento y están en fase al menos de licitación. Pero podría ser absolutamente exhaustivo si les digo lo que está en fase de proyecto para este año 2003, no sólo por RENFE, sino también por la Dirección General de Ferrocarriles. No quiero extenderme en este dato, pero sí decir que evidentemente esas acusaciones sobre que la falta de inversión en la red convencional está produciendo una serie de accidentes en cadena queda desvirtuado no sólo en este caso, sino en general con los índices de frecuencia, con

los índices de seguridad que tiene nuestro ferrocarril y con los datos que les acabo de aportar. Yo creo, por tanto, que la oposición debe hacer una oposición responsable, basada en datos reales y no confundir sus deseos con la realidad. Aquí se han hecho imputaciones absolutamente graves, acusando de responsabilidad en estos accidentes no sólo al señor presidente de RENFE, sino a otras autoridades y, cuando esto se hace, hay que ser absolutamente responsable y no ampararse en que estamos en sede parlamentaria para decir este tipo de cosas.

Por último, la sociedad murciana debe saber lo que yo he dicho como portavoz de infraestructuras hoy aquí en el Congreso, creo que la sociedad murciana lo está entendiendo muy bien y así se ve claramente y de forma constante cuando hay unas elecciones como las autonómicas. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, les ruego guarden silencio. Todos los grupos tienen su portavoz y si SS.SS. tratan de hacer de portavoces improvisados crearemos aquí un lío en el cual no nos vamos a encontrar a gusto nadie. Por tanto, ruego tengan respeto hacia sus propios portavoces y hacia los ajenos. Vamos a llevarnos bien. **(Risas.)** Tiene la palabra el señor Corsini para responder a los intervinientes.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Free-se): Señorías, yo creo que siempre que he comparecido en esta Comisión he procurado trasladar a todos ustedes transparencia, no he pretendido otra cosa. Miren ustedes, la comparecencia de hoy, por eso la pedí y luego naturalmente la solicitaron los diferentes grupos políticos, pues tenía un tema puntual, que es un accidente muy grave del que había que dar las explicaciones suficientes para que por lo menos en esta Comisión de Infraestructuras tuviesen ustedes los datos objetivos del accidente. Nosotros en ningún momento, yo creo que en ninguna de las intervenciones públicas ni en mis comparecencias ante los medios de comunicación, hemos hecho ninguna acusación de nada. Sí hemos hablado, como un dato probable, de error humano. Cuando se produce un accidente siempre estamos en la duda permanente de qué es mejor, si trasladar la opinión pública los datos que conocemos o sencillamente refugiarnos en una comisión de investigación con la que parece que al final lo que intentamos es ganar tiempo. No se nos puede negar una cierta experiencia en la gestión del ferrocarril, no somos nuevos. Tenemos accidentes, tenemos muchos problemas todos los días, yo creo que, como decíamos antes, transportar 500 millones de pasajeros, operar todos los días con 5.000 trenes me parece que eso da pues todo un oficio. Y no lo digo por mí, que efectivamente llevo muchos años en el ferrocarril y lamentablemente, aunque sólo sea por razones estadísticas, he tenido que asistir a muchos accidentes. Yo siempre soy partidario, en la medida de las posibilidades, de que la opinión pública sepa de primera mano cuál es nuestra opinión, si es que hay opi-

nión medianamente fiable que está pendiente luego de enjuiciamientos de conducta. Nosotros nunca hemos enjuiciado conductas, hemos valorado hechos objetivos. Hay una primera impresión, hay una comisión que investiga y, por lo tanto, a nosotros nos parece que es legítimo que la opinión pública tenga inmediatamente una información de unos hechos que se han producido. Nosotros pensamos en este caso concreto, y lo hemos dicho, que se debe a un error humano, pero no hemos enjuiciado ninguna conducta. Eso corresponde a la vía judicial y naturalmente para se está instruyendo en este momento un sumario. A ese sumario, si se nos pide, aportaremos los datos de nuestra comisión, que actúa de oficio de forma sistemática, lo hacemos en todos los accidentes porque los accidentes, como ustedes comprenderán, no pueden formar parte de un hecho aislado, se sacarán conclusiones. Pero nosotros no hemos enjuiciado conductas, hemos trasladado a la opinión pública un hecho. Esta mañana hemos tenido un alcance, un topetazo en un tren de cercanías, y entendemos que ha sido un fallo humano, es que es así, es que somos capaces de evaluarlo porque estamos en este oficio. Y cuando no lo hemos visto absolutamente claro nos hemos tenido que refugiar en una comisión en el tiempo que siempre nos crea dificultades, porque la sensación que se tiene es que estamos intentando proteger. No, nosotros no nos protegemos. Es un oficio con muchas complicaciones, es un oficio que hemos elegido los que estamos trabajando en esto, sabemos que el riesgo de accidentes existe y nosotros tenemos muchos incidentes en la operación ferroviaria del día a día, porque son muchas circulaciones, muchas personas. Yo creo que siempre que he venido aquí he intentado trasladar a ustedes una cierta experiencia de lo que está pasando; la verdad.

En lo que se refiere a las preguntas puntuales que me han hecho ustedes sobre las inversiones en Chinchilla, yo tengo que negar la mayor. Les voy a dar a ustedes algunos datos de las inversiones en Chinchilla y luego descendemos al detalle. En primer lugar, la infraestructura de la línea de Chinchilla en ese tramo había sido renovada recientemente, estamos hablando del año 1998. Cuando nosotros decimos que se habían renovado la infraestructura estamos hablando de que se había renovado el carril, que se había renovado el balasto y es una línea que está en condiciones absolutamente de actualidad. No es una línea que llevara sin tocarse 30 años; no, es una línea que se renovó en el año 1998. Por lo tanto, problemas de infraestructura en la vía ni uno, la vía estaba en perfectas condiciones para ser operativa. En segundo lugar, podemos hacer críticas al sistema de bloqueo telefónico, pero es un sistema muy seguro. Ya les he dado antes toda la información en relación con número de vías, el número de kilómetros de vía que tenemos en bloqueo telefónico y lo que es vía única. La vía única o la vía doble, y lo he explicado anteriormente, no es un problema de seguridad. Es un problema de funcionalidad y es un problema de capacidad. Es verdad que nosotros en esta línea tenemos en

este momento me parece que un total de cinco Talgos en cada sentido y tenemos, dependiendo de los días, entre ocho y nueve circulaciones de mercantes. A mí me parece que es una línea que por el nivel de tráfico que tiene es suficientemente segura con un bloqueo telefónico y, además, con una vía única porque, por el momento, con ese nivel de circulaciones, no necesita otras inversiones. A pesar de eso, en el consejo de administración de abril de RENFE se autorizó la instalación del control de tráfico centralizado. Comporta unas inversiones cuantiosas, son más de 30 millones de euros, el periodo de ejecución son 18 meses y la empresa que resultó adjudicataria es Dimetronic. ¿Por qué lo hacemos? Para incrementar las capacidades y la funcionalidad de la línea, pensado que en el futuro esa línea podrá tener un mayor número de circulaciones. Quiero decirles que el sistema en este momento de bloqueo telefónico da o tiene una capacidad máxima, en condiciones normales, de 40 circulaciones. Quiero decirles que en estos momentos tenemos 18, pero hay que pensar un poco en el futuro y las inversiones en el mantenimiento del ferrocarril, en la infraestructura convencional, hay que hacerlas de una forma muy singular. Es un tipo de inversión que se muy poco, porque la inversión en línea convencional no es como en las líneas de alta velocidad que generalmente son trazados nuevos. Por ejemplo, en el corredor del Mediterráneo hemos tenido que desarrollar una línea de alta velocidad con una línea que está operativa, y eso nos trae especiales dificultades: hay que hacer el trabajo por la noche, hay que hacer cortes de vías, lo que nos dificulta mucho el día a día. Pues nos pasa tres cuartos de lo mismo en la línea convencional, es un tipo de inversión muy poco lucida porque es muy lenta, se ve muy poco, interfiere mucho en la circulación ferroviaria y eso, algunas veces, a nosotros nos plantea de hecho muchísimos problemas. Incluso algunas veces ven ustedes que hay limitaciones de velocidad, pues claro que hay limitaciones de velocidad, si hay obras hay que limitar la velocidad. Nosotros no vamos a correr ningún riesgo. En cualquier caso, independientemente de la inversión en CTC, que es una inversión puntual de más de 30 millones de euros que se va a desarrollar en los próximos meses, quiero decirles algo más. Yo tengo las ventajas y los inconvenientes de llevar muchos años en el ferrocarril y somos esclavos de la historia, y yo llevo mucho tiempo, y como llevo mucho tiempo conozco la historia de RENFE. Miren ustedes, desde el año 1996, año en que yo asumo la presidencia de RENFE, se han invertido 12,48 millones de euros en la mejora de infraestructura, eso es lo que se ha invertido. No lo que se ha invertido a partir de ahora, estamos hablando de unas inversiones absolutamente distintas. Sin embargo, durante los 14 años anteriores, entre 1982 y 1995, las inversiones destinadas por RENFE a esa línea fueron 7.000.000 de euros, 7.076.000 millones de euros. A lo mejor el esfuerzo es siempre insuficiente y la verdad es que estamos intentando mejorar y hacer mayores inversiones pero, en cualquier caso, no se puede negar que

en el periodo de tiempo que llevo como presidente he invertido exactamente en seis años y pico el doble que mis antecesores en catorce. Son datos objetivos y están a su disposición. Bueno, a lo mejor es poco, y por eso estamos aún haciendo unas mayores inversiones. Por ejemplo, en lo que se refiere a temas puntuales que han sido tratados aquí, como es el paso a nivel de Lorca, en este momento se están montando las semibarreras y el proyecto de supresión total está en el ayuntamiento. Hay unos trámites que hay que pasar por la corporación municipal y que son obligados, pero se están montando las semibarreras para eliminar ese paso a nivel que tan triste recuerdo tiene para todos. En relación con la sustitución de las traviesas, en la estación de Tabarra se nos acusa de que nosotros hemos hecho una modificación de la infraestructura después de cada accidente. Oiga, es que después de un accidente se producen unos daños en la vía que tienen que ser reparados, hemos sustituido las traviesas porque las traviesas habían sido dañadas, pero no es que lo hagamos única y exclusivamente porque se produzca el accidente; es que si no sustituimos las traviesas los trenes no pasan. Es verdad lo de Camarillas, que en este momento está Medio Ambiente desde el año 2000 y sigue ahí su proceso. En el caso de Camarillas hay tres alternativas, en principio, por la información que tengo yo en este momento. La primera de ellas es la alternativa uno, que significa una mejora en trazado, que es un trazado de 42,8 kilómetros, por un importe de 24 millones de euros; la segunda alternativa sería la variante de 13,7 kilómetros por 99,2 millones de euros y una tercera alternativa que es la variante de 21 kilómetros y medio por 100,2 millones de euros. Eso es lo que en estos momentos se está debatiendo en funciones alternativas en Medio Ambiente. Independientemente de eso, en lo que se refiere a las inversiones en esta línea, en este momento están en supresión entre Murcia y Lorca ocho pasos a nivel, por valor de cinco millones de euros.

En cuanto al cierre de estaciones, se nos ha dicho que nosotros estamos cerrando estaciones. No, no es cierto que estemos cerrando estaciones. Hombre, se han cerrado muchas estaciones por tráfico débil a lo largo de nuestro sistema de operaciones de RENFE, pero generalmente porque la propia sustitución de sistemas como es el CTC, que es control del tráfico centralizado, lleva a la supresión de estaciones. En este caso lo que se han incrementado han sido las inspecciones. Es decir, cuando se produce una situación singular en esta línea, como ha pasado en esta línea con un accidente tan grave, pues hay que alertar las inspecciones normales. Porque, miren ustedes, estamos hablando de fallos humanos. Decía el señor Sedó que como consecuencia del estrés. No, no se puede estar estresado con 19 circulaciones al día, distribúyanlas ustedes entre el número de horas y comparen con los tráfico que tenemos aquí en Madrid de tres minutos y medio por circulación y, evidentemente, no es para estar estresado. Pero hay algo peor que el estrés, que es

la rutina. Entonces, nosotros tenemos que intensificar especialmente la vigilancia porque determinados hábitos sistemáticos pueden llevar a la rutina. Ninguno de los que estamos aquí en este momento podemos asegurar que no vayamos a cometer un error, ninguno. Pues para eso, para un error, toda la comprensión de RENFE y toda la magnanimidad. Es decir, nosotros no hemos hecho juicio de valor a nuestra gente, ya nos ocuparemos nosotros de nuestra gente. Ahora, hay errores humanos, los tenemos todos los días y todos los medios de transporte están llenos de errores humanos. Qué duda cabe que si todos cumpliésemos escrupulosamente el código de la circulación, todos, no tendríamos los accidentes que tenemos en carretera. Si nosotros cumpliésemos escrupulosamente el reglamento general de RENFE, no se producirían accidentes. Pero al final de cualquier proceso tecnológico hay una persona y, hoy por hoy, la seguridad absoluta no existe, a cambio de todas las inversiones que quieran ustedes, no existe. No sé si en el futuro se podrá producir con nuevas tecnologías que permitan de una forma u otra evitar el error humano. En cualquier caso, las nuevas inversiones en tecnologías sí sirven para paliar los errores humanos. Y hemos tenido un caso, yo he comparecido en esta Comisión para un caso concreto, el accidente que ustedes recordarán de Torredembarra. En el accidente de Torredembarra había CTC, había ASFA, hubo fallo humano y se produjo un choque lateral en una línea nueva. ¿Por qué se produce eso? Mire usted, si fuésemos capaces de entrar en las percepciones personales o en la cabeza de cada persona en ese momento, pues podríamos resolver el futuro, pero no somos capaces. ninguno de los que estamos aquí somos capaces de resolverlo. Por lo tanto, ¿comprensión para nuestro factor? Toda. ¿Ayuda? Toda, pero nosotros tenemos la obligación de repasar todos estos accidentes para evitar que sucedan en el futuro, porque por eso es por lo que trabajamos, evitar que situaciones como ésta se produzcan en el futuro. ¿Que las nuevas tecnologías van a ayudar? Por supuesto. ¿Que la instalación de nuevos sistemas más sofisticados van a ayudar a paliar los errores humanos? Por supuesto, pero eso necesita un periodo y necesita un periodo de adaptación del ferrocarril a las nuevas estructuras y a las nuevas tecnologías, y eso no se consigue en 24 horas. Miren ustedes, las demandas de seguridad, las demandas de la sociedad que nos rodea van en ascensor y nuestro trabajo va por la escalera de servicio, va lento y muchas veces es muy poco reconocido, pero se trabaja mucho y se trabaja todos los días porque si no todos los días no sacaríamos 5.000 trenes.

Respecto a la seguridad, yo el otro día ponía un ejemplo. Fíjense ustedes si esto es seguro que nosotros tenemos 5.020 maquinistas que todos los días se suben a nuestros trenes. Como ustedes comprenderán, los primeros protagonistas en cualquier accidente son nuestros maquinistas, como se ha visto en este accidente, son las primeras víctimas. ¿Ustedes se creen que si

estos señores no estuviesen absolutamente seguros de lo que llevan en las manos y de la infraestructura ferroviaria se subirían a los trenes, por mucho cariño que tengan el ferrocarril, por mucho amor a su profesión? No puede ser. Estos señores se suben a los trenes porque el tren es seguro, porque el ferrocarril es seguro, independientemente de que tengamos una serie de una serie de accidentes. Lamentablemente, hemos tenido una serie de accidentes, muchos de ellos a principios de año, por diferentes causas, y yo no creo que haya venido aquí a hurtar mi responsabilidad porque desde el primer momento siempre he dicho que aquí el único responsable soy yo. El único responsable soy yo, porque de la formación de los factores el responsable soy yo y tengo que hacer que esto funcione, y de la responsabilidad de los maquinistas y de su formación soy yo. Yo nunca he hurtado mi responsabilidad, en ningún momento, y he venido a dar la cara sistemáticamente. Lo que les estoy exponiendo es la realidad del ferrocarril. Pero el ferrocarril no es del Partido Popular ni es del PSOE ni es de Izquierda Unida, es de todos los españoles, y para eso necesitamos la ayuda de todos. Hagamos entre todos un ejercicio de generosidad y vamos a echarle una mano al ferrocarril. Evidentemente, el ferrocarril está como está y tenemos ahí las inversiones que tenemos y se está haciendo un gran esfuerzo, vamos a ayudar entre todos. Yo de todas formas les voy a hablar un poquito de inversiones, de las series históricas. Ustedes me han hablado de inversiones y yo tengo que hablar de mi gestión. Jamás he hablado en esta Comisión de las personas que me han precedido porque entiendo que todas las personas que me han precedido han intentado hacerlo lo mejor que han podido y lo mejor que han sabido, en función de sus capacidades, pero tenemos unas capacidades económicas finitas. Imagino que exactamente igual que el ministro de Fomento comparece para hablar de determinadas cantidades presupuestarias, pues lo hará el ministro de Sanidad o el ministro de Educación o el ministro de Defensa. En fin, todo el mundo, porque las capacidades económicas en un Estado son finitas. Yo les voy a hablar un poquito de inversiones. La inversión que RENFE destina hoy a la mejora del ferrocarril convencional es mucho mayor que en 1982 —es indudable que tiene que serlo— y, por ejemplo, que en 1992, un año que fue emblemático para el ferrocarril en el que se sobreentiende que ese año se tuvieron que hacer pues unas inversiones extraordinarias. 1982 RENFE, vamos a hablar de RENFE, no del ministerio, invertía en la red convencional 180.000.000 de euros, diez años después la inversión había descendido a 177.000.000 de euros, a pesar de la deflación de esos diez años. Sin embargo, en 2002 RENFE ha invertido en la mejora de la red convencional 281.000.000 de euros, un 60 por ciento más que hace diez años, dato que pueden ustedes contrastar en cualquier momento y está a su disposición, yo se los enseño. También les voy a dar datos del Grupo Fomento, porque en definitiva yo vengo hoy en una doble condición, donde se integran además de las inversiones propias de RENFE y la Dirección General

del Ferrocarril, las de FEVE y las del GIF. En 1982 en la red ferroviaria convencional se invertían 309.000.000 de euros. En 1992 esa inversión había descendido hasta los 285.000.000 de euros, a pesar también de la deflación de esos diez años. Sin embargo, en el año 2002 el Ministerio de Fomento ha invertido en la red convencional 535.000.000 de euros, un 88 por ciento más que hace diez años. Pero les voy a dar también las inversiones totales del ferrocarril, al que además incorporamos la apuesta del Gobierno por el desarrollo de una red de alta velocidad, porque hay que contemplarlo también. Hubo unas inversiones del Gobierno desde el año 1992 en el desarrollo de alta velocidad y ahora las hay, en un desarrollo más amplio, con mayor alcance y con mayores inversiones. En concreto, en 1982 las inversiones destinadas al ferrocarril eran de 309.000.000 de euros. En 1992 —estábamos en pleno auge de la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla— la inversión destinada al ferrocarril eran de 601.000.000 de euros. Sin embargo en el año 2002, la inversión destinada al ferrocarril español ha sido de 3.145 millones de euros, diez veces que la inversión de 1982 y cinco veces más que la de hace diez años. Y esta es la realidad. Pueden ustedes constatar los datos, pueden ustedes chequearlos. Lo que quiero decirles es que todo el mundo ha hecho los esfuerzos que ha podido en función de las capacidades y disponibilidades presupuestarias. Todo el mundo ha intentado hacerlo lo mejor posible, pero esto del ferrocarril es de todos, no es del Partido Popular ni de Izquierda Unida ni del PSOE, es de todos o yo lo entiendo así, por lo tanto, vamos a ver si ayudamos entre todos.

Yo no sé si me queda cosa alguna más. He intentado constarles a ustedes lo mejor que he sabido y lo mejor que he podido. En cualquier caso, si algún otro dato o alguna de las preguntas no hubiese sido contestada globalmente, yo con muchísimo gusto se lo envío a sus señorías. **(La señora Marzal Martínez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminada la comparecencia, agradecemos al señor Corsini y a todas SS.SS. su presencia. ¿Señora Marzal?

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: Solicito al presidente una brevísima intervención. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor López-Amor?

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Yo creo que la comparecencia está terminada. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Sedó?

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Yo también pediré una pequeña aclaración.

El señor **PRESIDENTE**: Bien señorías, el Reglamento prevé que puede existir un turno de aclaraciones, pero SS.SS. saben perfectamente que se trata de eso, de aclaraciones exclusivamente y no de reabrir el debate. Por tanto, estableceremos un turno de dos minutos por grupo para pedir las aclaraciones que estimen pertinentes. Si van a compartir el turno saben SS.SS. que tienen un minuto, pero como S.S. es una hábil parlamentaria, lo hará con la rapidez necesaria. Se trata de preguntas y aclaraciones, señoría, no de abrir el turno. La señora Marzal tiene la palabra.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: El ferrocarril es de todos, señor Corsini, es cierto, me ha conmovido usted, queremos verlo. Da usted cifras globales de inversión y yo le pregunto a la hora de ejecutar presupuestos. Fíjese usted en los de Asturias y fíjese usted en los de Murcia, por casualidad, fíjese usted en los de Asturias porque parece ser que el señor Cascos es asturiano. No me ha respondido a muchas de las preguntas que yo le he hecho sobre la maquinaria, sobre los retrasos, aunque el señor López-Amor sabe más que el Gobierno, porque yo los datos que he dado son del Gobierno, y me habla por ejemplo de la vía doble. Yo no he mencionado la vía doble porque sé lo que usted dice. Por último, con la venia del señor presidente, me ha parecido que el señor López-Amor está haciendo méritos para sustituir al señor Corsini y que la suya es una intervención rastrera al final porque parece que si los murcianos votan al Partido Popular tendremos que soportar accidentes y muertes. ¿Quiere decir eso, señor López Amor?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Perea.

El señor **PEREA CORTIJO**: Intervengo para aclarar muy brevemente un tema que ha vuelto a aparecer en el disparadero una vez más, que es la cuestión del fallo humano y la imputación de responsabilidad. Aquí se ha hablado directamente de estrés, de rutina, de hábitos y yo entiendo que eso ya prejuzga, por acción o por omisión, una interpretación sobre las causas del accidente. Yo vuelvo a reiterar aquí, por si no ha quedado claro anteriormente, que estamos en todo caso ante un tema que tendrá que sustanciarse ante los tribunales. En cualquier caso, yo quiero introducir una valoración muy sencilla porque creo que es importante que se introduzca y hace referencia a la normativa de la prevención de riesgos laborales, señor Corsini. Como usted sabe, la Ley 31/95, de prevención de riesgos laborales, establece en su artículo 15.4 que la efectividad de las medidas preventivas deberá prever las distracciones o imprudencias no temerarias que pudiera cometer el trabajador. Yo solamente quisiera que me aclarara, en el caso concreto en que se produce una imprudencia no temeraria en el otorgamiento de la señal de marche el tren, del artículo 247 del reglamento de circulación, qué acción concreta puede existir para que se produzca

en una marcha atrás y se produzca el cambio de lo que finalmente ha sucedido. Es decir, qué argumento mecánico o qué medio mecánico existe en cumplimiento de la prevención de riesgos laborales que contemple una imprudencia no temeraria como ante la que presumiblemente estamos. En todo caso, creo que es un elemento muy importante.

Por último, yo entiendo que aquí se han dicho muchas frases hechas, esclavos de la historia, confundir deseo con realidad... Yo voy a introducir una más y es la de que a veces los silencios dicen más que los gritos o que las palabras. Yo entiendo, ante su silencio cuando se le ha preguntado que porqué RENFE duplica en este momento en estaciones como la de Chinchilla el número de jefes de circulación, que usted me está dando ya la llamada por respuesta, en el sentido de que hay un reconocimiento expreso de que lo que lógicamente tiene que haber es una responsabilidad compartida de más de una persona para garantizar que en el gabinete de circulación debe existir la mayor seguridad. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Yo quería hacer unas pequeñas observaciones. He ido leyendo mientras intervenían otros compañeros y he sacado alguna conclusión. Antes he dicho que consideraba que el tema estaba pendiente de la decisión judicial, pero desde el primer momento se habla de un posible fallo humano. También me corrobora esto cuando, en el esquema donde están la declaraciones de las personas, una persona, que puede ser el implicado o quien produjese el fallo humano, dice: No creo recordar dar la orden de salida, pero sí me dí cuenta, cuando le daba la limitación al maquinista, de que la señal de salida estaba en vía libre. Si él era el responsable de esta señal de salida en vía libre, a mí me hace intuir la posibilidad de que aquí está el fallo humano, porque esta señal de vía libre no tenía que estar en vía libre. Los jueces resolverán lo demás. He añadido esto por lo que ha dicho un compañero de otro grupo, pero mi intervención se ha limitado básicamente al esquema general de lo que sucedió.

Analizaré ahora más a fondo el informe que nos ha facilitado y le haré en todo caso por escrito una pregunta sobre el bloqueo telefónico. Después de leer las transcripciones de las llamadas telefónicas que figuran en él, veo que también desgraciadamente esto sucede debajo de una línea de alta tensión; hay una línea que cruza de vez en cuando la vía y el accidente sucede justo debajo, produciéndose lo que usted decía, la posibilidad de incendio por el arco eléctrico. Otra fatalidad. Quizá pediré información sobre el funcionamiento del bloqueo telefónico, porque me da la impresión de que en los primeros tramos cortos, que puede ser desde una estación a donde se produce un suceso como este, hay un espacio muerto en el que no se puede intervenir con el bloqueo telefónico.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Para no repetir lo que han expuesto ya los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, solamente diré dos cosas. El señor Corsini nos decía que las inversiones en nuevas tecnologías no se pueden hacer de un día para otro. Explíquenos, señor Corsini, por qué durante un año no se ha adjudicado el sistema de control de tráfico centralizado. Desde el mes de marzo del año 2002 hasta el mes de mayo del 2003, que es cuando lo han adjudicado ustedes. Dénos esa explicación, por qué un año parado. Y a lo mejor empezamos a aclararnos por qué se tarda tres años en hacer una adjudicación. No pedimos que se haga en 24 horas, pero estamos hablando de tres años; tres. Y los datos no son nuestros, los datos son de ustedes. Otra cuestión. Usted hacía un llamamiento a un ejercicio de generosidad entre todo el mundo, porque el ferrocarril es de todos, de la sociedad en general. Bien, pues también a lo mejor nos tienen que explicar ustedes por qué, cuándo desde los diferentes grupos parlamentarios y en concreto desde el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida se hacen propuestas concretas y específicas para mejorar distintos tramos de la red convencional —que no estamos pidiendo nada del otro mundo—, se nos tacha, como ha hecho en su intervención el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, de demagogos. Y estamos hablando de lo mismo que usted está diciendo que se tiene previsto hacer, no que se esté haciendo, que se tiene previsto hacer. De lo mismo, estamos hablando de lo mismo, no estamos hablando de nada fuera de lo normal ni de nada que no se pretenda llevar a la práctica. Ahora, ¿cuándo? No se sabe, entre otras cosas porque llevan ustedes desde el año 1996 estudiando aquellas obras de infraestructura que necesita esta línea. Nosotros aceptamos el esfuerzo de generosidad, pero ese esfuerzo de generosidad no está solamente por las propuestas que podamos hacer los demás, sino por la voluntad política que pueda tener el Gobierno en ponerlas en práctica. Si no, hablaremos sencillamente de continuar permanentemente haciendo propuestas para encontrarnos con el muro de la incomprensión y de la demagogia que sí que se practica desde los bancos que tengo a mi izquierda.

El señor **PRESIDENTE**: El señor López-Amor tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Quiero agradecer al señor presidente de RENFE no sólo su comparecencia, sino el informe que nos ha dado a todos los grupos parlamentarios a través de su presidencia. Dicho esto quería simplemente decir a la señora Marzal que el Partido Popular, en la región de Murcia, tiene una experiencia contrastada de gestión, de aceptación por la sociedad civil, lo cual le ha permitido revalidar la mayoría absoluta hace muy poco tiempo. Esa mayoría

absoluta significa la aceptación de esa gestión por parte de la ciudadanía, pero no significa que estemos sentados, como usted dice, como buitres carroñeros sobre muertos o sobre accidentes.

Este es un hecho lamentable —un accidente siempre es un hecho para lamentar—, que además a este grupo y a los responsables políticos, tanto del ministerio como a la presidencia de RENFE, nos ha producido auténtica consternación. Dicho eso, lo que no puedo aceptar es su visión carroñera de la realidad. **(La señora Marzal Martínez: ¡Ya estamos, presidente, por favor!)** Y yo no tengo que hacer méritos de nada y menos de lo que usted dice. Porque además la presidencia de RENFE, felizmente, está desde hace ya muchos años muy bien gestionada por el señor Corsini. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, señorías.

El señor Corsini tiene la palabra para cerrar la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Corsini Free-se): Brevemente. En primer lugar, vuelvo a repetir que no hemos hecho nosotros ninguna imputación, nadie puede decir que se haya hecho ninguna imputación. Esto seguirá el trámite normal, corresponde enjuiciar conductas en este caso a la investigación judicial, a quien corresponda. Nosotros analizamos hechos, los objetivamos y los ponemos a disposición de esta Comisión y a disposición del juez, si así lo determina. En segundo lugar, ya hemos dicho que magnanimidad y comprensión con nuestra gente. Ello forma parte de nuestra disciplina interna; por lo tanto dejen ustedes que nosotros hagamos esas cosas.

En relación con el mayor número de personas, yo tengo que rechazar un poco que el mayor número de personas signifique mayor seguridad. Nosotros hemos ido reduciendo el número de personas y se ha reducido sensiblemente la accidentalidad porque eso va precedido de una serie de renovaciones tecnológicas que ayudan. Si no, estaríamos en el ferrocarril de hace ciento cincuenta años, con doscientas mil personas. Eso no es así. Es verdad que nosotros, en la línea de Chinchilla, después del accidente estamos reforzando las inspecciones. Claro que sí, lo hacemos siempre. Porque además no se olviden ustedes de una cosa. Vamos a iniciar una serie de obras en estos próximos días, y esas obras van a producir una serie de alteraciones en el tráfico. Yo quiero tener la absoluta seguridad de que no va a haber ningún problema con esas alteraciones. Y hemos hecho exactamente igual aquí que estamos haciendo en todos los sitios donde se están produciendo rehabilitaciones urgentes. ¿Por qué? Ustedes habrán visto que antes hemos hablado de un plan de rehabilitaciones urgentes como consecuencia de la climatología que hemos tenido, sobre todo en la cornisa del norte, pun-

tualmente Castilla y León en lo que ha sido la zona de Canfranc, —el ferrocarril de Barcelona-Puigcerdá.

Nosotros somos especialmente cautos, nosotros no vamos a sacrificar la regularidad a cambio de nada. Lo único que ponemos encima de la mesa es la seguridad y la regularidad. En este caso concreto habrá que superarla a la seguridad de nuestros pasajeros. Por lo tanto, inspecciones todas y naturalmente límite de velocidad donde se estén haciendo obras. Porque las obras, vuelvo a repetir, interfieren sensiblemente en nuestra operación ferroviaria. Y nos causan muchísimos problemas. En este caso se ha producido un accidente en un sitio determinado y se van a realizar una serie de obras. Nosotros reforzaremos la vigilancia, eso forma parte de nuestro quehacer cotidiano. No se puede tomar como una excepción. Con el tráfico que había en esa línea, con el sistema de bloqueo telefónico, el ferrocarril es absolutamente seguro. Ha habido lo que ha habido, pero eso no lo vamos a resolver multiplicando por cinco el número de factores en cada estación. Yo creo y lo he dicho muchas veces, que lo que intentamos es que se cumpla la reglamentación, pero, aquí y en cualquier sistema de transporte si se cumple la reglamentación de forma ortodoxa no tiene por qué haber problemas. Los fallos humanos están ahí y qué le vamos a hacer.

Sobre lo que me planteaba del material, es verdad que en este momento tenemos el material que tenemos, en la línea de Cartagena y de Murcia, pero tenemos en este momento un plan para una importante renovación de material. Ese es el material que tenemos pero es un material que va a ser sustituido, y estaré en condiciones de decirles próximamente los plazos. Están llegando nuevas unidades que van a ser distribuidas, tanto en cercanías, con los nuevos concursos que están llegando, como material convencional o material de larga dis-

tancia. Por lo tanto, habrá una nueva distribución de material, pero por el momento tenemos el que tenemos, porque no tenemos la capacidad de improvisar trenes en 24 horas. Saben ustedes que los procesos de fabricación son largos y si las infraestructuras son complicadas, los procesos de fabricación, también. Tenemos un plan muy ambicioso y yo creo que estaremos en un plazo próximo en condiciones de dar un buen servicio.

Respecto al ASFA y la señal en verde, podemos darle muchas vueltas al tema, pero es que además el tren Talgo que llegó tenía una señal en rojo. En el caso hipotético de que hubiese habido un error del maquinista, con señal en rojo, hubiese funcionado el sistema ASFA, hubiese bloqueado el tren, lo hubiese parado. Es que la señal estaba en verde. Entonces hay lo que hay. No hay otra cosa. Y hay una serie de conversaciones que nosotros desconocemos, y lo he dicho anteriormente, entre el maquinista y el jefe de circulación, porque no somos testigos; lamentablemente el único que podría responder a eso es el maquinista, que ha fallecido. El día que quieran hablamos de los sistemas, porque son todos sofisticados. Vuelvo a repetirle que todos los sistemas están muy bien pero si se cumple el reglamento de circulación.

No sé si habré dejado algún tema sin contestar. Me disculpan ustedes, pero he intentado contestar a todas sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Corsini. Señorías, sustanciada la comparecencia, damos las gracias de nuevo al compareciente y levantamos la sesión.

Eran las doce y diez minutos del mediodía.

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**

