



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 106

Pág. 1

**SOBRE EL ACCIDENTE FERROVIARIO
OCURRIDO EN SANTIAGO DE COMPOSTELA
EL 24 DE JULIO DE 2013**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIU-JOAN GUILLAUMES
I RÀFOLS**

Sesión núm. 14

celebrada el miércoles 14 de noviembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de investigación sobre el accidente ferroviario ocurrido en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2013:

- Del señor Carr (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001491) 2
- Del señor Vallejo Abad (exdirector industrial de Talgo), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001492) 19

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 2

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

COMPARECENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN SOBRE EL ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EN SANTIAGO DE COMPOSTELA EL 24 DE JULIO DE 2013:

— DEL SEÑOR CARR (JEFE DE UNIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA DE LA AGENCIA FERROVIARIA EUROPEA, ERA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001491).

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos una nueva sesión de comparecencias de la Comisión de investigación del accidente ferroviario ocurrido en Santiago hace ya cuatro años. Y en esta ocasión, sin menospreciar a nadie, tenemos a un invitado de privilegio. Está con nosotros don Christopher Carr, jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA, para informar en relación con el objeto de la Comisión. Bienvenido, señor Carr, es un placer para todos los grupos parlamentarios que esté usted aquí. Muchas gracias por aportarnos su pericia y también por el informe que preparó sobre esta cuestión. Es uno de los documentos que mayor importancia tiene en el trabajo de esta Comisión. Disculpe mi inglés algo deficiente.

Informo a la Comisión que para escuchar la traducción simultánea tendrán que seguir el canal uno. Señor Carr, para la interpretación puede conectar el canal 2. Tiene usted cinco minutos para su presentación inicial. A continuación, los grupos parlamentarios tendrán siete minutos para formularle preguntas, que después usted podrá contestar.

Bienvenido, señor Carr, y muchísimas gracias por estar aquí hoy, su presencia es para nosotros un honor. Tiene la palabra.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Muchísimas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, honorables miembros de esta Comisión, por invitarme. Voy a comenzar presentando mis condolencias por parte de la agencia a las víctimas y a aquellos afectados por el accidente; por supuesto, esto es lo primero. ¿Por qué estoy yo aquí? Mi trasfondo es que soy ingeniero, he pasado más de treinta años en la industria ferroviaria tanto en el sector industrial como en la Autoridad de Seguridad en el Ministerio correspondiente de Reino Unido, y ahora estoy en la Agencia Ferroviaria Europea. En el momento en que redactamos el informe era jefe de seguridad. Analizamos el informe de la CIAF y respondimos al requerimiento de la Comisión. Ahora también soy consejero de la agencia y, en ese sentido, se me ha invitado y he sido enviado para responder a sus preguntas. He de decir formalmente que para nosotros el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es la única institución que tiene derecho a dar una interpretación autorizada de la legislación europea, y conforme al artículo 267 del Tratado se puede acudir al tribunal para cualquier interpretación que se necesite de las nuevas leyes. Dentro de ese margen yo puedo explicar por qué hemos afirmado lo que hemos afirmado como agencia en ese informe, y voy a tratar de ayudarles en lo que yo pueda.

También hay dos puntos que tengo que mencionar. No investigamos en su día el accidente, simplemente revisamos el informe de esta institución que investigó el accidente en España, la CIAF, a instancias de la Comisión. Por eso nosotros posiblemente no tenemos las respuestas que ustedes están buscando porque no hicimos la investigación como tal del accidente. En segundo lugar, nosotros lo que teníamos que evaluar era la independencia de ese órgano que investigó a instancias de la Comisión Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, he olvidado decir que con nosotros está doña Ana Miranda, eurodiputada del Parlamento Europeo que está siguiendo la sesión desde aquí al lado. Agradecemos encarecidamente su presencia y su interés por este tema, y le damos la bienvenida a esta que es su casa también.

A partir de ahora daremos la voz a los grupos parlamentarios empezando por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra el señor... Perdón, me sale el Oblanca, pero nunca me sale el Martínez, esto es un poco extraño. Bien, señor Martínez Oblanca, le rogaría que por favor hablara lo más despacio posible para facilitar la función de los traductores. Muchísimas gracias, señor Martínez Oblanca, y excuse mil veces mi olvido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 3

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: No, casi se lo agradezco, señor presidente, porque a mí políticamente todo el mundo me conoce como Oblanca. Cuando pregunta el CIS por el señor Martínez, nadie conoce al diputado Martínez; así pasa lo que pasa después en las valoraciones de los líderes políticos. Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes a todos los miembros de la Comisión, y buenas tardes también, por supuesto, a don Christopher Carr, me sumo a la bienvenida a esta Comisión. Es una Comisión de investigación parlamentaria relativa a ese trágico accidente ferroviario de Santiago de Compostela en julio de 2013, en el que perdieron la vida ochenta personas y se truncó también la vida de muchísimas familias y allegados.

Señor Carr, antes de nada, explíquenos por favor qué es la Agencia Ferroviaria Europea.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Por supuesto, lamento no haberlo hecho en mi introducción, tiene usted razón. La Agencia Ferroviaria Europea es una agencia de la Comisión Europea, y nuestra actividad es la armonización técnica de todas las vías férreas en la Unión Europea para impedir que haya obstáculos o barreras técnicas. En segundo lugar, tenemos también responsabilidad de supervisión en cuanto a la seguridad del sistema ferroviario europeo. Trabajamos con autoridades de seguridad nacionales y otros organismos de investigación. Estamos muy activos en la Comisión y en algunos otros sectores que tienen que ver con lo ferroviario.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Aprovechando su experiencia, quisiera pedirle una valoración o una opinión sobre la seguridad ferroviaria en nuestro país, en España.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Como ustedes saben, tenemos una serie de indicadores comunes que proceden de las autoridades nacionales de seguridad. Publicamos un informe semestral donde se estudian los niveles de seguridad en cada uno de los Estados miembros. Basado en las cifras o datos que recibimos, creo que se puede decir que el sistema español de seguridad es muy adecuado, desde nuestro punto de vista es un buen sistema de seguridad.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Creí entender en su intervención inicial que su participación en relación con este accidente ferroviario no es tanto investigar el propio accidente, sino hacer una revisión del informe de la CIAF. Es así, ¿verdad?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Sí, de hecho, la Comisión Europea nos pidió repasar este informe, ver sus puntos fuertes y débiles y hacer una serie de comentarios sobre todo en cuanto a la independencia del organismo que investigaba el accidente, nosotros mismos no hicimos ninguna investigación.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Bien. En relación con esa valoración que ustedes hicieron respecto al informe de la CIAF, señor Carr, quiero decirle que he preguntado muy reiteradamente en esta Comisión a los comparecientes, primero, si conocían el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, de la CIAF, y para mi sorpresa he visto que algunos comparecientes que yo entiendo que son responsables y personas relevantes en materia ferroviaria, desconocían el informe pese a estar de alguna manera involucrados y con conocimiento en relación con el accidente. En todo caso, a mí, que soy profano en cuestiones ferroviarias, me parece que es un buen informe, muy amplio, muy detallado, como corresponde por otra parte a un accidente o a una tragedia de estas características, seguramente al accidente más catastrófico en la historia reciente de España. De hecho, en la historia del parlamentarismo español en las Cortes Generales no hay precedentes de una Comisión de investigación como esta porque, afortunadamente, no ha habido un accidente tan terrible como el que se produjo en julio de 2013 en Santiago de Compostela.

En relación con esa evaluación que hicieron ustedes desde la ERA, la Agencia Ferroviaria Europea, me gustaría formularle alguna pregunta. Ustedes cuestionaron el trabajo independiente de la CIAF, y la CIAF a su vez les remitió a ustedes un contrainforme o análisis donde se respondía punto por punto a las apreciaciones que ustedes hicieron inicialmente. Me gustaría saber si hubo por su parte una nueva contestación respecto a la CIAF.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Sí, muchas gracias. De hecho, antes de la publicación de su documento tuvimos una serie de reuniones con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 4

ellos para repasar todas las cuestiones y, en nuestra opinión, no había nada en el análisis que pudiese cambiar nuestro punto de vista, nos mantuvimos en todas esas apreciaciones que se habían expresado en el primer informe. Es verdad que el informe de la CIAF profundiza en muchos hechos, explica lo que pasó y la secuencia de lo ocurrido; lo que a nosotros nos preocupó es que es demasiado flojo en cuanto a las razones, por qué paso. De manera que nuestra principal preocupación era que se pudiese aprender, extraer lecciones concretas de lo ocurrido. Si quiere que diga algo más en cuanto a la independencia, el documento en sí identifica que en el equipo de investigación había dos miembros, uno era del operador y otro del gestor de las infraestructuras, directores de seguridad en ambos organismos. Lo normal es que dichas organizaciones también produzcan informes propios de investigación, pero si miramos la legislación, no tendrían que participar o formar parte del propio equipo investigador. En los anexos del informe de la CIAF para nosotros esta claro que en los certificados de autorización a veces no aparece la misma persona, pero las autorizaciones sí llevan la firma de personas que han estado en el equipo. Esto vulnera la legislación. No hemos hecho ningún comentario sobre cómo actuaron estas personas, pero desde nuestra perspectiva no es adecuado que estas personas hayan estado involucradas en el equipo investigador, teniendo en cuenta que lo que hacían era investigarse a sí mismos, su propia actividad.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Le agradezco la respuesta.

Señor Carr, ¿debería hacerse un nuevo informe respecto a este accidente aquí en España?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Seguramente sabe usted que en nuestro documento se dice que tiene que haber una investigación que cumpla las líneas de la Directiva sobre Seguridad Ferroviaria. Esta era nuestra opinión debido a los asuntos de la independencia y estos puntos flojos que sobre todo se refieren a comprender las razones subyacentes, las razones de raíz. Creo que hay que abordar estas cuestiones, sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Nada más, señor presidente. Le agradezco, señor Carr, sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Martínez Oblanca.

No estando presente ningún representante del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, tiene la palabra don Gabriel Rufián Romero, que es su portavoz.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Antes de todo, como no puede ser de otra manera, y entiendo que lo harán otros grupos parlamentarios, quiero expresar nuestra más enérgica queja por el hecho de que se haya vetado —ellos lo llaman votado— que Ana Miranda, eurodiputada del BNG y denunciante de este caso en Bruselas, pueda estar hoy aquí. Me parece sorprendente por parte del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Socialista que veten a una persona de este tipo, repito, eurodiputada del BNG y denunciante de este caso. No me sorprende tanto del Partido Popular, pero sí que me sorprende un poco del Partido Socialista Obrero español, que luego se reúne con las víctimas y les dice que no veta absolutamente nada. Aquí hemos tenido a familiares de comparecientes, que me parece bien, y yo personalmente sufro en cada Comisión de investigación la presencia de diputados no adscritos del Grupo Parlamentario Popular para aplaudir y para abuchear en función de lo que se diga.

También quiero denunciar, señor presidente, el hecho de que uno de los miembros de la Mesa —entiendo que es miembro de la Mesa, aunque nunca le vemos aquí, solamente le vemos los días que hay cámaras—, el señor Gómez-Reino de En Marea, más llamado Tone, me ha llamado payaso por...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rufián, ahora definitivamente se ha desviado del tema. Si tiene una intervención en base al artículo 71 por alusiones o lo que sea, la utiliza después y yo se la aceptaré, pero ahora, por favor, le pediría que se centrara en el tema.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor presidente, me parece curioso que una persona de En Marea me llame payaso por pedir la comparecencia de esta persona, Ana Miranda, aunque tampoco me sorprende tanto.

Señor Carr, muchas gracias por estar hoy aquí. Su agencia, como ha comentado mi compañero, el señor Martínez Oblanca, emitió un informe firmado por usted mismo muy claro y muy duro con la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 5

investigación llevada a cabo por la CIAF en torno al accidente que hoy aquí nos ocupa. En el informe ustedes dicen cosas tan duras como que la CIAF no aseguró la independencia de la investigación. Ustedes dicen cosas tan duras como que la CIAF se centra en la causa directa, centran la responsabilidad exclusivamente en el error humano y no responde a cuestiones esenciales sobre las causas del accidente. Ustedes dicen que estas preguntas sin resolver se guardan en relación con la falta de objetividad de organismos que las investigaron, y que el organismo de investigación no cumplió con los requisitos de independencia establecidos en la Directiva de Seguridad Ferroviaria. La verdad es que nosotros aquí hemos tenido comparecencias de muchísima gente, y yo creo que prácticamente el 90% o no sabían nada o acusaban al maquinista de forma exclusiva. ¿Usted está de acuerdo con esto?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Como ya le he dicho, nosotros no investigamos como tal el accidente, no teníamos que decidir nada en relación con la responsabilidad, solamente hablábamos de los organismos implicados. Ahí se tenía que hablar de causas directas y otro tipo de causas para prevenir accidentes en el futuro. Lo que nosotros hemos dicho es que, por supuesto, la CIAF tiene razón en la evaluación de la causa directa. Todo el mundo puede aceptar que el tren descarriló porque iba a demasiada velocidad en esa curva. Como físicos o desde el punto de vista de nuestro conocimiento de la Física, estamos de acuerdo con esto, pero en el marco en el que tiene que haber un sistema de seguridad en el cual previamente se gestionan los riesgos, se evalúan y se establecen una serie de medidas; desde el punto de vista de la seguridad, ya sea en el gas o en otros ámbitos, siempre tiene que establecerse un sistema múltiple de protección, de manera que si uno falla, haya otros sistemas de protección. En este caso lo que hemos visto es que solamente había una barrera para proteger y era el propio conductor, el maquinista, y eso es un error, no podía haber otra intervención. Nuestra preocupación era entender por qué en el informe no se analizaba de forma más crítica cómo se había podido llegar a esa situación, a una situación en la que solamente una protección. También ver si había una armonización y un respeto de la normativa en seguridad; si se estaban cumpliendo todas las normativas, no se analiza por qué paso lo que había pasado, qué otras cosas se podrían haber hecho, no se menciona todo eso.

En el informe había recomendaciones muy buenas, por ejemplo, se hablaba de otras medidas de ingeniería posteriormente; que cuando hubiese esas transiciones en velocidad se instalasen nuevas balizas en la vía. En teoría todo eso la verdad es que se podía haber identificado antes del accidente en la evaluación de riesgos. Creemos que el informe de la CIAF no analizó esos elementos generales y de fondo, y tampoco examinó con detalle cómo se hacían los informes de riesgos, cómo se tomaban las decisiones, con qué criterio se hacían esas transiciones de una vía a otra, no se analiza críticamente; la gestión de todos esos procesos; qué riesgos se tuvieron en cuenta; qué medidas paliativas o de mitigación de los riesgos tras la evaluación se ponían en marcha. La definición de las causas directas por parte de la CIAF creo que es correcta, posiblemente el conductor se distrajo, pero no se va más allá y, en ese sentido, creemos que el informe no profundiza lo suficiente. Creo que las autoridades se tienen que preguntar a fondo por qué el propio sistema permitió este fallo y estos fallos.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias, señor Carr.

De hecho, yo creo que todos aquí estamos de acuerdo en que el maquinista —él estuvo aquí y lo dijo— tiene una parte de responsabilidad absolutamente innegable, pero hay un hecho que desde el punto de vista de este grupo parlamentario es vital para lo que pasó aquel día, que es la desconexión en menos de veinticuatro horas, en función de una decisión en un correo electrónico entre dos altos cargos de Renfe y ADIF, del sistema de seguridad embarcado ERTMS. Aquí nosotros hemos tenido de forma muy legítima a gente que nos ha dicho que la desconexión de este sistema de seguridad no tuvo nada que ver con lo que pasó aquel día, que el hecho de que hubiera estado activado no hubiera cambiado absolutamente nada. Nosotros y cualquier técnico independiente discrepamos. ¿Usted qué opina?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Creo que tengo que decir que yo soy un ingeniero mecánico, no soy experto en la señalización, pero sí había que hacer un diseño y el tramo de ERTMS finalizaba antes de la curva. Si en ese momento el conductor ya estaba fuera, él tenía que supervisar la velocidad a la que se iba en ese tramo. La única cuestión que puedo decir una vez más es: la verdad es que uno nunca sabe qué es lo que hubiera pasado si hubiera estado en funcionamiento el ERTMS, si hubiera habido una indicación que hubiera llegado al maquinista en su pupitre o en su pantalla de que estaba abandonando el tramo dirigido o controlado por ERTMS y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 6

entraba en ASFA, si se le hubiera indicado realmente que estaba abandonando un sector. Si uno habla con expertos en el factor humano, te dirán que esto es una medida potencial que te puede rescatar porque en cualquier caso llama la atención de esta persona sobre que ha habido un cambio en el sistema de seguridad, sí, pero la verdad es que no podemos saber de ninguna manera si él habría podido hacer algo, con conversación telefónica o no, a dónde se hubiera dirigido su atención, no podemos estar seguros.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: El informe de su agencia es durísimo, y usted ha comentado la falta de imparcialidad de la CIAF en según qué aspectos de su informe. ¿Qué opinión tiene sobre que ese informe lo elaboraran miembros o responsables de Renfe y ADIF que habían estado involucrados en el accidente de una forma directa o indirecta y, sobre todo, algunos de ellos incluso en la decisión de desconectar el ERTMS? En definitiva, ¿alguna vez había visto que gente involucrada en un accidente investigara ese accidente de manera imparcial?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Creo que es normal, por lo que yo he visto, que tras un accidente las empresas ferroviarias investiguen por sí mismas qué es lo que ha pasado, pero lo que también pienso, y lo decimos en el informe, es que desde nuestra perspectiva la investigación realizada por el organismo nacional siempre tiene que respetar la independencia, la no participación de cualquier parte interesada donde pueda presuponerse que hay un conflicto de intereses, y esa es la única cuestión. Yo no puedo juzgar exactamente qué impacto tuvo esto en el informe, lo único que podemos decir es que estas personas formaban parte de la investigación. Para nosotros este extremo no era correcto e identificamos en cuanto al contenido del informe que había deficiencias, no era lo suficientemente profundo. No podemos decir cómo hubiera resultado este informe de carecer de esta influencia. Sí sabemos que tenemos una situación en la cual había en el equipo personas implicadas con las organizaciones. Esto es lo que hemos dicho en la Comisión Europea, y pensamos que tiene que hacerse una investigación que se añada a esta.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señor Rufián, que acumule sus preguntas, porque ha superado los diez minutos descontando los dos anteriores.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Se lo agradezco mucho señor presidente.

Dos preguntas finales, señor Carr. Estamos hablando de un proyecto que se plantea a quince años, de 3000 millones de euros de coste total, que se cambia para acelerarlo en ocho meses, y se dice que la alta velocidad por fin ha llegado a Galicia. Esto lo anuncia el ministro Blanco, del Partido Socialista Obrero Español. Las dos preguntas son muy sencillas. ¿Le parece que en un momento dado afecta a la seguridad el hecho de intentar acelerar a ocho meses un proyecto de quince años —así lo entiende este grupo parlamentario— por presiones comerciales y políticas? ¿Cree que el hecho de que después del accidente se dijera que aquello no era alta velocidad, que casi es kafkiano, porque había cartelones en los que ponía alta velocidad, tiene algo que ver con que en ese momento el Estado español estuviera vendiendo su alta velocidad en el resto del mundo?

Muchas gracias. Con esto ya acabo.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Muchas gracias.

Según lo que yo conozco, por mi experiencia, es posible que un proyecto amplio de infraestructura sufra modificaciones a lo largo de su vida. También puede ocurrir debido a que cambia la cuestión de los costes del presupuesto, del ámbito o el alcance del proyecto. Sí, esto a veces ocurre. La idea en el sistema de gestión de la seguridad es que, a pesar de todo, en cada modificación hay que evaluar los riesgos, si son mayores o menores, e introducir elementos mitigadores. Es posible que haya cambios y se pueden hacer con seguridad, pero hay que hacer las correspondientes evaluaciones. No podemos decir que porque haya habido modificaciones automáticamente esto entraña que haya habido problemas de seguridad. Creo que se pueden hacer cambios sin merma de la seguridad.

En cuanto a la alta velocidad entiendo que este punto surge en torno a esta cuestión. Lo único que puedo hacer es referirme al comentario que ya ha hecho. La interpretación de las leyes europeas es un asunto que solo compete al Tribunal Europeo, no es un asunto nuestro.

En el dominio público, no le voy a hablar del *marketing* posible de estas dos empresas, pero si miramos lo que son, en las directivas se habla de la red de alta velocidad y también en las especificaciones técnicas del material rodante que era este tren. Una vez que se puso en servicio ahí se hace referencia a la alta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 7

velocidad o a los servicios de alta velocidad. En estos dos casos se reconocen dos clases de trenes de alta velocidad, uno que rueda a más de 150 y otro a más de 190, perdón, 250. La verdad es que sí parece, a primera vista, que este tren, el Alvia, cabe dentro de una de estas dos categorías, de las especificaciones técnicas de la alta velocidad.

En cuanto a la línea en sí misma me parece que el diseño era entre 200 y 300 kilómetros/hora, así tenía que rodar el tren. En la directiva también se dice que parece que la sección de esta línea era nueva y cumplía los requisitos de la alta velocidad. Pero esto es lo que diría la agencia ateniéndose a los textos legales que se pueden aplicar; en el caso individual solamente sería el Tribunal Europeo quien podría decidir si lo es o no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Rufián Romero.

A continuación por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra su portavoz, el señor Navarro Fernández-Rodríguez.

Adelante señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias presidente.

Bienvenido señor Carr. Es muy importante para nosotros que esté usted aquí. Ha dicho dos cosas muy importantes en esta comparecencia. Una se refiere a la falta de independencia, lo que el informe de la ERA ya decía; la otra, que el informe de CIAF, si bien es muy completo en cómo se produce el accidente y el error que lo produce, es muy poco cuidadoso en las causas que llevan al accidente, en concreto la ausencia de gestión del riesgo. Los comparecientes que han estado antes que usted, o algunos de ellos, nos han intentado convencer de que era normal que más allá del error del piloto no hubiera ninguna barrera. La primera pregunta es la siguiente. ¿Realmente a usted le parece normal?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Creo que a veces pasa que en algunas redes, especialmente con un sistema de señalización más anticuado, hay un peso importante en el maquinista en cuanto a sus reacciones. En algunas infraestructuras ya están tratando de adoptar algunas otras medidas para ayudar al maquinista. En este caso parece que se le formó para reforzar todo lo que es la recepción de señales. También se pueden hacer otras cosas, hay como trampas de velocidad, otras señales o carteles para llamar la atención sobre los cambios en los tramos que impacten en el conductor, pero en cuanto a los sistemas de señalización parece que en todo el mundo se está tendiendo a implantar barreras de protección adicionales para impedir este tipo de situaciones.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La siguiente pregunta está relacionada. También nos han intentado convencer de que era normal que después de una larga recta con una velocidad máxima de 200 kilómetros viniera una curva con una velocidad máxima de 80 kilómetros, es decir, una bajada de velocidad de más de un 150%. Le haré dos preguntas que se resumen en una. ¿Es posible que hubiera una sensación de falsa seguridad pensando que estaba el sistema ERTMS cuando en realidad no estaba?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): No puedo decirle si esto es normal porque nosotros no hemos analizado cómo se hacen en Europa estos cambios en las infraestructuras. Evidentemente, este es un cambio muy importante de velocidad que, por lo que veo a partir del informe de la CIAF, está permitido de acuerdo con las normas que rigen en esta línea desde el punto de vista de la ingeniería, así que no puedo decirle más.

Como he dicho antes, en cuanto a este tramo en particular, este cambio ocurre después de que se cancele el tramo ERTMS. A partir de ahí ya no hay ningún tipo de protección para el cambio de velocidad en la curva, más allá del hecho de que el maquinista reciba una notificación de que ha pasado el sistema ERTMS a ASFA. Posiblemente lo que esto desencadena en su mente es que en ese momento está cambiando y que tiene que conducir de otra forma. Así que, efectivamente, no había mitigación en el cambio.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: El ERTMS embarcado, como se ha dicho, fue desconectado, a pesar de que no llegaba hasta la curva; se preveía que fuera un mes, pero no fue un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 8

mes, fue mucho más allá. ¿Cree que ese retraso, todo el tiempo que estuvo funcionando, pudo deberse a que no hubiera una evaluación de los riesgos que existían al funcionar solo con ASFA?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Desde nuestro punto de vista no podemos decirlo con seguridad porque no hemos investigado el accidente, pero efectivamente en el informe falta toda esta cuestión, es decir, el análisis de cómo se tomó la decisión de hacer este cambio, qué mitigaciones de riesgo se adoptaron, que ya se ha dicho. Esto es lo que falta en el informe de la CIAF.

Yo no puedo responder a esta pregunta, porque no hemos podido realizar esa investigación, no la hemos hecho.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Quiero preguntarle si en su opinión era aplicable el reglamento 352/2009 a los modificados de proyecto, porque en alguna intervención se ha dicho que las obras no comenzaron hasta bien entrado 2010, con lo cual entendemos que el reglamento tendría que estar vigente.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Este reglamento permite un periodo de transición. Si un proyecto está en determinado estadio se acepta que el proyecto no respete, no cumpla con esa normativa concretamente. En el escenario se refiere a un proyecto avanzado, la interoperabilidad.

La cuestión, que yo creo que es importante y que he recalcado en el pasado, es que el método común de evaluación de riesgos existía antes de que existiese este reglamento. Era necesario que todas las organizaciones tuviesen sistemas de gestión de seguridad, que desde luego dictaminan que hay que hacer evaluación de riesgos. Ahí había un problema con los Estados miembros, porque unos no aceptaban la evaluación de riesgos de otros. Si una empresa opera en dos países, hacen una serie de cosas en un país, pero en el otro, en otro departamento de autoridad de seguridad del país, no se aceptan. Queríamos hacer un enfoque homologado de evaluación de riesgos, para que todos los Estados miembros lo aceptasen. Pero desde luego la obligación de hacer esta evaluación de riesgos existía muchísimo antes de que entrase en vigor el reglamento del que usted ha hablado.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿La gestión del riesgo en España estaba atrasada con respecto a otros países o con respecto a lo que la Unión Europea quería en esos momentos que fuera?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Digamos que nosotros no analizamos la actuación de España en cuanto a evaluación de riesgos, así que no puedo responderle. Más tarde hicimos una investigación en torno a la aplicación del reglamento sobre evaluación de riesgos y es verdad que hay distintos niveles de aplicación y de utilización en la evaluación de riesgos en los países europeos en su conjunto; algunos tienen una larga historia al respecto, otros menos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cuál es el resultado de la auditoría de la ERA realizada al sistema ferroviario español y su nivel de seguridad? ¿Cuándo se va a hacer pública? ¿Sabe si hay algún plan de acción en el Ministerio de Fomento o en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria? Muchas gracias.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Muchas gracias.

Este informe se le entregó a la Comisión Europea y está en el proceso de toma de decisiones interno de la Comisión, así que no le puedo decir qué es lo que va a ocurrir; no sé tampoco cuándo se va a hacer público y no sé si va a dar pie a una serie de medidas por parte de la Comisión Europea. Lo lamento mucho, pero la verdad es que desde el punto de vista, digamos, formal, legal, no puedo compartir esto con usted.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias señor Navarro Fernández.

A continuación tiene la palabra, por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doña Alexandra Fernández.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 9

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

Muy buenas tardes señor Carr. Le agradecemos mucho su presencia hoy aquí. Me gustaría empezar hablando de lo que creo que es el tema central de su intervención, que es la falta de independencia del informe de la CIAF.

Como usted ha dicho hace un momento, el equipo de investigación de la CIAF estuvo compuesto por los directores de Seguridad en la Circulación de Renfe y ADIF, es decir, que algunos de los posibles responsables eran los encargados de buscar a los responsables; o sea, una situación absolutamente surrealista. ¿No creen ustedes que mientras no se garantice la independencia de la CIAF con respecto a cualquier administrador ferroviario no podremos estar hablando de una investigación objetiva?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Gracias.

El punto principal de nuestro informe es que no se había ido a las causas profundas. Eso es lo que más nos preocupaba en ese momento en cuanto a la independencia de la CIAF. Hemos visto que había personal de Renfe y de ADIF en el equipo y que también había un soporte técnico en Ineco, que es una empresa relacionada con la propia evaluación de riesgos. Lo que yo entiendo es que desde entonces la CIAF ha cambiado y que ahora tienen más recursos, por eso pienso que están en una mejor disposición para realizar las funciones que tienen que hacer en términos de independencia. Pero en el informe en el que asesoramos a la comisión en ese momento no cumplían los requisitos de independencia que se definen en la Directiva sobre la Seguridad Ferroviaria. Es nuestro punto de vista.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El expresidente de la CIAF compareció ya en esta Comisión y cuando lo interpelamos por la falta de independencia del organismo contestó —lo leo literalmente—: Desde el primer momento planteé al ministro la necesidad de que no dependiéramos del ministerio pero no se nos hizo caso. Por tanto, reconoce esa falta de independencia, pero es que además sitúa la responsabilidad de esa falta de independencia en el Ministerio. No es solo una cuestión formal, sino que hay una intervención política. La situación sigue igual, ya que en la actualidad la CIAF sigue negándose a hacer esa investigación. Por eso le pregunto: ¿En este momento usted considera que ese organismo, la CIAF, tiene realmente la independencia garantizada?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Soy un ingeniero mecánico, así que la verdad es que la política no es algo que esté dentro de mi ámbito. Lo que nosotros podemos decir es que si hoy echamos un ojo a lo que es la estructura de la CIAF vemos que está en situación de realizar una investigación independiente de accidentes. Por eso hemos recomendado en nuestro informe a la Comisión que abran otra vez la investigación, para investigar lo que no se hizo en ese momento con esas nuevas estructuras de las que disponen ahora.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Seguro que estamos de acuerdo en que probablemente tienen medios técnicos suficientes para hacer la investigación, la cuestión es que hay una negativa rotunda a reabrir la comisión. El señor Montes, que es el actual presidente de la CIAF, ha dicho también en esta Comisión que el informe de la Agencia Ferroviaria Europea, no ha sido objetivo y que ustedes o no se han leído bien el informe de la CIAF o no lo han entendido. Esto es lo que opina el presidente de la CIAF sobre el informe europeo.

¿A usted le parece que sostener esta posición que defiende el presidente de la CIAF es independiente? Insisto, ¿qué opinión tiene sobre estas declaraciones?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Creo que está expresando aquí su independencia claramente. En cuanto a nuestro informe —que no es exactamente mi informe, no lo escribí yo directa o únicamente, sino que hemos tenido a un equipo colaborando—, seguimos apoyando las declaraciones, las afirmaciones que ahí se hicieron. Las pruebas que ha presentado la CIAF desde luego nos merecen la opinión que se expresó en nuestro informe. Desde nuestra perspectiva, la CIAF tiene derecho a expresar sus puntos de vista propios. Nosotros tenemos toda la confianza en la precisión de nuestro informe y en sus apreciaciones.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Una cosa es la independencia de las influencias de quien pudo ser responsable —esa la independencia—, y otra cosa es la independencia de saltarse las normativas. Yo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 10

creo que cuando el actual presidente se niega a reabrir la comisión lo que está haciendo no es mantener una posición de independencia, sino que se niega a cumplir con la normativa.

La duda que tengo es si ustedes desde la Unión Europea no creen que esta posición que está manteniendo el Estado español de no abrir la comisión al final está poniendo en cuestión los principios de seguridad ferroviaria comunes de la Unión Europea; si al final no les están cuestionando a ustedes mismos.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Como ya dijimos a la Comisión, nuestro punto de vista es que hasta hoy no ha habido una investigación profunda sobre el accidente que cumpla los requisitos y las condiciones enumerados en la directiva; si ha leído nuestro informe, lo sabe usted. Esta visión no ha cambiado. También sabrá usted que no tenemos ninguna capacidad ejecutiva, es decir, nosotros afirmamos lo que pensamos que es justo y correcto pero no tenemos ningún poder para influenciar en la voluntad de nadie.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero si el Estado español está blindando esa posición, le pregunto, ¿van ustedes a exigir en Europa, de una u otra forma, que el Estado español reabra la investigación? Más allá de esta recomendación, ¿Van ustedes a hacer algo más?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Yo no, ni tampoco la Agencia. No tenemos capacidad legal. Hay que hacer una distinción entre la Comisión Europea y la propia agencia. Como agencia no tenemos ningún tipo de poder, más allá de lo que ya se ha hecho. Nuestra capacidad y nuestra competencia llegan hasta ahí. A continuación, lo que tiene que hacer la Comisión es, digamos, leer nuestro informe y ver lo que se puede hacer, cómo se puede avanzar. Nosotros ya no tenemos ningún tipo de autoridad ni de influencia en ese ámbito.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si ustedes miran para otro lado, creo que al final lo que ganará será el discurso de la impunidad. Por eso hoy aquí les pediría un pequeño compromiso, que es, en caso de que el Estado español mantenga la negativa de abrir la investigación, si estarían dispuestos en la Agencia Ferroviaria Europea, en el caso de que se propusiese, a realizar ustedes mismos una investigación independiente.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): No es una cuestión de que nosotros miremos hacia otro lado, es una cuestión de autoridad jurídica. Legalmente no tenemos competencia para exigir a un Gobierno que haga nada. La agencia no tiene ninguna base que le dé ese derecho o esa capacidad. Podemos ser consultores en la investigación si se nos pide. Eso sí. Si la autoridad de investigación española nos pide ayuda, por supuesto se la vamos a dar, pero tiene que haber una solicitud que parta de ellos. Nosotros no podemos imponer nada a nadie. Esa es la estructura y esas son las características de la legislación que es nuestra base. Nosotros no miramos hacia otro lado. Lo que se dijo en este informe fue bastante directo, bastante claro. Creo que cuando lo escribimos no miramos hacia otro lado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le voy a preguntar ya más en concreto por las cuestiones específicas del accidente. ¿Cree que si el sistema ERTMS hubiese estado implantado hasta Santiago, es decir, en la totalidad de la línea, sin ese recorte en los últimos 8 kilómetros, el tren habría pasado a más de 80 kilómetros por hora por la curva en el caso de que se despidiese el maquinista?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Depende un poco de cómo se aplique en la ruta el sistema ERTMS. Hay una serie de disposiciones para supervisión que fluctúan. Es verdad que uno de los beneficios de utilizar este sistema es que se supervisa la velocidad. Pienso que si hubiera habido un sistema de protección a lo largo de la curva que automáticamente estableciera un límite de velocidad para el maquinista, eso habría supuesto otra barrera de protección y entonces el conductor quizás habría bajado la velocidad lo suficiente en la curva. El sistema entonces habría frenado en su lugar; eso es lo que el sistema habría hecho. Si hubiera estado vigente a lo largo de la curva es posible que sí, que el frenado se hubiese producido en la curva.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 11

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señora Fernández, ¿podría concentrar sus preguntas?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vale. El actual presidente de la CIAF también dijo que ustedes debían haber cuidado la terminología ya que esto no es alta velocidad. Le pregunto si ustedes creen que el tren siniestrado era un tren de alta velocidad.

Aprovecho ya para hacerle la batería de preguntas. Entendemos también que el Reglamento 352 era de obligado cumplimiento. Algunos altos cargos han intentado justificar el incumplimiento de esta normativa alegando que se encontraba en una fase avanzada de desarrollo. ¿Les consta que el Estado español haya remitido a la Comisión notificación sobre que la línea 082 se encontraba en una fase avanzada de desarrollo? Si no era así, ¿era de aplicación el Reglamento 352. ¿Qué opina de que no exista el informe del evaluador independiente en el punto del accidente?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Son muchas preguntas a bocajarro. En cuanto a la primera, si se trata de alta velocidad, ya he respondido antes a esto. Si queremos una interpretación definitiva de la legislación europea tendremos que dirigirnos al Tribunal Europeo para que haya una sentencia en este caso concreto. Pero, como ya he dicho antes, en cuanto a la especificación técnica del material rodante de alta velocidad reconoce que hay dos clases de trenes, uno que esté operando a más de 250 kilómetros y otro que operaría a más de 190 kilómetros/hora pero a menos de 250. Si un tren está diseñado para tener una velocidad en torno a estas dos posibilidades, para nosotros desde luego caerá bajo esta especificación técnica y en esta categoría de alta velocidad, pero para una decisión definitiva tendrá que dirigirse al Tribunal Europeo.

Me pregunta si yo sé si España ha notificado que esta línea se encontraba en una fase avanzada de desarrollo, con lo cual no tendría que cumplir con los requisitos de evaluación de riesgos, y le tengo que decir que no; la verdad es que no tengo noticia de esto. Pero eso no es extraño, quizás es la Comisión Europea la que recibiría una notificación de esta naturaleza.

También quisiera decir que a pesar de que a tenor de esta directiva no sea necesario hacer las evaluaciones de riesgo, sí que hay que tener una serie de medidas para evaluar siempre. Aunque uno no esté bajo el régimen de sistemas de gestión de seguridad, siempre hay que hacer evaluación de riesgos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Directiva Cenelec.

Le pediría, señor presidente, que me dejara solo un minuto, no para esto, sino para aclarar la posición de lo que se acaba de discutir. Seré muy breve. Gracias. Creo que hoy lo principal era escuchar al señor Carr, pero no quería dejar de transmitir nuestra posición, que es la misma que mantuvimos el otro día en la Junta de Portavoces, tras escuchar a las letradas que argumentaban que la eurodiputada doña Ana Miranda no podía entrar y comprender lo que nos estaban argumentando. Nosotros planteamos aquí como grupo que se hiciese una excepción, que se permitiese en este caso que la señora Miranda entrase en la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Está usted absolutamente desviada del tema.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Quería dejar clara nuestra posición, que es la misma que mantuvimos el otro día en la junta.

El señor **PRESIDENTE**: La ha dejado usted muy clara. Sabe que yo la comparto, pero simplemente no es el tema.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

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

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, doña Pilar Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias presidente.

Bienvenido, señor Carr. Muchas gracias por comparecer en esta Comisión.

Antes de plantear alguna pregunta al señor compareciente, me gustaría manifestar la posición del Partido Socialista. Lo digo porque por parte de algún portavoz de un grupo parlamentario se ha hecho referencia directamente a este partido o este grupo parlamentario. Por tanto, me gustaría dejar clara una cuestión. Ninguna de las personas que representamos a este grupo parlamentario en esta Comisión, ni los portavoces ni la persona que forma parte de la Mesa, jamás hemos increpado ni hemos hecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 12

referencia a ninguna posición de ningún partido político, de ninguna organización representada en este Congreso, nunca. Por tanto, respetamos siempre las posiciones de parte. Por el Partido Socialista Obrero Español habla el Partido Socialista Obrero Español, y en este caso los portavoces de este grupo parlamentario y su representante en la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cancela, su intervención no sé si es lícita pero, en todo caso, ha sido tolerada. Por favor si tiene que responder a alguna alusión en particular, por favor hágalo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: No estoy de acuerdo. Señor presidente, se ha dicho que nosotros hemos vetado...

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quién lo ha dicho?

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: El portavoz de Esquerra Republicana.

El señor **PRESIDENTE**: Vale. Eso es lo que le preguntaba.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Bien, pues déjeme seguir, por favor, y termino ya.

Se ha dicho que el Grupo Parlamentario Socialista ha vetado la presencia en esta Comisión de una eurodiputada, y es mentira, porque, si no, que se me aclare si el otro día se votó esa decisión en la reunión de Junta y portavoces. No se votó, simplemente se solicitó el criterio de las letradas, que lo manifestaron. Y este grupo respeta las resoluciones del Congreso de los Diputados, y esa es una resolución que nos hemos autoimpuesto todos los grupos parlamentarios. La verdad es que me molesta tener que elevar el tono, porque estaba haciendo una intervención tremendamente moderada, pero no voy a permitir que nadie hable en nombre del Grupo Parlamentario Socialista. La posición de este grupo la transmiten sus portavoces y la persona que lo representa en la Mesa. Por lo tanto, no voy a permitir que se diga algo que no es correcto.

Y ahora le pido disculpas al señor compareciente, pero es una cuestión de forma y de fondo que me parece importante.

Señor Carr, y muy brevemente —no voy a agotar el tiempo, señor presidente, no se preocupe, que no va a tener que llamarme...

El señor **PRESIDENTE**: Este tiempo queda descontado, señora Cancela.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Señor Carr, como usted sabrá, a raíz del trágico accidente de Santiago de Compostela, se introdujo en nuestro país, en España, el concepto de cambio significativo de velocidad y se adoptaron medidas específicas para la protección en aquellos tramos donde se producen esos saltos importantes de velocidad. De acuerdo con la documentación de que disponemos y en relación con el momento de la puesta en servicio de esta vía, ese concepto no existía, no se había identificado como riesgo ni en las publicaciones del Cedex ni tampoco como posible precursor de accidentes en los informes o resultados de la seguridad ferroviaria en la Unión Europea que realizó la Agencia Ferroviaria Europea. ¿Es esto correcto? ¿Es así?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Efectivamente, han introducido ustedes este concepto, y creo que es muy significativo para la seguridad. El reglamento y los indicadores de seguridad común en el nivel europeo no son cosas que establezca la Agencia, sino la legislación europea. Es verdad que nosotros no medimos casos de velocidad excesiva —sería muy difícil hacerlo desde el plano europeo—, pero creo que en el propio informe de la CIAF se han identificado casos de velocidad excesiva ocurridos antes del accidente. Lo que no entendemos muy bien es por qué la CIAF se alarmó y no hicieron algo para que se atajara este problema. No se sabe si este fue el elemento decisivo, pero tenemos que ver si hay un riesgo conocido que pueda afectar en algún momento al maquinista y haga que este no controle el tren en un determinado tramo. Pero esto no se refiere solamente a España. Conducir un tren es algo complicado, difícil, muy distinto a un vehículo de motor, y por eso la predicción de los tramos y la línea es muy importante. Ese era un factor riesgo conocido y el hecho de que en las primeras fases del proyecto no se pensase en ello es algo de lo que se tiene que ocupar la CIAF.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 13

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Sobre otro tema que nos parece importante y ya ha sido considerado por parte de algún grupo parlamentario, me gustaría incidir en una cuestión. Como usted sabe, existen discrepancias acerca de si la línea Orense-Santiago era de alta velocidad o no y si el tren siniestrado de la serie 730 era de alta velocidad o no. Su Agencia ha insistido en reiteradas ocasiones en que sí. Usted mismo acaba de hacer unas especificaciones en relación con el propio tren, las obras y el material rodante, y concluye o asevera que es una línea de alta velocidad. Lo digo porque existe como una especie de mantra que se repite acerca de que se hizo publicidad engañosa y que la línea de alta velocidad no era la que se planteaba para llegar a Galicia. Lo digo porque además yo soy gallega, soy de allí, y, realmente, me interesa que se aclare ese tipo de cuestiones, porque es cierto que un proyecto de esta envergadura se secuencia en el tiempo, y es un tiempo prolongado, y usted mismo hizo referencia en su intervención a que se producen modificaciones, a veces retrasos y que estas cuestiones son inherentes a una infraestructura tan compleja. Por lo tanto, única y exclusivamente es para que usted ratifique lo que ya ha manifestado con anterioridad, porque para este grupo parlamentario es importante.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): En primer lugar, quiero clarificar que no creo que haya dicho en ningún momento que haya habido publicidad engañosa. **(La señora Cancela Rodríguez: Usted no).**

En el momento en que elaboramos nuestro informe se podía decir que, si estudiábamos la página web de ADIF y de Renfe, el tren y la línea se describían de alta velocidad. Pero para nosotros ese no es un argumento de peso, no es el más importante, aunque comprobamos cuáles eran las especificaciones técnicas de ese tren y de esa línea para saber si eran de alta velocidad o no. En esencia, hay algo que tampoco nos parece muy lógico, no comprendemos por qué esto tiene una importancia tan grande en relación con este accidente. Basándonos en el informe de la CIAF, no comprendemos del todo por qué esta es una pregunta que surge una y otra vez, si el tren y la línea eran de alta velocidad. Sin duda, estaba yendo a una velocidad excesiva en la curva, en eso estamos todos de acuerdo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Son las cuestiones que se plantean. No lo señalamos como una cuestión para rebatir ningún posicionamiento, sino únicamente a efectos de clarificar.

Hay una cuestión que se plantea con bastante asiduidad, y es que el tren que circulaba era una especie de máquina —perdóneme el lenguaje coloquial— conformada como de retazos o retales de otro tipo de modelos de tren, y en ese sentido se le ha calificado como el tren Frankenstein. Y a veces se asocia —puede ser, no lo cuestiono, porque realmente no sé si incide o no, por eso se lo pregunto a usted, aunque no me extraña que le sorprenda, pero es bueno para aclarar estos extremos— el hecho de ser el compendio, la suma de distintos retazos con que hubiera adquirido más peso de lo tolerado y si ello podría haber incidido en el accidente ocurrido. De ahí viene uno de los planteamientos o cuestionamientos sobre la propia máquina que en ese momento circulaba por la vía, es decir, el tren siniestrado.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Por lo que sabemos, no tenemos información de que se hubiera construido el tren a partir de retazos o de distintas partes. Es un tren de alta velocidad que existe y que tenía dos vehículos añadidos, dos vagones. Se modificó, con lo cual sí era un tren híbrido. Pero esto no es inusual en la ingeniería de este ámbito, modificar el material rodante, porque tienen una vida útil muy larga y a veces hay que realizar modificaciones o añadidos.

En relación con la información que se ofrece en el informe de la CIAF —y esta es una de las cosas que nos preocuparon, como decimos en nuestro informe—, no se analiza de forma crítica el procedimiento de certificación y autorización para este tren, y, desde luego, ahí surgieron preguntas acerca de cómo se había certificado el tren, cuáles fueron los procedimientos y los mecanismos de aprobación, por si, efectivamente, se respetaron las condiciones y la normativa. Todo ello puede que tenga que ver con las causas subyacentes, con las causas profundas del accidente.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Para terminar, en una intervención suya en respuesta a una de las preguntas que le hacía el señor Martínez Oblanca, comentó usted que se había reunido con posterioridad a la emisión de su informe con miembros de la CIAF, si no he entendido mal, porque ellos elaboraron un contrainforme, y, por lo tanto, debatieron un poco los puntos o los extremos del informe que había emitido la ERA. ¿Podría, por favor, contestarme con quién más se ha reunido la ERA a raíz o como consecuencia de este accidente, si con instituciones, con el Gobierno o asociaciones?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 14

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Básicamente, todas nuestras reuniones fueron con la Comisión Europea y distintos interlocutores, personas implicadas. Se nos pidió que asistiéramos junto con otros miembros de la Comisión para prestarles apoyo técnico en los debates. Tuvimos una reunión con la Asociación de Víctimas —con Ana Miranda, efectivamente—, mantuvimos una reunión con la CIAF y mantuvimos reuniones con representantes del Gobierno español en Bruselas. Creo que Joseph Topper Power también vino a Madrid para reunirse con una serie de funcionarios españoles, para escuchar las cosas que les resultasen más importantes en relación con nuestro documento.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cancela.

Para finalizar, tiene la palabra el don Celso Delgado, portavoz del Grupo Popular en la Comisión.

El señor **DELGADO ARCE**: Muy buenas tardes, señor presidente, señorías. Señor Christopher Carr, bienvenido al Congreso de los Diputados.

La realidad es que el informe de la Comisión de Investigaciones de Accidentes Ferroviarios de España se emitió el 24 de julio del año 2014 y se puso inmediatamente a disposición de la ERA. El 5 de noviembre de ese mismo año 2014 el informe fue presentado por parte de la CIAF al resto de los cuerpos de investigación europeos, se puso en la página web de la ERA sin ningún tipo de observación y en aquellas fechas se publicó también el informe bianual oficial de la ERA. Nadie hizo ningún tipo de cuestionamiento de este informe de la Comisión de Investigaciones de Accidentes Ferroviarios.

Más adelante la Agencia Europea hizo una evaluación, independiente de la CIAF, que concluyó en junio del 2015. La ERA destacó en España a cuatro investigadores para mirar de arriba abajo todo lo que tiene que ver con el trabajo de la Comisión de investigación. Este que tengo aquí es el documento de evaluación. **(Muestra un documento)**. En este documento, en el que ustedes analizan todos los informes de investigación realizados por la ERA, no hacen ningún tipo de crítica al informe de Santiago.

Ustedes dicen que la CIAF es una unidad de investigación independiente, que es un órgano en el que su presidente y los vocales tienen experiencia ferroviaria técnica y amplia experiencia profesional; dicen que la CIAF está estructurada de manera independiente, que son ingenieros competentes los miembros de su secretaría, que las investigaciones tienen un alto nivel de calidad; dicen ustedes que en los informes de la CIAF se identifican las causas directas y las contribuyentes, se pone en valor que los jefes de seguridad de las empresas ferroviarias y del administrador de la infraestructura, es decir, de Renfe y ADIF, están contribuyendo a los informes de investigación, y se dice que se identifican las causas directas y algunas de las contribuyentes y que en los informes de descripción técnica del accidente, incidente y sus causas directas estas son detalladas y meticulosas.

La pregunta que yo le hago es: Después de esta evaluación hecha por ustedes, por la Agencia, ¿cómo se explica que luego emitan, a instancias de la Comisión Europea, un informe en el que hacen la crítica que hacen al informe de Santiago de Compostela?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Esta es una pregunta muy importante. En cuanto al informe de la CIAF que hicimos en primer lugar, creo que somos muy claros al decir que los informes se realizaron de forma voluntaria con organismos nacionales. Nosotros no tenemos una base legal para hacer este trabajo y siempre tienen que solicitárnoslo, de manera que hay que centrarse en áreas que pueden mejorarse más que en otros extremos. En nuestro informe decimos claramente que la cuestión de la independencia es algo dudoso en relación con los recursos y también decimos muy claramente que en la mayor parte de los casos las investigaciones que se realizan se limitan a la causa directa, no a las contribuyentes. Eso es lo que hemos dicho en relación con el informe de Santiago. Sí habla de la causa directa y de alguna contribuyente, pero, cuando comprobamos el resto de las investigaciones, hay muy poco material dedicado a las causas últimas.

Se hablaba del sistema de la red. En relación con los organismos que investigan, tengo que clarificar que, debido a que son independientes, nosotros no aprobamos sus informes, no los certificamos en el caso del accidente de Santiago. Sólo los revisamos, porque se nos pidió por parte de la Comisión que lo revisásemos. Sin la solicitud de la Comisión, nosotros ni siquiera podemos evaluar estos informes. Por tanto, al margen de lo que pensamos sobre los informes de los organismos de investigación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 15

España o de cualquier otro sitio, no tenemos competencia para hacer ningún comentario sobre sus documentos y si sus investigaciones tienen la calidad necesaria o no. Eso lo tienen que hacer los propios investigadores.

En cuanto a la red, normalmente estos informes de los organismos se presentan ante otros organismos de investigación y nadie los pone en duda. Habitualmente, las organizaciones de investigación no ponen en cuestión los informes de unos y otros.

El señor **DELGADO ARCE**: Todo lo que he referido figura en las cincuenta páginas del informe, no me he inventado nada. Usted ha criticado la independencia en este caso de la CIAF so pretexto de que a la misma pertenece gente de Renfe y de ADIF. Tengo que preguntarle si conoce el Real Decreto 810/2007, que en su artículo 23 establece quién la integra, y dice muy claramente que estará un técnico de la CIAF nombrado por el presidente y que en ella participan los responsables de seguridad del administrador de infraestructuras y de la empresa ferroviaria. Es decir, una norma vigente en España en aquel momento obliga a que tal cosa suceda. Pero también esa misma norma dice que bajo ningún concepto la gente de Renfe ni de ADIF formará parte en las deliberaciones ni de la emisión de conclusiones. De hecho, en la elaboración de ese informe, en el documento que les manda a ustedes, en el propio informe de la CIAF se detalla que ellos no han participado nada más que en la emisión de unos informes a que obligaba la ley. ¿Usted es conocedor de que en aquel momento había una norma que obligaba a la emisión de esos informes?

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Sobre lo que estuvimos comentando con CIAF, ellos hablaron de esto, de que desde su perspectiva estas personas habían participado en el equipo de investigación, habían ofrecido informes, pero, como nos dijeron, no habían participado en las deliberaciones ni en las conclusiones que conducían a las recomendaciones. Si echamos un vistazo a la directiva de seguridad ferroviaria, para mí está claro que la investigación en sí misma tiene que estar completamente libre de la participación de organismos, administradores o empresas ferroviarias, y creo que está claro que aquí no es el caso. Además, si depende del apoyo técnico de una organización que en sí misma es la que tenía responsabilidades en el proyecto, si se les pide a ellos mismos que a continuación investiguen —no quizá a las mismas personas, pero sí a personas que pertenecen a la misma organización—, se desprende claramente que en esta Comisión no se respeta el criterio de independencia, y esto es lo que nosotros hemos considerado. Al principio de esta sesión ya les he hablado de la decisión final, definitiva sobre esta cuestión. Será el Tribunal Europeo, ellos son quienes van a definir si hubo independencia. Nosotros hemos hecho nuestra valoración de cara a la Comisión, tal como nos pidió.

El señor **DELGADO ARCE**: Dicen ustedes, lo ha dicho usted y se dice en el informe que la Comisión de investigación pone énfasis en la causa directa pero no en las causas subyacentes y profundas. Realmente, si uno lee el informe, observa que, con independencia de que la determinación de la causa directa y la subyacente sea la sobrevelocidad y la causa coadyuvante la utilización de un teléfono móvil en la distracción, el informe dedica amplísimos apartados en sus deliberaciones y en su conjunto a ello. Si usted lee todo el apartado cuarto y los anteriores, observa que se analizan todas estas causas subyacentes a las que usted se refiere. La pregunta es: ¿Usted es conocedor de que se emitieron veintidós recomendaciones y que algunas de ellas sólo se explican si son la consecuencia de un análisis previo de esas circunstancias? Por ejemplo, cuando se está indicando que se revisen los cuadros de velocidades máximas de todas las líneas con análisis de escalonamiento de velocidades, cuando se dice que se revise la señalización en la vía de las líneas identificadas en el análisis interior que no estén avisadas con otro tipo de señales, cuando se están haciendo todas estas recomendaciones, son justamente las conclusiones de los análisis que se hacen aquí. Si después del accidente se dice que en los cambios significativos de velocidad, concepto que no existía, hay que poner unas balizas, es porque previamente ha existido en la deliberación de la CIAF y en el estudio de la CIAF esa valoración, con independencia de que a usted o a ustedes les parezca que en el apartado de conclusiones sólo pongan dos cosas. ¿Cómo cree usted que se puede sostener después de leer este documento que una Comisión de investigación española llena de gente profesional y ante un accidente de ochenta víctimas, que es un asunto gravísimo, hubiera sido tan superficial como parece desprenderse del informe que ustedes emitieron?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 16

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Para ser muy claro, en ningún punto de nuestro documento se habla de superficial, no se utiliza este adjetivo. Lo que hemos dicho es que con muchísimos detalles técnicos se habla de lo que ha ocurrido, se cubre una gran parte de los procesos de seguridad, se habla de procedimientos y de todo lo que tenía que estar activo. Pero, habiendo un procedimiento de seguridad, ¿por qué no se activó o no estaba activo, por qué no impidió el accidente? Nosotros estamos muy de acuerdo con estas recomendaciones, que son excelentes, pero no proceden. Si usted lee el informe, verá que hay una desconexión entre lo que se cuenta y el análisis de las causas subyacentes, y, por otro lado, las recomendaciones, en el punto que usted menciona en relación con las trampas de velocidad. Hay una medida muy buena que va a mejorar la seguridad, y se ha hecho muy rápidamente por parte de la CIAF, pero se produce porque de pronto se está identificando un riesgo, se está tomando nota de un riesgo a partir de un sistema en el que todo depende del conductor. Desde luego, no es el sistema más seguro aquel en que todo depende del maquinista, que es lo que había ocurrido antes. Lo que nosotros manifestamos es que en su informe no identifican con claridad, como si hablan con claridad acerca del maquinista y de su distracción, de cómo había sido, si era importante, si se había hecho bien la evaluación de riesgos.

Es verdad, estoy de acuerdo con usted en que las recomendaciones son muy buenas, pero hay como lagunas, no hay vinculación entre unas partes y otras. Entre el análisis y la narración de lo que pasa y las actuaciones que después se quieren poner en marcha verdaderamente no se explican cuáles fueron las causas profundas, las causas últimas, y eso es muy importante, porque con este informe no se pretende encontrar culpables sino hacerlo mejor en el futuro, aprender las lecciones. Hay que establecer un vínculo entre lo que no se había hecho o sí se había hecho antes, sobre todo en términos de evaluación de riesgo, y el después. Si no establecemos un vínculo entre el antes y el después, no se pueden extraer lecciones. No se puede decir que el maquinista tenía que haber hecho una conducción distinta. Por eso, pensamos que hay una serie de lagunas, de fallos en este informe de la CIAF. Tenemos que conseguir que se haga un informe y una investigación de la cual se aprenda, aprendamos todos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, debe concluir.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, es imposible que pueda hacer un interrogatorio mínimo si no hago preguntas, y hay muchos temas para valorar. Piense usted que el señor Carr me está respondiendo con una amplitud bastante importante, lo cual me parece extraordinario. Necesito tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Acumule las preguntas, por favor.

El señor **DELGADO ARCE**: Como son diferentes temáticas, a veces acumular peras con manzanas no es nada fácil.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, le pido que las acumule.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con las cuestiones del material rodante que usted pone en cuestión, quiero decirle que hace muy poquitos días estuvo en esta Comisión un ingeniero que trabaja en la ERA, Eduardo del Río Alonso, y este señor, al que se le ha preguntado hasta la saciedad por la homologación del tren, ha dicho que en todo momento se ha cumplido la normativa de homologación de este tren y que tenía todos los certificados que debía tener.

Señor Carr, usted no puede decir que en esta vía existía una desprotección y que todo se fiaba al maquinista. Esta línea estaba dotada de un sistema ERTMS hasta donde llegaba y de un sistema de respaldo aprobado y autorizado, que es el sistema ASFA, con un bloqueo de señalización lateral, y que fue desconectado por exigencias de seguridad, que también fueron explicadas hasta la saciedad, que también fueron avaladas por este ingeniero que trabaja en la ERA, que fueron avaladas por el señor Barrón, un especialista que usted debe conocer, que estuvo en la Unión de Ferrocarriles Internacional; y que obedecieron a que el tren estaba yendo con una serie de fallos del ERTMS importantísimos, que obligaron a la desconexión, después de una evaluación del riesgo que se producía tanto por incumplimiento de la especificación técnica ETI, de control, mando y señalización, como de la norma europea UNE 50126, también llamada norma Celeneq.

En esta misma línea de argumentación tan rápida que tengo que exponer quiero decir que la ERA, que es la responsable, entre otras cuestiones, de trabajar para conseguir la interoperabilidad del sistema ferroviario español, sabe y debe saber que prácticamente la totalidad de los comparecientes que han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 17

estado aquí han puesto en evidencia los problemas que tiene este sistema desde el punto de vista de las tecnologías, la diversidad de sistemas, los problemas de compatibilidad, la poca fiabilidad que tienen determinados extremos, las tardanzas que se están teniendo en la implementación del sistema ERTMS y los aplazamientos que la ERA y la Comisión Europea tienen que tomar como consecuencia de ello. Si yo tuviese tiempo, con sosiego, hablaríamos de los informes que ustedes han emitido, de las propias estadísticas de errores de ERTMS —esto está en el informe, en la figura 37 del informe del año 2018—, es decir, nos gustaría hablar de muchas más cosas, pero ve que no tenemos tiempo. Le agradezco el que haya venido y de verdad que me gustaría que, habiendo hecho este viaje, pudiéramos tener la oportunidad de comentar con usted muchas cosas, no solamente para ilustrarnos sobre lo que usted dijo del informe de la CIAF, sino también para conocer esta otra realidad, porque nosotros en esta Comisión analizaremos las causas del accidente, pero también valoraremos posibles mejoras, para incorporarlas a nuestro informe.

Muchas gracias.

El señor **CARR** (jefe de unidad de seguridad ferroviaria de la Agencia Ferroviaria Europea, ERA): Yo también lamento que no tengamos más tiempo para seguir este debate, porque me parece importante este diálogo.

Sí, sé que Eduardo estuvo aquí, conozco su exposición. En ese momento estaba en mi equipo, así que le conozco bien. Es un ingeniero de material rodante excelente. No estoy seguro de que dijera exactamente que el tren cumplía con la normativa, pero sí que dijo que cumplía las especificaciones técnicas españolas y la normativa española en ese momento. Cuando estuvimos estudiando todo esto —porque no está muy claro en el informe de CIAF, pero quizá no es tan importante—, preguntamos a CIAF acerca de los certificados de acreditación. No sabíamos bajo qué régimen se habían autorizado la línea y el tren, y nosotros dijimos que quizás no tenían la homologación, porque no estaba muy claro.

Por supuesto, sabe usted que el AFSA y el ERTMS son sistemas muy distintos, de manera que AFSA presta un tipo de protección muy distinto y, sobre todo, en esta línea. De acuerdo con el informe de la CIAF, en esta línea hay una serie de señales E7. Creo que la señal E7 está muy cerca de la curva, y ya estaba en ASFA, le había dado vía libre, verde. La señalización no le había impedido avanzar porque en este sistema no había una protección ante las curvas, es decir, este sistema no ofrece sistema de control de velocidad ni protección en curvas. Son dos sistemas de seguridad muy distintos. Se podía haber explorado más a fondo por qué no estaba funcionando bien, qué problemas de compatibilidad había con ERTMS. Es verdad que hay una serie de maneras de resolver estos problemas: detección de balizas, si se utiliza la misma antena, puede ocurrir también que se está moviendo la baliza, a veces se puede desarrollar un sistema de *software* que lo solucione. Se podía haber hecho más, creo que la CIAF tenía que haber explorado todo esto con más detalle en el ámbito de lo que es causa subyacente del accidente. Esto me lleva otra vez a la pregunta de si el informe podía haber ido más a fondo, pues posiblemente sí. Yo lamento mucho que no podamos seguir con el debate. **(El señor Delgado Arce pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento, señor Delgado, pero ha superado con mucho todos los anteriores récords de la señora Fernández porque de 14 minutos hemos pasado a 17 minutos. Creo que es más que suficiente.

Quiero agradecer al señor Carr su presencia entre nosotros. Le agradecemos que haya venido a esta Cámara a compartir su *expertise*, su interpretación del informe que en su momento presentaron, así como sus comentarios que han resultado muy interesantes. Yo sí que tenía la tentación de alargar el tiempo, pero no me lo permite el Reglamento. De manera que le doy muchísimas gracias por su presencia. Le aseguro que este trabajo no caerá en saco roto, sino que será muy bien aprovechado por esta Comisión. Mil gracias, señor Carr.

El señor **GÓMEZ-REINO VARELA**: Señor presidente, quería pedir un turno por alusiones.

El señor **PRESIDENTE**: Después, lo tengo previsto. Una vez que despedamos al señor Carr, continuará la sesión.

El señor **GÓMEZ-REINO VARELA**: De acuerdo. **(Pausa).**

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, quiero agradecer a los intérpretes el trabajo que han hecho en esta sesión de la Comisión —podríamos decir como en el Congreso americano, más allá del deber—,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 18

porque la verdad es que se ha alargado mucho más de lo que preveíamos. En todo caso, les estamos muy agradecidos por los que tenemos unas limitaciones bastante demostrables en otros idiomas que no son nuestras lenguas nativas. Muchísimas gracias a todos ustedes.

Había solicitado don Antonio Gómez-Reino la palabra por alusiones, sobre la base del artículo 71 del Reglamento. Aunque no sea absolutamente regular, hemos preferido que antes se fuera el señor Carr. Ahora podemos enfocar este asunto con toda la tranquilidad del mundo, por un tiempo de tres minutos. Adelante, señor Gómez-Reino.

El señor **GÓMEZ-REINO VARELA**: Gracias, señor presidente. Seré muy breve. Me incomoda intervenir para este tema en una Comisión como esta. Solo quiero poner de relieve que creo que es más que evidente que el protagonismo de esta Comisión tiene que ser para dos cuestiones: en primer lugar, para las víctimas, y en segundo lugar, para la verdad, y no para mí, ni para ningún político, ni para nadie que esté en esta sala representando a los ciudadanos. Por respeto a las víctimas y a la ciudadanía no voy a entrar en unas provocaciones agresivas, y sobre todo, por honor a la verdad, que es lo que me parece más importante porque se ha faltado a la verdad, sí tengo que poner de relieve que mi grupo siempre se posicionó evidentemente a favor de que pudiera estar en esta Comisión la compañera y amiga Ana Miranda. Creo que todo lo demás entorpece el trabajo, lo fundamental es ayudar a que las víctimas encuentren justicia, verdad y reparación.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Señor presidente, pido la palabra por alusiones.

El señor **PRESIDENTE**: No entiendo exactamente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: He sido aludido.

El señor **PRESIDENTE**: Le doy la palabra.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Muchas gracias.

Reitero que me parece gravísimo, independientemente de las trampas que quiera hacer el señor Gómez, que una persona con la responsabilidad de este señor al que no conozco me llame payaso en la puerta de la Comisión, simplemente por intentar que la eurodiputada Ana Miranda entre. Me parece gravísimo, sobre todo a tenor del partido político al que representa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Dejémoslo aquí. Señor Rufián, todos podríamos decir frases que hemos dicho en la puerta del Congreso, y no deberíamos estar orgullosos de ellas.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Pido la palabra por alusiones, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El artículo 71 también?

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Sí, también.

El señor **PRESIDENTE**: Adelante.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Yo quiero expresarme aquí porque he sido aludido públicamente, *urbi et orbi* que se diría antes en los medios de comunicación, y ahora en las redes sociales. He sido aludido y acusado de haber impedido la asistencia como público a esta sesión de hoy miércoles de la Comisión a la eurodiputada que ha sido citada antes. Yo no he intervenido en nada para impedir o no impedir la comparecencia en esta Comisión de esta eurodiputada, la cual no tengo el placer de conocer. Por tanto, quiero que quede eso bien claro porque he sido aludido en todas las redes sociales. Además de eso también quiero decir que me parece de mal tono. Que se me diga públicamente: ¿cómo iba yo a impedir que entrara esta señora eurodiputada con el diputado Gabriel Rufián, que es el que hace la aseveración «a ver, cómo me lo impide»? Me parece de muy mal tono. Yo que no me meto nunca con nadie quiero decir que me parece muy poco aceptable este tipo de batallas fuera de la Comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza, puedo entenderlo incluso por haber sufrido lo mismo multiplicado por diez, pero no corresponde a esta Comisión una queja por alusión de una red social, si no, no acabaríamos nunca.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Salen por alusiones, señor presidente. Ahora parece que nadie tiene la culpa aquí...

El señor **PRESIDENTE**: Se han acabado las alusiones.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Parece que la señora Miranda no ha entrado porque no ha querido.

El señor **PRESIDENTE**: Se han acabado las alusiones. El señor Elorza ya ha dicho el qué.

A continuación esperamos al siguiente portavoz porque si no, al final aquí vamos a acabar todos hablando claro y aún será peor. ¿De acuerdo? **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR VALLEJO ABAD (EXDIRECTOR INDUSTRIAL DE TALGO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001492).

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión. A continuación tenemos con nosotros a don Segundo Vallejo Abad, ex director industrial de Talgo, para informar en relación con el objeto de la Comisión. Señor Vallejo Abad, bienvenido. Mil excusas por el retraso que nosotros hemos causado con el anterior compareciente. A partir de ahora usted dispone libremente, si así lo quiere, de cinco minutos para hacer una intervención. Después con cada portavoz de cada grupo hay un diálogo de siete minutos. Adelante, señor Vallejo Abad.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): En primer lugar, quiero enviar un emocionado recuerdo hacia las víctimas, familiares y amigos.

Acto seguido les quiero contar mi vida muy brevemente para que conozcan mi persona. Yo estaba estudiando en la Escuela de Oficialía Industrial de Cuenca, allá por el año 1966, cuando dos jefes de Talgo vinieron a buscar personal de la escuela para trabajar. Les dije que prefería acabar los estudios de maestría. Así lo hice y dos años después acabé los estudios de maestría en la Escuela de Maestría Industrial de Embajadores de Madrid. Después me fui a buscar trabajo a Talgo, ya lógicamente ni me conocían. Me hicieron las pruebas pertinentes y entré a trabajar.

A partir de ahí estuve dos años como mecánico en mantenimiento de trenes, dos años más como técnico en ingeniería y mantenimiento, tres años siendo responsable del control de rodadura de los trenes. En estos siete años compaginé mi trabajo con los estudios de ingeniero técnico, primero, e ingeniero superior, después. Nada más acabar, me enviaron a Barcelona como director del Centro de Mantenimiento de Barcelona, sitio en el que estuve once años. Cuando regreso a Madrid me nombran director de otro centro y luego voy asumiendo más responsabilidades, tanto en la dirección del centro de mantenimiento como del centro de fabricación. En 2003 me dan también la responsabilidad de la ingeniería de diseño de trenes y estoy en ese puesto hasta septiembre de este año que me acabo de jubilar. Muy brevemente esa es mi vida.

Estoy a su disposición para lo que me quieran preguntar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Vallejo.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, don Segundo Vallejo Abad. Muchísimas gracias por comparecer en esta Comisión de investigación sobre el accidente ferroviario del Alvia de Santiago de Compostela de hace cinco años. Permítame que le felicite por esa trayectoria de medio siglo. La verdad es que es inusual, y para los que vienen detrás debe ser ya ciencia ficción que haya una persona que haya trabajado y cotizado durante medio siglo. Enhorabuena, en todo caso.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Muchas gracias.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Segundo, cuando Talgo tiene conocimiento de que uno de sus trenes está implicado en el trágico accidente de Santiago, ¿qué hace Talgo a partir de ahí?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 20

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): ¿Cuándo ocurrió el accidente?

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Efectivamente.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Esa misma noche cogemos el último avión y nos presentamos allí un grupo de personas para ver exactamente lo que había ocurrido.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: De la evaluación posterior al accidente, ¿qué resultados concluyeron ustedes?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Es un accidente muy gordo y tampoco se pueden sacar valoraciones así en un momento, pero allí sí vimos una serie de cosas. Yo reconozco que me impactó, todavía tengo las imágenes de todas las personas que había por el suelo.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: La unidad siniestrada era el resultado de una modificación, me parece que en argot se llama tren híbrido. Por favor, explíquenos las características de esa modificación en concreto del tren siniestrado.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Renfe compra a Talgo-Bombardier cuarenta y cinco trenes tipo S-130. Un buen día nos dicen que si somos capaces de transformar quince de estos trenes para que además de que puedan funcionar bajo catenaria, puedan también funcionar sin catenaria, que lleve algo que los impulse aunque no haya catenaria. Entonces le damos vueltas y pensamos qué se puede hacer y demás. Hablando con ellos y trabajando en ingeniería se llega a la conclusión de que hay que montar dos grupos de generadores, uno en cada extremo del tren. Primero están las cabezas o motrices y luego viene el extremo. Originariamente hay un extremo mixto, tenía una parte para viajeros y otra parte donde iban los convertidores estáticos, que son los que producen la electricidad dentro de los coches, no para la tracción. Ahí se incorporan dos furgones que solamente son furgones técnicos, solo llevan el grupo electrógeno con todo lo que conlleva, también los convertidores estáticos que estaban anteriormente en el tren anterior se incorporan ahí. Son motores tremendos, tienen una potencia cercana a los 2500 kilovatios cada uno de ellos. Una vez que se fabrica, se entrega a Renfe para pruebas.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Don Segundo, se ha dicho en esta Comisión, y también se ha escrito en medios de comunicación, que esta modificación de la unidad, esta incorporación de estos convertidores estáticos, pudo de alguna manera desplazar los centros de gravedad del tren y que eso facilitó el descarrilamiento del tren. ¿Está de acuerdo?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Cuando incorporas dos vehículos como estos, que son vehículos que tienen que albergar un grupo electrógeno encima de un *bogie*, porque con el rodal que llevamos no aguanta tanto peso, son necesarios dos ejes. Lógicamente al subir el centro de gravedad varía una parte del tren, no es el mismo tren; es otro tren, es distinto, vamos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿En la experiencia de Talgo en la alta velocidad española, ese tipo de modificaciones causó alguna vez algún tipo de problema?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Ningún problema, siempre que esté dentro de las reglas de ingeniería y de la normativa. El furgón, si mal no recuerdo tiene 4 metros de altura, al igual que la altura que tiene la locomotora, aunque los coches sí son más bajos. Esto es bastante usual en el ferrocarril. En España los trenes de cercanías que vemos cada día circular de dos pisos andan en 4,3 metros de altura y si nos vamos a Francia todos los trenes de alta velocidad franceses superan los 4 metros, los de dos pisos creo que están en 4,3 metros de altura. Por tanto, es algo bastante normal y lo único que hace falta es que respete todas las normas, que todas las reglas de ingeniería y todas las pruebas que se hacen tanto dinámicas como de frenado del tren cumplan con lo que debe cumplir. Piensen que la fabricación de trenes es algo que tiene un montón de reglas, es tremenda la cantidad de reglas que hay que cumplir. Y todas esas normativas, una a una, las fuimos haciendo cumplir.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Entiendo que todo estaba homologado, todo estaba certificado, no había ningún problema.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 21

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): El proceso de homologación es un proceso bastante completo. No sé cómo lo harán otros países, pero aquí es exhaustivo, se mira todo.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Vallejo, ¿conoce el informe que realizó la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Sí.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Qué opinión le merece?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Es un buen informe.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Hay un apartado dedicado específicamente al material rodante involucrado en el siniestro. Por lo que yo he podido leer, no hay la más mínima grieta en cuanto a las homologaciones, certificaciones y comprobaciones que se hicieron.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Así es.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, por mi parte, agradeciéndole a don Segundo Vallejo sus respuestas, no tengo nada más que preguntar.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Martínez Oblanca.

No vemos al representante de Esquerra Republicana ni tampoco al representante de Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco. Si más adelante aparecen estos portavoces, les daríamos la palabra también sin problemas. A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Vallejo. Bienvenido a esta Comisión. Creo que ha dicho que los 730 formaban parte de un pedido original de S-130 y que en un momento dado se ponen en contacto con ustedes para que les hagan la modificación a quince trenes. En ese momento en el mercado había otros trenes electrodiesel entiendo.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): El 130 es un tipo de tren que alcanza los 250 kilómetros/hora, que además circula por las vías de ancho ibérico, que como ya sabe tienen 1668 milímetros entre carriles, y también circula por las vías de ancho estándar europeo, que tienen 1435 milímetros. Un vehículo como ese yo creo que en el mercado en ese momento no había, aunque trenes duales sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Lo preguntaba porque parece que el proyecto de alta velocidad a Galicia manejaba unos plazos un tanto irreales, es decir, iba avanzando por los extremos pero había partes que estaban sin catenaria. A lo mejor eso fue lo que motivó ese cambio de pedido. Por eso le preguntaba el hecho de que originalmente se le hubieran pedido los 130 normales puede que...

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Es posible porque queda todavía sin electrificar desde Zamora hasta Ourense.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Así es.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Y no solo eso, sino que los trenes continúan hasta Ferrol y pasan por un montón de pueblos que antes no pasaban este tipo de trenes.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe si se estudió mediante simulaciones el comportamiento del 730 en el accidente, comparándolo con los 130?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Estudiamos todo y llegamos a la conclusión de que a la velocidad de paso la aceleración no compensada, que se origina en el momento de pasar, hubiera descarrilado cualquier vehículo ferroviario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 22

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Contaban los depósitos de gasoil del generador con medidas contra incendios?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Totalmente. Dentro de la normativa hay una que se llama «fuego y humos» que hay que verificar, homologar y llevar todas las protecciones que en el momento exige la normativa.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: En algunos medios se han detectado incoherencias entre el peso por eje de los coches generadores y la rotulación. ¿Es así?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Es correcto, estaba equivocada. La rotulación se pone mal. Se pone «tara» cuando no es «tara», sino «carga útil nominal».

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cuántas pruebas de circulación realizó el 730 bajo ERTMS antes de entrar en servicio y cuál fue el comportamiento del equipo embarcado básicamente?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): El número de pruebas que hizo no lo sé.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe si Talgo-Bombardier informó a Renfe de la necesidad de hacer cambios en el equipo embarcado para garantizar su fiabilidad antes de la puesta en servicio?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Lo desconozco.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Podía existir algún fallo en las especificaciones del contrato con el que Renfe contrató a Talgo-Bombardier que explicaran todas las dificultades posteriores?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Una cosa es el documento técnico, que es lo primero que se hace, es un borrador. Sobre ese documento técnico se va trabajando, hay reuniones periódicas con Renfe y se va puliendo, según avanza el proyecto, para ver lo que es posible y lo que no es posible. Una cosa es el documento técnico, y otra cosa son las especificaciones que hay que cumplir. Las especificaciones normativas hay que cumplirlas escrupulosamente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿En el documento técnico podía existir algún fallo?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Más que fallo, el documento técnico a veces pone cosas que con buena voluntad quieres hacerlo mejor, y luego no llegas. Ya te das cuenta que no puede ser, lo manifiestas y ambas partes analizan las consecuencias que tiene o no tiene, y se decide si vale o no vale.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Contestó Renfe con diligencia a las solicitudes que pudiera hacer Talgo-Bombardier de trabajar y probar en los trenes? ¿Cedió trenes y maquinistas para las pruebas que se tuvieran que realizar con la urgencia que se requería?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Piensen sus señorías que es un proceso bastante complejo, que lleva muchas salidas a vía y muchas pruebas, pero yo no recuerdo que hubiera dificultades mayores de lo normal.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Por último, ¿existía algún problema con el ERTMS en vía responsabilidad de ADIF? Y en ese caso, ¿se le requirió a ADIF la subsanación de algún defecto en el equipo en vía? ¿Fue diligente ADIF?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Yo tampoco estoy en el detalle. Efectivamente, por comparencias que he escuchado aquí y otras que he leído, eso comentan, pero yo no recuerdo esos detalles, si se pidió que se modificara o no la vía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Eso es todo. Muchas gracias, señor Vallejo.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 23

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro. No ha agotado su tiempo (**el señor Navarro Fernández-Rodríguez: El próximo día**), lo cual hace días que no veíamos. Por tanto, se lo agradecemos de una manera especial.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra doña Alexandra Fernández.

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

Buenas tardes. Me gustaría empezar preguntándole por la cuestión de la homologación del tren aunque ya se ha tratado. ¿La homologación del tren S-730 es una modificación del S-130 y se inscribe dentro de las disposiciones establecidas en la Orden FOM/233/2006?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Así es.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El artículo 9.9 de esa orden dice que en los casos de vehículos modificados requiere que se aporte un certificado de un organismo de certificación. ¿Por qué no se solicitó ese certificado?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Yo por lo que conozco cuando estás trabajando con un proyecto cualquiera, en el caso que nos ocupa con la modificación del tren 130 a 730, se hace un dossier de seguridad, que queda aceptado por Talgo-Bombardier. A ese dossier de seguridad se le da a un ISA, en el caso que nos ocupa en aquel momento creo recordar que era Tyspa la empresa que analiza todo lo que tiene que analizar y te hace los comentarios que tenga a bien hacerte. Cuando esto ya está O.K. se pasa al departamento de ingeniería de Renfe, que vuelve a revisar todo y vuelve a hacer los comentarios que considere. Después de verlo la Dirección de Seguridad de Renfe pasa a la Dirección General de Seguridad de Renfe, que vuelve a analizarlo y hace los comentarios que considere, y por último, pasa a la Dirección General de Ferrocarriles que era en su día, actualmente es la Agencia de Seguridad, que son los que deciden si está bien y lo certifican y homologan, o no. Es decir, que toda la documentación que entregamos pasó por cinco procesos diferentes.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted me está diciendo que hubo cinco capas en las que no se detectó que faltaba el certificado o está justificando que no había que entregar el certificado?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): No sé exactamente a qué se refiere. Yo le digo que el dossier del tren lo ven todas estas empresas, todos estos departamentos que le he mencionado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y a quién le correspondía solicitar ese certificado?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): En aquel momento certificar le correspondía a la Dirección General de Ferrocarriles.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Solicitar el certificado.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Son los que al final certifican que está todo bien.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y a quién le correspondería la solicitud de ese certificado?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): La solicitud. La Dirección de Seguridad de Renfe es la que se lo pide a la Dirección de Ferrocarriles, creo, o quizá Adif, no me lo sé muy bien.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Me parece un poco raro que nadie se diese cuenta que faltaba el certificado. ¿Nos puede aclarar las diferencias que hay entre una certificación de tren nuevo y de tren modificado?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): ¿Lo que es la diferencia? Me lo he apuntado aquí. Este tren se certificó con la NTCMA 001 que tenía 125 características, de las cuales, al ser modificado, hubo que rehacer 62. Esto es una norma técnica de seguridad en la circulación, y la 001 significa que es para material convencional. Piensen ustedes que este material tenía que andar por las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 24

vías convencionales y por las vías de alta velocidad; por eso hay que homologarlo con tres normas de seguridad diferentes. La siguiente norma es la NTCMA 007, que se aplica solo para los trenes de cambio ancho, que tiene 86 características técnicas y a este tren se le aplicaron 25. Luego está la NTCMA 009, que son 119 características técnicas y a este tren se le aplicaron 67. Luego en total se validaron, se hicieron pruebas, se hicieron documentos, se hicieron cálculos, se hizo todo lo necesario a 154 características, y todas, absolutamente todas fueron O.K., si no, no lo hubieran homologado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y cuando fue certificado el S-130, en ese momento fue conforme a...

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): ¿Cuándo fue qué?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Que cuando se certificó el tren S-130 fue conforme a ETI por organismo notificado y tenía la declaración CE. ¿La modificación introducida supone una variación de las prestaciones que tenía en su estado inicial o un cambio de la categoría en la que fue encuadrado el vehículo inicial, el S-130?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Hasta ese momento, el tren circulaba por las vías ancho estándar europeo a 250. Por las vías de ancho Renfe dependía de lo que cada día permitiera; la única que en aquel momento estaba certificada cuando estaba el 120 era la del corredor mediterráneo, a 200-220, y con la modificación que se le hace se le posibilita que pueda ir por cualquier vía aunque no esté electrificada. Esa es la modificación.

En un primer momento dan la certificación para 240 en las vías de ancho estándar internacional y después dan la certificación para 250, porque las pruebas de la NTC 009 se acabaron un poquito después.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Hay también bastantes dudas sobre los pesos del material rodante— ¿Nos podría decir cuánto pesa exactamente la locomotora y el coche técnico?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): La locomotora me parece que está en 68 toneladas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Nos lo puede decir seguro?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Y el coche técnico son 18 por 2, más la mitad de 18, porque tiene tres ejes. Perdón, dos ejes que lleva el coche técnico más un eje que comparte con el siguiente coche. El número exacto no lo sé, pero es sumar 18 más 18, más la mitad de 18, que son 9; 36 más 9, igual a 45.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Salió numerosas veces en la prensa. Leo una noticia: El Alvia que descarriló en Angrois estaba en 32 toneladas, lo permitido por Renfe.

El señor **VALLEJO ABADA** (exdirector industrial de Talgo): ¿Cuánto?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo permitido por Renfe, 32 toneladas.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Eso es lo del documento técnico. Ahí ha habido bastante lío, que si más, que si menos, que si tal. Si quiere, le digo los pesos exactos de todas las situaciones de carga, porque el peso también es algo muy complejo. En primer lugar, tenemos la masa en vacío o masa muerta. Esta sería la masa de un tren cuando sale de la fábrica, donde tiene todo nuevo pero tiene todo vacío, no tiene depósitos de consumibles ni nada con nada. Tampoco tiene el personal de servicio. La masa en vacío o masa muerta son 364 toneladas.

Luego tenemos la masa nominal en orden de trabajo, también llamada tara, que además del peso o masa muerta se le ponen depósitos de consumibles más el personal de servicio. El peso es de 369 toneladas.

Después tenemos la masa de explotación con carga útil normal. Aquí lo que se hace es: el personal de servicio sigue estando ahí, todos los combustibles y consumibles, el agua, el gasoil, el limpiaparabrisas, etcétera, se considera que son dos tercios de su peso. Luego están los viajeros, cada viajero se considera 80 kilos con equipaje incluido. En este supuesto de carga se considera el 80% de los viajeros. Luego está la resta de los desgastes medios; es decir, un tren no siempre está nuevo, cuando sale está todo a estrenar y las ruedas tienen el diámetro mayor, los discos tienen el espesor mayor, los forros de frenos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 25

tienen un espesor mayor, pero lógicamente a medida que va funcionando todo eso se va desgastando. La norma permite que se reste la mitad de los desgastes permitidos.

Sumando todo eso, el tren pesa 383 toneladas. Esa es la carga, digamos, a efectos de norma.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y la realidad?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): La tara es lo que le he dicho antes. Cuando la norma te dice que el tren no puede pasar las 18 toneladas con un 4 % está refiriéndose a esta carga. Si lo queremos hacer para todo el tren habría que multiplicar los 22 ejes por 18 toneladas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cuánto estaba rotulado en el tren?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Estaba acoplado todo, sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Rotulado.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): El rótulo fue un error. En el rótulo se puso la carga real, que ahora se la digo, pero se puso tara cuando no es tara, es masa nominal con carga útil normal.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces está reconociendo que estaba mal rotulado.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Estaba y está mal rotulado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Está todavía. ¿Nadie lo ha cambiado?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Nadie lo ha cambiado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿No se ha propuesto después de un accidente?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Es que no tiene ninguna incidencia en el accidente. Primero déjeme que le cuente lo que es la masa de explotación. La masa de explotación es la masa normativa y eso es lo que el tren tiene que pesar. Peso de tren no hay como tal, piense que cada tren tiene un número de ejes diferente y, por tanto, cada tren pesa diferente, pero en el caso que nos ocupa como son 22 ejes es 22 ejes por 18 toneladas y al sector completo la norma te dice en lugar de un 4 un 2 %. Eso nos llevaría a que el tren podía haber llegado a pesar 404 toneladas, con lo cual, con respecto a las 383 mejoramos la normativa en 21 toneladas; o sea, pesaba 21 toneladas menos de lo que podía haber pesado.

La masa que raramente está rotulada en el tren es la masa nominal con carga útil normal, donde te dice: No, considérame todos los depósitos llenos, considérame todos los viajeros montados. Eso es lo que podíamos llamar plena carga, eso es lo máximo que lleva el tren. Sobre eso es sobre lo que se hacen todas las pruebas de dinámica, de freno y demás. Esto quiere decir que porque esté mal rotulado no tiene ninguna incidencia; de cara al servicio el maquinista no requiere para nada saber cuánto pesa el tren, tiene todo su peso, todo aplicado en el tren.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cuál era esa cantidad? Lo que pesaba.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): La real, la de tara, de entrada son 369 y está rotulada como 391.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En la autorización de puesta en servicio del tren se dice que esta autorización mantendrá su eficacia para los vehículos relacionados en el apartado 1 en tanto no se modifiquen las características en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección medio ambiental y, en su caso, interoperabilidad que han fundamentado esta autorización. ¿Piensan ustedes que después de la desconexión se tendría que haber anulado la autorización?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): No.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por cambios en la seguridad significativos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 26

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): ¿Cambios en las medidas de...?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En la seguridad significativos. Le pregunto su opinión sobre si después de que la autorización se vinculase a unas condiciones de seguridad concretas el hecho de modificar las condiciones de seguridad, es decir, desconectar el sistema, no tendría que haber llevado a una anulación inmediata de la autorización o a proceder a una nueva solicitud de autorización.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Para el tren no, el tren cumplía y cumple perfectamente, siguen funcionando todos. Llevamos ya 16 millones de kilómetros realizados.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ¿puede acumular sus preguntas?, por favor.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: He terminado. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Ya ha terminado. Muchísimas gracias señora Fernández.
A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias presidente.

Señor Vallejo, muchas gracias por sus explicaciones. Ya ha entrado en detalle de cómo se gestó el tren de la serie 730, pero si cree que hay algún detalle más que considere interesante, nos gustaría que nos lo explicara, y más teniendo en cuenta que en la Comisión muchas veces se ha hecho referencia al tren como uno de los causantes por su configuración. Si considera que nos puede explicar algo más sobre cómo se gestó que pueda servir para los trabajos de la Comisión y sus conclusiones, le agradeceríamos que lo hiciera.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): No sé. Me pregunta en genérico por una cosa que ha sido muy traída y muy llevada, que es lo del peso. Como han visto el tren cumple perfectamente el peso, pero tampoco tiene la importancia que se le ha dado. Antiguamente los trenes se hacían más pesados porque decían que era la forma de que no descarrilara. Lo que hace que el tren se salga de la curva, ya sea por vuelco o por descarrillo, es la fuerza centrífuga o aceleración no compensada. Esa fuerza centrífuga sería la aceleración no compensada por la masa del tren, por la altura del centro de gravedad. Para que se dé el vuelco o el descarrillo es necesario que la rueda interior se quede a cero, con lo cual tendríamos en la otra parte de la fórmula la aceleración de la gravedad por la masa partido por dos, porque es lo que pesa el eje; si el eje pesa 18 o 18,5, una rueda pesará la mitad. Cuando eso es cero es cuando se igualan los dos lados de la fórmula. Por tanto, en ese momento es cuando el tren vuelca. La masa desaparece porque está en un lado y en otro, depende de la fuerza, de la aceleración no compensada y la anchura de la vía; descarrila un poco antes en la vía europea que es más estrecha que en la vía española. Tampoco tiene tanta importancia, tiene alguna porque también se desplaza un poco el tren por la suspensión y demás, pero es mínima.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: La explicación de ingeniería que nos ha dado, si después de muchos años de haberla estudiado sigo sin entenderla, supongo que les habrá pasado lo mismo al resto de compañeros. Hay una parte que me parece muy interesante. Aquí se ha hablado muchas veces de cómo pudo influir en el accidente el ancho de vía, el cambio del ancho de vía, cuando el ancho ibérico es mayor que el ancho internacional, que es el que se tenía que haber llevado. Según he entendido de sus palabras, aunque fuera menor el ancho de vía que tenía, el ancho de vía ibérico, podría haber sido mucho mejor para haber evitado el accidente, ¿no?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Si es más ancho, el tren es más estable. ¿Mucho más? Hombre mucho más no, un poquito, es un poquito más estable. Parece ser que a nuestros antepasados eso les hizo hacer el ancho mayor que en Europa, parece. O sea, que no tiene nada que ver, el tren circula por una vía y otra con total seguridad.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: En las comparencias que ha habido aquí se han vertido dudas sobre si estaba homologado para circular él solo al amparo de ASFA, y diversos comparecientes, como el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 27

director de Seguridad en la Circulación de Renfe y Adif, han confirmado que está homologado y habilitado. ¿Lo confirma?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Está totalmente homologado, tanto el ASFA, como el digital, como el analógico.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: En cuanto a la desconexión del ERTMS del tren, como todos sabemos tras la entrada en servicio del tren el 17 de junio de 2012 y los problemas experimentados, el 23 de junio Renfe solicita a Adif poder desconectar el ERTMS del tren y circular en modo ASFA, solicitud que es atendida ese mismo día por Adif y así empieza a circular a partir del 25 de junio. Los problemas hacían que el tren pasara a circular en modo de responsabilidad del maquinista. Los directores de Seguridad en la Circulación de Renfe y Adif han señalado que ese modo degradado era más inseguro que la circulación al amparo de ASFA, pero expertos como el señor Tamarit no lo comparten. ¿Qué piensa usted como experto en el tren?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Yo soy experto en fabricar el tren, pero el ERTMS o el TCS embarcado es una tecnología muy compleja y muy moderna y tampoco sé los detalles. Para decir algo incongruente mejor me abstengo.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Según informes periciales que obran en la causa, en marzo o abril de 2013 se realizan las pruebas del nuevo *software* de ERTMS del tren con resultado positivo. Sin embargo, la petición de Renfe para actualizar los trenes S-730 que circulan por la línea de esta versión no se recibe hasta el 25 de julio del 2014, un año después. ¿Conoce usted las razones de esta demora? ¿A qué la atribuye?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Yo no conozco exactamente el detalle en ese punto pero sí he vivido muchos similares y suele ser bastante laborioso porque no es que lo mandes y ya está, normalmente preguntan, contestan, vuelven a preguntar, vuelven a contestar, pasa por muchos departamentos, como he dicho aquí, hasta cuatro hasta que llega a la Agencia de Seguridad y por eso se alarga. Es bastante normal, en lo que yo conozco.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias señor Ramos. Para finalizar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, don Celso Delgado.

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

Muchas gracias señor Vallejo y bienvenido. Le felicito por su amplia trayectoria profesional. En el relato que usted nos ha hecho se evidencia un venir de abajo a arriba, pasar de los escalones más bajos hasta las responsabilidades últimas que ostentó, y en una grandísima empresa como es Talgo eso no sucede si no hay una gran competencia profesional. Yo se la reconozco y le agradezco su presencia aquí.

Le han preguntado ya muchas cosas sobre aspectos técnicos. Aquí hace pocos días, el 3 de octubre en concreto, estuvo un experto en material rodante, comportamiento dinámico de vehículos ferroviarios, seguridad pasiva, homologación, certificación y desarrollo de normativa, estoy hablando del señor del Río Alonso que desde el año 2013 presta servicios en la Agencia Ferroviaria Europea. Por esa posición que él tiene —él no venía en representación de la ERA, pero trabaja para la ERA y antes estuvo en el sector— se le hicieron bastantes preguntas sobre si el tren siniestrado S-730 era conforme a la normativa europea. Su respuesta fue que era conforme a la normativa española, que era la que se aplicaba en ese momento. Le comentamos que, según las informaciones que están en todos los informes, el proceso de autorización de este tren se inicia en el año 2010 y concluye finalmente con su autorización que se expide en julio del 2012. Por cierto, en los anexos del informe de la CIAF figuran todos los documentos de resolución de la autorización, de los permisos, de las certificaciones y ahí se ve cómo se ha seguido todo este proceso. La pregunta que le hago es si en la autorización de este tren, en su homologación, se cumplió, se respetó la normativa, la Orden Ministerial de Fomento 233/2006, que es la que establece los requisitos de normativa técnica de aplicación y que exige antes de autorizarse pasar por un proceso amplio de homologación y validación del material rodante. ¿Esto se cumplió en este caso y con este tren?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 28

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Se cumplió totalmente. Abundo más, un tren siempre se tiene que hacer que corra a un 10% más de la velocidad de diseño, por tanto, tuvo que circular a un 10% más de lo que había en cada línea. Si eso lo llevamos a la curva, a la fatídica curva, la velocidad parece ser que es de 80, parece ser no, hay una curva y hay una fórmula que sale fácil, la aceleración no compensada en esa curva era de 0,5, nuestro tren está diseñado para circular a 1,2 en condiciones normales y si le sumas un 10% circulas a 1,32 de aceleración no compensada que equivale a unos 110 kilómetros por hora.

Cuando el tren entra a 179, por la fórmula que le acabo de decir, lo hace con una aceleración no compensada de 5,45 metros/segundo². Es una fórmula matemática: velocidad al cuadrado partido por el radio, menos la aceleración de la gravedad, el G, multiplicado por el peralte y dividido por una cota que nosotros llamamos B, que es la separación entre los carriles. Eso da matemáticamente 5,45, que es la aceleración no compensada con la que entra.

El señor **DELGADO ARCE**: Una de las cuestiones a las que usted se acaba de referir es el proceso de validación de un vehículo que es, a su vez, la modificación de otro vehículo; este vehículo es una modificación como se ha explicado aquí del 130. Hemos preguntado al señor del Río, al que me refería antes, si cuando se trata de la valoración de un tren modificado el proceso de valoración no es de la totalidad de los integrantes y de los elementos de ese tren 730, sino que se evalúan exclusivamente parte de las características. Usted acaba de dar las cifras, le he escuchado decir que se validaron 154 características, e incluso debo decirle que es un número de especificaciones, de validaciones superior al que yo conocía; yo tenía un documento que decía que de 213 características se habían evaluado 88, que era más del 40%. Veo que la evaluación ha ido más allá de lo que...

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): 330. Quizá el dato que tenga sea solo la 01 y la 07, pero como la alta velocidad es 09, en total son 330.

El señor **DELGADO ARCE**: Puede ser que no lo haya tomado bien. Preguntado el señor del Río sobre los porcentajes, incluso estos de más del 40%, consideró que esto era absolutamente razonable y que se movía dentro de los parámetros.

Otra cuestión que se suscitó el otro día, y que también puede parecer deducirse del informe de la Agencia Ferroviaria Europea, tiene que ver con si era exigible o no una certificación de interoperabilidad por el hecho de que el tren siniestrado pudiera tener algún tipo de problema en este sentido. La respuesta que nos dio el señor del Río —yo le pregunto si usted comparte ese criterio o si tiene que añadir algo más—, fue que el certificado de interoperabilidad no aporta un plus de seguridad, sino que es una acreditación de que el tren, de ese tren en concreto, está apto para circular por la red europea, desde el punto de vista del concepto transeuropeo, para evitar que constituya una barrera de acceso al mercado. Pero yo insistí en este punto y le dije: Oiga, ¿pero realmente el no disponer de ese certificado —que luego se dijo que no era exigible— afecta a la seguridad? Él me contestó que no. Es la misma pregunta que le hago a usted.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Totalmente. Las normas que aplicamos son las que contienen todas las características de seguridad. Las normas ETI de interoperabilidad más que nada son porque aparte de poder circular por otro país te tendrás que adaptar, por ejemplo, a lo que el otro país tenga en cuanto a señalización. En Francia la alta velocidad funciona con el TVM y el respaldo es el KVB, pues tendrías que montar el TVM y el KVB si vas a Francia. Pero básicamente las ETI que no afectan a seguridad son qué bocas de carga tiene que haber para cargar el agua, o qué bocas de carga tiene que tener el tren para que puedan aspirar los depósitos de residuos, cosas así, la normativa específica de cada país.

El señor **DELGADO ARCE**: He escuchado las explicaciones que usted ha dado en relación con ese defecto, vamos a llamarlo así, de rotulación, en concreto de la cabeza motriz, me parece que fue del tren siniestrado. Ahí aparece rotulado como tara 391 toneladas. Usted ha dado la explicación, y debo decirle que coincide exactamente con la prueba pericial encargada por el juez titular del juzgado de Santiago que lleva la instrucción, que ordenó un informe pericial sobre el material rodante y que da la explicación. Ese informe dice que eso se corresponde con carga estática y que la diferencia no tiene ningún tipo de importancia ni de significación a los efectos de seguridad.

Quería también preguntarle por una circunstancia. ¿Usted cree que las modificaciones que sufrió el tren 130 para convertirlo en el 730 pudieron haber incidido en la seguridad del tren?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Para nada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 106

14 de noviembre de 2018

Pág. 29

El señor **DELGADO ARCE**: El informe de la CIAF —me hubiera gustado haber tenido tiempo, pero no lo tuve porque así son las cosas, para desarrollar ampliamente cada apartado— dedica muchos folios al estudio del material rodante. Si uno va al apartado 343 ve cómo lo analiza, cómo se refiere al proceso de autorizaciones, a un plan de mantenimiento. Le pregunto si para que se le dé autorización hay que elaborar un plan de mantenimiento.

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Sí.

El señor **DELGADO ARCE**: También se hace referencia al mantenimiento correctivo —por lo que he leído tiene que haber un mantenimiento correctivo porque sino no autorizan el tren— y después habla de cómo se verificó tras el accidente la rodadura, cómo se verificó la prueba de freno, cómo se comprobó la frenada *in situ*, es decir, en el lugar del accidente, etcétera. En las conclusiones de este informe —porque hay conclusiones sobre el material rodante, las hay—, se dice que el material rodante después de una deliberación funcionó adecuadamente. La pregunta que yo le hago es la siguiente. ¿Funcionó adecuadamente el material rodante?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): Funcionó correctamente.

El señor **DELGADO ARCE**: Termino con una reflexión. En el informe de la CIAF hay un resumen de causa directa y causa subyacente sobre velocidad y teléfono móvil como factor de distracción, pero después las recomendaciones, hasta veintidós, son la traslación de un conjunto de reflexiones sobre esas causas subyacentes que desde la ERA se entiende que no están porque no están rotuladas así como tal. Pero debo decir en honor a la verdad, salvo que yo me esté equivocando, que no hay ninguna recomendación referida al material rodante. ¿Es cierto?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): La CIAF no las hace. La ministra de Fomento en sede parlamentaria sí que hace una sobre ubicación de equipajes.

El señor **DELGADO ARCE**: Exactamente. Es la única, que dice que debemos de intentar, yo estaba en la Comisión en la que se dijo —es la recomendación 14—, mejorar la ubicación y protección de equipajes en el interior de los vagones para, en caso de impacto o durante los viajes, intentar minimizar la caída de equipajes sobre las personas. Excepto esto yo he estado mirando y no hay nada.

Concluyo con una última pregunta. Efectivamente a usted no le hubiese gustado que ocurriese este accidente, como a ninguno de nosotros, Dios nos libre, pero, ¿cree usted que pudo haber influido el material móvil, el material rodante en este accidente o en que se agravaran las consecuencias del mismo?

El señor **VALLEJO ABAD** (exdirector industrial de Talgo): El material cumplía todas las normas vigentes. A raíz de cualquier accidente siempre hay que sacar lecciones y ver lo que se puede mejorar y lo que no se puede mejorar. Una de las cosas que digo, aunque no me lo preguntan, porque me parece que lo debo decir, es que pasa lo mismo que en las carreteras, que es que hay que procurar que sean lo menos agresivas posible. La cuneta que ve en la vía al lado del muro tenía aristas muy vivas que al arrastrando el material lo cortó. Yo haría una recomendación, que entiendo que será competencia de ustedes y de Europa, que es que procuren hacer los bordes, los cantos menos vivos y que haya el menor número de obstáculos para que cuando pase lo que no debe pasar, aunque un día pasa, los daños sean menores. Lo que mata no es la velocidad, lo que mata es la aceleración y si el tren, como el caso que nos ocupa, va a 179 kilómetros/hora y cuando cae va rozando por ahí o golpea contra el muro, pues ahí es cuando se monta la que se montó.

El señor **DELGADO ARCE**: Pues tomamos buena nota. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vallejo, tomamos nota también de su última recomendación de cara a las conclusiones. Muchísimas gracias. La verdad es que es usted un hombre de una gran rigurosidad y claridad expositiva. Yo soy de letras y lo he entendido absolutamente todo. Su intervención no caerá en saco roto, sino que será bien aprovechada.

Muchísimas gracias por su tiempo, y déjeme reiterar las excusas por haber empezado tarde.
Se levanta la sesión.

Eran las seis y treinta minutos de la tarde.