



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

COMISIONES DE INVESTIGACIÓN

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 83

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. 7

celebrada el miércoles 19 de septiembre 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 Villarino Valdivielso (técnico de Renfe Operadora), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001343) | 2 |
| — Del señor González Navarro (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 212/001727) | 22 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre 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 VILLARINO VALDIVIELSO (TÉCNICO DE RENFE OPERADORA), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001343).**

El señor **PRESIDENTE**: *Bona tarda*, buenas tardes; *boa tarde*.

Bienvenidos otra vez a la Comisión de Investigación del Accidente del Alvia de Santiago. Continuamos con las comparecencias, en esta ocasión, con la comparecencia de José Enrique Villarino Valdivielso, que es técnico de Renfe Operadora, y que puede aportar, según se nos ha solicitado por parte de los integrantes de la Comisión, información relativa a la materia que nos ocupa.

En primer lugar, quiero darle la bienvenida, muchas gracias por venir a esta que es su casa porque es la casa de todos. Estamos satisfechos y contentos de que usted haya venido y estamos también predisuestos a oír la información que usted nos pueda proporcionar. El mecanismo de la Comisión es el siguiente; usted puede intervenir, si quiere, en un turno de cinco minutos, y luego habrá un turno de siete minutos por cada grupo consistente en preguntas y respuestas. Esta es la dinámica que no tiene que agotarse en ningún caso, y de momento siempre hay un cierto margen de tolerancia. De manera que, sin más, le damos a usted la palabra, señor Villarino. Adelante.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Señor presidente, señorías, ante todo deseo manifestar esta tarde mi recuerdo y condolencia por las víctimas del fatal accidente de Angrois, así como a los heridos, los familiares y los amigos de todos ellos.

Comparezco ante sus señorías consciente de que el alcance de los hechos que se investigan por esta Comisión son de naturaleza y responsabilidad política. Por ello, no voy a entrar, ni es mi competencia, a enjuiciar otras posibles responsabilidades que seguro existen. Igualmente, deseo dejar claro que mis opiniones lo son sobre hechos y conductas, a fin de contribuir, en la medida de mis posibilidades, al esclarecimiento de la verdad y nunca sobre personas por las que manifiesto mi máximo respeto.

Saben ustedes que, en general, en cualquier accidente y mucho más en los que atañen al transporte nunca existe una única causa. Aceptar esto sería una visión sesgada e inexacta. Los accidentes en el 99% de los casos son pluricausales, existiendo tres tipos de causas concatenadas: Las llamadas causas raíz u originarias; las causas instrumentales, que suelen sustanciarse en los ámbitos técnicos, profesionales y humanos; y las causas estocásticas o aleatorias, casi siempre fruto del azar, imprevisibles y fatales. En la primera parte de esta tipología suelen residir las principales responsabilidades políticas, y a ellas me voy a referir.

Acabo de citar la existencia de causas concatenadas en la mayoría de los accidentes. A mi leal saber y entender, en el accidente de Angrois la concatenación de los hechos fue la siguiente: Uno, el proyecto original de la línea fue alterado de forma muy apreciable al cambiarse el ancho internacional del proyecto original por el ancho ibérico; y lo más grave, a efectos de lo que ocurrió después, no fue tanto esto como no extender hasta la estación de Compostela los sistemas de seguridad inherentes a una línea de alta velocidad, y mantener un trazado con una curva de radio inadmisibles en una vía de esta naturaleza, cual es la curva de A Grandeira. —Primera y evidente responsabilidad de las autoridades políticas, que propiciaron y ordenaron este cambio del proyecto original—.

Dos. La decisión de no dotar a la totalidad de la línea del sistema ERTMS, sistema avanzado de seguridad homologado por la Unión Europea en las redes europeas de alta velocidad, que obliga a los maquinistas a tener que hacer frente a una transición de velocidad de 300 o 200 kilómetros a otra máxima de 80, sin existir un sistema seguro para evitar que el tren rebasase la velocidad permitida, ya que el sistema ASFA con el que estaba dotado el tramo, no equipado —reitero— con ERTMS, es un mero sistema de anuncio de señales y frenado automático que solamente detendría el tren en caso de rebasar la velocidad de 200 kilómetros hora. Esta abrupta transición podría haberse mitigado anticipando la baliza de reducción de velocidad kilómetros atrás, en vez de en la proximidad de la entrada de A Grandeira. No lo previó el nuevo proyecto y la curva de A Grandeira quedó desguarnecida de seguridad, trasladando al maquinista los riesgos que se sustanciaron en los hechos ocurridos. La conducción a altas velocidades no puede dejarse en manos de un libro de marchas erróneo, y que indicaba que llevaba ERTMS cuando no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 3

era cierto; ni tan siquiera una señal vertical que advirtiera de la proximidad de la curva; —segunda responsabilidad política concatenada a la anterior—.

Tres. ¿Por qué se alteraron las características básicas del proyecto original? Después de darle muchas vueltas al tema, no he encontrado otras causas que no fuesen causas de interés político. ¿Por qué digo esto? Porque hechos posteriores demuestran que ha existido una motivación política por acortar plazos de ejecución del proyecto, que se demuestran por la premura y coincidencia casi milimétrica entre la inauguración de la línea y el inminente cambio de Gobierno, ambas en diciembre de 2011. —Las prisas y la política, parafraseando la frase célebre, engendran monstruos—.

Cuatro. Existe responsabilidad política añadida también por el mensaje falaz e inexacto que se trasladó a la opinión pública, y en especial a la opinión pública gallega, de que por fin llegaba la alta velocidad a Galicia, cuando ello era sencillamente faltar a la verdad; —era una mentira, a Galicia llegaba otra cosa adulterada—.

Cinco. Existe también responsabilidad política en la decisión de implementar un vehículo, el llamado híbrido 730, una modificación del Talgo S130 que hiciese frente al cúmulo de circunstancias espurias de la vía por la que debía circular el tren Alvia 04155. El cambio a dos anchos distintos de vía, tramos electrificados y no electrificados, que obligaron a construir un vehículo con importantes limitaciones respecto de la estabilidad en las curvas pronunciadas con diversos puntos de gravedad a diferente altura y dos elementos técnicos en cabecera y al final de la composición de excesivo peso, coadyuvaron a que este modelo de tren Alvia deje mucho que desear en su comportamiento dinámico. Y digo ‘deje’, en presente, porque el tren sigue circulando por las mismas infraestructuras existentes el día del accidente y el sistema ERTMS sigue sin entrar en operación. Reiterarse en los errores es cuando menos temerario.

Seis. Estas modificaciones realizadas sobre el Talgo 130 neutralizaron las bondades de este vehículo que, como todos los talgos, se caracterizan por la liviandad en el peso y su capacidad derivada del bajo gálibo entre coche y vía, para agarrarse a la vía en curvas sin tener que realizar reducciones significativas de velocidad necesarias en otro tipo de vehículos. El Alvia, o sea, el Talgo original modificado, no soportó las circunstancias límites a que se vio sometido en la curva de A Grandeira la tarde del 24 de julio de 2013 y la observación del vídeo grabado por una cámara de seguridad en la vía así lo evidencia.

Siete. El tren 730, denominado oficialmente como tren híbrido y *frankenstein* por mí y otras personas, fue inaugurado, no obstante, a mediados de 2012, por cierto incumpliendo la normativa de homologación preceptiva, según recoge el auto de la Audiencia Provincial de La Coruña en un aspecto esencial, además de en otros como el de ser homologado por partes —las modificaciones llevadas a cabo—, sin que quedase homologado en su conjunto, ya que el nuevo vehículo poco o nada tenía que ver con las características de tara, reparto de tara, estabilidad dinámica y prestaciones con el excelente tren de la serie originaria. Poner un tren de estas características en servicio es cuando menos una apuesta política y técnicamente muy arriesgada, como fatalmente se comprobó. En Angrois confluyeron decisiones políticas que calificaría de muy inadecuadas e irresponsables sobre la infraestructura y el tren. La conjunción de ambas propiciaron el accidente. —Como sé que voy mal de tiempo, me salto alguna cosa.—

Nueve. Aunque esta circunstancia no está directamente implicada en los hechos que llevaron al accidente del 24 de julio, ¿acaso —me pregunto— no es una responsabilidad directamente imputable a las autoridades políticas mantener una comisión de accidentes ferroviarios, que es un apéndice ministerial, sin garantía alguna de imparcialidad, como dejó claro la Agencia Ferroviaria Europea en su informe, instando a las autoridades a repetir el informe sobre el accidente por obviar este informe cuestiones esenciales sobre las circunstancias y estar compuesta por empleados activos o exempleados de Renfe y organismos públicos incluidos en el Ministerio de Fomento, que obviamente no van a tirar piedras contra el tejado que les da su sueldo?

Diez. Finalmente, a estos despropósitos de raíz política, les siguen otros que he denominado de orden instrumental, técnico y profesional. Me referiré a ello por encima. La operadora no tuvo en cuenta la comunicación del jefe de maquinistas, señor Mazaira, advirtiendo de la peligrosidad de la curva y de que la curva no estaba suficientemente protegida; y, segundo, la anulación del sistema ERTMS embarcado mediante solicitud de la operadora Renfe a ADIF, que también coadyuvó efectivamente a que no existiera el ERTMS y, por lo tanto, no existiera protección del tren en cuestión.

Así llegaríamos en lo sustancial al extremo de la cadena de despropósitos políticos y técnicos que posibilitaron el accidente cuando existían medidas de seguridad sobrantes para impedirlo, medidas que ni se previeron ni se evaluaron ni se implementaron. Todos los riesgos se trasladaron y confluyeron en la persona del maquinista al que otra circunstancia ajena a su persona, como fue recibir una llamada de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 4

servicio, se conjuró en su contra. La cadena se rompió por el eslabón más débil y el maquinista fue simplemente el brazo ejecutor de toda una serie de irresponsabilidades que son tanto o más dolorosas que las del propio maquinista.

Muchas gracias.

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

Sin más, pasamos a las intervenciones de los grupos. En primer lugar, por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Martínez Oblanca para un diálogo de siete minutos. Adelante, señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, miembros de la Comisión. Saludo, por supuesto, y le doy la bienvenida al Congreso al señor Villarino Valdivielso y le agradezco la claridad con la que se acaba de manifestar ante esta Comisión.

Como soy el primero que intervengo, me gusta siempre comenzar solicitando un pequeño repaso a la trayectoria profesional de los comparecientes, en este caso de usted, señor Villarino, aunque la verdad es que dispongo de un currículum suyo que he conseguido sacar de Internet, donde veo que es usted una persona con una amplísima experiencia profesional. En todo caso, díganos, por favor, cuál es su relación con el mundo ferroviario.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Soy economista de formación y desde que dejé los estudios, he trabajado en la consultoría pública y privada, he trabajado después en lo que a muchos de ustedes por su juventud no les sonará, el antiguo Instituto Nacional de Industria, en el departamento de estudios, y en octubre del año 1986 entré a formar parte de Renfe Operadora. Haré un repaso muy sucinto de mi paso por Renfe. Entré a trabajar en la antigua Dirección de Planificación de Renfe, que entonces era Renfe a secas, no Renfe Operadora. Después fui designado director de control, gestión y administración de largo recorrido, de lo que entonces era la unidad de negocio de largo recorrido; más tarde ocupé el puesto de director general de la filial de Renfe, Sercolsa; a continuación, durante doce años he sido jefe de planificación de todas las cercanías españolas, y mi último desempeño en la compañía fue como director del gabinete de estrategia de alta velocidad. Me jubilé el día 31 de diciembre de 2007. Este es el currículum descrito sucintamente.

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

Lo ha resumido usted muchísimo porque, insisto, tengo aquí un currículum donde veo que su trayectoria es francamente extensa. Además, desde mi punto de vista tiene un particular afán, un empeño en hacer públicos escritos, reflexiones y opiniones en relación con el mundo ferroviario español y las personas que forman parte de él. Apelando a esa dilatada experiencia, don José Enrique, y a ese compromiso personal con el mundo del ferrocarril, y en relación también con esa catarata de cuestiones que nos acaba de manifestar al comienzo de su comparecencia, me gustaría preguntarle por algunas cuestiones, pidiéndole si es posible que las amplíe. Por ejemplo, afirma usted que los gestores de los asuntos públicos se han dedicado a obstruir las investigaciones de este accidente ferroviario. ¿Le importaría ampliarnos esta cuestión?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): En el informe que yo les acabo de leer esto no figura. Sí es cierto que yo he vertido críticas poco después de producirse el accidente. Soy el autor de un blog sobre temas ferroviarios y desde que ocurrió el accidente hasta hoy me he permitido escribir sesenta y tres artículos que hacen referencia al accidente de Angrois. Efectivamente, siempre he tenido una visión crítica sobre el devenir de los hechos que se iban produciendo después del accidente, es decir, sobre cómo las administraciones, el Ministerio de Fomento, por poner nombre y apellidos, tenía —no sé si es exactamente así—, más que ansia por esclarecer la verdad, ansia por poner palos en las ruedas para conocer la verdad. Tomé la opción, en cuanto vi las cuestiones que se estaban suscitando, sobre cómo poco a poco se iban desvelando los hechos, de tomar parte por quienes me parecían que eran las personas más desvalidas y débiles, en este caso las víctimas, sus familias y el maquinista, que fue el que cometió un hecho que directamente provocó el accidente y del que el juez se encargará de ponerle nombre y medir su alcance. Pero sí, yo comparto con usted que, efectivamente, he tenido siempre la visión crítica, que yo creo que es muy necesaria para poder esclarecer la verdad. Si aproximarse a la verdad siempre es difícil, si lo hacemos sin una visión crítica y lo más imparcial posible se puede decir que es todavía más imposible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 5

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: De hecho, incluso, usted afirma que se modificaron las condiciones del proyecto de la línea para obtener réditos políticos —lo ha expresado hace un momento— de forma muy apreciable. ¿Le importaría ampliar esta afirmación?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Los proyectos de las grandes infraestructuras —sean rodadas, ferroviarias, aeronáuticas, del tipo que sean— no se improvisan en dos días, es decir, tienen un proceso desde que se toma la decisión política de llevarlas a cabo hasta que se sustancian en el día de la inauguración, y suelen pasar muchos años. —Es lo mismo que una tesis, que no se improvisa en tres días, sino que suele llevar bastantes años de investigación—. Estos proyectos son muchas veces proyectos de investigación también. Los técnicos eran los encargados, bajo sus responsabilidades técnicas, de redactar estos proyectos conforme a su leal entender y saber. Yo considero que es bastante irresponsable influir sobre los técnicos, tanto sea para que se cambie el proyecto como para que el proyecto no cumpla todas las etapas de tiempo que debe de cumplir. El proyecto solamente se puede modificar cuando se vea que es necesario y, en el caso de un proyecto ferroviario, viario, etcétera, por razones de seguridad, que son las que deben de primar. Por razones de tiempo nunca debe ser vulnerado.

Efectivamente, yo entiendo que en este caso, primero, las modificaciones que se introdujeron en el proyecto original fueron de gran calado, es decir, se mantuvo el ancho de vía de ancho ibérico, se quedaron 87 kilómetros desplazados del resto de los cerca de 3000 kilómetros de vía de alta velocidad de entonces. Se quedó —por decirlo así— una línea descolgada, sin ningún sentido, salvo el sentido de que con esa línea se quisiese decir que llegaba la alta velocidad a Galicia, cuando era mentira, cuando eso no era cierto. Es decir, la alta velocidad no llegaba a Galicia a través del Alvia y por las vías convencionales cambiando de ancho y cambiando de motor de tracción de energía eléctrica a energía de combustible diésel; la alta velocidad se había iniciado en Galicia en una especie de isla, en la línea de Orense-Santiago, la línea de La Coruña a Santiago y, con bastante posterioridad, con el eje del Atlántico, pero seguía estando aislada y sigue estando aislada todavía hoy, hasta que no llegue a Orense, por así decirlo.

El segundo efecto de modificar el proyecto sustancialmente es que se dejó la vía desguarnecida —me voy a saltar cosas que ya he dicho aquí—, pero al final, ¿qué pasa? Que la protección de ERTMS no llegó al kilómetro 85, no llegó a la estación de Santiago de Compostela, se dejó una línea con una curvatura de radio inadmisibles para una línea de alta velocidad, sobre todo habiendo previamente una transición de 200-300 a 80 kilómetros, y eso provocó que hubiese que echar mano de prisa y corriendo de un vehículo que hiciera frente a todos los saltos —perdóneme la expresión un poco gráfica— que tenía que dar ese tren por distintos anchos, con distintas energías —repito— para que llegase a Galicia en unas condiciones que no eran las mejores, como desgraciadamente se comprobó.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Observo que el tiempo se nos ha sumado, señor presidente. Don José Enrique, le agradezco muchísimo, y creo que mis compañeros también, que se extienda usted en la respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Siga usted Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Gracias, señor presidente.

Creo que hay una relación de preguntas que surgen a raíz de los comentarios que ha hecho el señor Villarino. Para comenzar, lo ha comentado usted, la CIAF, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, a la que ha acusado usted de ser un apéndice ministerial, de actuar sin imparcialidad, porque forman parte de ella empleados o exempleados de Renfe que, por tanto, tienen vínculos, en este caso, con la operadora en la que se produjo el accidente. Yo no soy experto en cuestiones ferroviarias, aunque después de muchos años en política y luchando también en Asturias por que llegue la alta velocidad, me he convertido en un pequeño experto en estas cuestiones, a mi nivel, en ningún caso con sus conocimientos. Pero a mí me parece que la comisión de investigación ha realizado un informe, desde luego, extensísimo, amplísimo, muy detallado. Escuchar afirmaciones como la suya, sorprende. En todo caso, le pido una opinión más amplia sobre los trabajos de la CIAF.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Siendo escueto le contestaría a una cuestión que es bastante gráfica. Si no es así lo que yo digo, ¿por qué la ERA, la Agencia Ferroviaria Europea, le ha dicho al Ministerio de Fomento: ¡Ojo, tienen ustedes aquí un problema!? Y tienen el problema de que esta comisión que ha investigado este accidente no es independiente. No lo dice José Enrique Villarino Valdivielso; lo dice la ERA, la Agencia Ferroviaria Europea. Si descendemos un poco más y usted

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 6

revisa la composición de la CIAF, se encontrará de presidentes a antiguos exdirectores de seguridad de Renfe o a antiguos directores de ADIF o también a gente proveniente del círculo de empresas proveedoras de *Stakeholders* del ferrocarril, de empresas constructoras —algunos, los que menos—, aunque la mayor parte se nutre de profesionales en activo o exprofesionales de Renfe. Yo no traigo aquí las estadísticas, no me dedico a mirar cuáles son los componentes y a buscar su filiación de los trabajos anteriores, pero eso es así como le estoy contando, porque de la última comisión que ha entendido sobre este accidente había gente que tenía bastantes o grandes responsabilidades en Renfe Operadora. Yo creo que una comisión que mínimamente no sea tildada de arte y parte debe de huir de todas estas cuestiones y nutrirse de técnicos que estén lo más alejados del poder del cual depende la compañía operadora.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Al margen de esas referencias a la falta de imparcialidad de la comisión que usted afirma y que, efectivamente, la ERA también puso de manifiesto, creo recordar que la CIAF contestó a esas imputaciones. En todo caso, del prolijo informe realizado por esta Comisión de investigación de accidentes ferroviarios respecto al accidente de Santiago de Compostela, ¿qué parte del informe considera que no es válido? ¿Despreciamos todo el trabajo realizado por la comisión?, ¿las doscientas y pico páginas y meses y meses de trabajo y esfuerzos?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): No. Efectivamente, en los trabajos de la CIAF —en este caso del accidente que, desgraciadamente, nos ocupa esta tarde— existe una investigación de los hechos, se analizan las circunstancias en las que se produce el accidente, se comparan los hechos con lo que pueda tener de incumplimientos o no, si los ha habido o no, del Reglamento General de Circulación por el cual se rige la circulación de los trenes, etcétera. Pero a la CIAF le ha faltado la cosa más importante que creo que se pide en una comisión de investigación de un accidente de esta trascendencia; a lo mejor en un accidente sin víctimas que no merezca ser calificado de accidente sino de mero incidente esto que digo no es necesario, pero al informe le ha faltado entrar en las causas últimas y profundas de por qué se produjo el accidente. Entonces, del informe de la CIAF, lo mismo que de casi todos los informes que elabora, se suele decir: la CIAF no busca culpables. Y estoy de acuerdo con ello, no es misión de la CIAF encontrar culpables, pero es misión de la CIAF encontrar las causas últimas por las que se produjo el accidente, y el informe de la CIAF no decía las causas últimas, no entraba, no eran suficientes. La ERA dijo: aquí ustedes no han entrado a ver las causas raíz —por así decirlo— de este accidente; se han contentado con hacer muy buenas descripciones, con hacer muy buenos análisis desde el punto de vista de la mecánica de la operativa ferroviaria, pero no para apoyar las decisiones que deba tomar después un juez. Creo que este informe, de cara a lo que le puede abrir la mente a un juez, sirve de bastante poco, como ha recalcado la ERA por cierto.

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

Concluyo, señor presidente, si me lo permite, con una pregunta final apelando, como hice al principio, a la dilatada experiencia del compareciente, el señor Villarino. En su opinión ¿son nuestras líneas ferroviarias seguras?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Sí, sí son seguras las líneas ferroviarias. Las líneas ferroviarias no son seguras cuando sobre ellas se improvisa; cuando se improvisa en el proyecto de la infraestructura y se cambia, y cuando se improvisa en buscar vehículos que sirvan para esas infraestructuras, por así decirlo, retocadas, mal retocadas. Pero las líneas ferroviarias de este país evidentemente son seguras, cómo no.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias por sus respuestas. Queda muchísimo por preguntar, pero estoy convencido de que mis compañeros —a los que agradezco que me hayan permitido extenderme en el tiempo concedido— se lo formularán. Gracias, señor Villarino.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Muchas gracias a usted por sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.

He de advertir que tomamos el otro día el acuerdo de, en lugar de dos comparecientes, poner tres; cuando tengamos tres este nivel de tolerancia va a bajar en picado y es mi obligación advertírselo, pero ahora no tiene sentido estar diez o quince minutos en el patio cuando se puede profundizar en un tema.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 7

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Tomo nota, señor presidente, y procuraré ajustarme a los tiempos en las respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: No, no, la verdad es que en este momento nos lo podemos permitir. Pronto no podremos, lo advierto; pronto no podremos.

A continuación, por el Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Gabriel Rufián Romero. Adelante.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Buenas tardes, señor Villarino. Lo primero de todo, gracias por el ejercicio de valentía y de decencia que está usted haciendo hoy aquí. Es extraño, es raro encontrarse a gente tan valiente como usted y se lo agradezco.

Lo ha dicho usted prácticamente todo y seguramente lo seguirá diciendo durante esta Comisión en lo que dure su comparecencia; de hecho, yo creo que se podrían coger las conclusiones que ha leído —el texto que ha leído, me refiero— y utilizarlo como conclusiones de esta Comisión para algunos de nosotros. También, en la línea de mi compañero, le pido que se extienda todo lo que necesite; de hecho, aquí el protagonista es usted. Y también agradecemos al presidente la generosidad que está mostrando hoy aquí.

Usted, en un documental que yo recomiendo mucho, que es el documental *Frankenstein 04155*, califica la línea y el tren accidentado como una chapuza. ¿Por qué?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo creo que ya lo he dicho. Mire, las cosas, sobre todo cuando se pretenden inaugurar, cuando uno se compra una cosa, lo que le gusta es que sea nueva, que no esté usada, lo que quiere uno es usar las cosas, darles vida e impregnarlas de uno mismo. Yo dije, efectivamente, en el documental al que hace su señoría referencia que me parecía una chapuza, y me parece una chapuza —y lo voy a decir en palabras llanas— porque tanto la infraestructura como el tren están hechos de retales. Es decir, para ir de Madrid a Galicia hay que pasar por una vía que tiene un ancho, después tiene otro ancho, después tiene tracción eléctrica, después deja de tenerla y la tiene la otra. Claro, hay que buscarse un vehículo que sirva para todo esto, pero si sirve para todo esto a lo mejor le estamos mermando la seguridad al vehículo, y es un vehículo que tiene tres puntos de gravedad a unos niveles distintos, que en la cabecera y en la trasera le colocas dos centros técnicos, que es donde va alojado el combustible, el gasoil, y donde rompes ya la rodadura típica de los Talgos, que es el eje entre dos coches, etcétera, lo cual le da más estabilidad en las curvas. Entonces, estamos rompiendo la dinámica del tren y la estabilidad de ese tren frente a imprevistos como el que ocurrió. Efectivamente, a la velocidad a la que ocurrió el accidente a lo mejor cualquier otro tren hubiera tenido también sus problemas, pero hay técnicos que mantienen —yo ahí no puedo pronunciarme porque no soy experto en dinámica de fluidos ni en nada de esto— que a lo mejor cuando hubiera pasado la cabeza del tren, la cabeza tractora, el tren hubiera librado, que posiblemente también hubiera librado el resto de la composición la curva de A Grandeira. Yo ahí no digo ni sí ni no, son opiniones ajenas. Pero el tren fue hecho de retales porque la vía estuvo hecha de retales también; no se puede dejar en una vía que tiene acceso a través de una vía de alta velocidad autorizada para 200 o 300 kilómetros que de pronto se encuentre con un abrupto descenso de velocidad a 80 kilómetros/hora, y sobre todo sin tomar las garantías suficientes para que el maquinista hubiera sido advertido de que se iba a encontrar con esta circunstancia, que no tuvo nada que se lo advirtiera, y prueba de ello es que cuando se le fue el santo al cielo por una llamada, se le fue la cabeza y nadie se lo advirtió, salvo al final ya, cuando lo único que pudo hacer fue echarse las manos a la cabeza.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ha dicho usted algo que a nosotros desde el primer día nos ha preocupado mucho y es una pregunta que le hemos hecho prácticamente a todos los comparecientes, y es que en cinco años no ha habido ni una sola denuncia pública de ningún técnico, de ningún trabajador, de ningún cargo de Renfe ni de ADIF en torno a lo que sucedió aquel día en la curva de A Grandeira, denuncias que nos constan a todos que sí que se hacen en privado. La pregunta es: ¿realmente hay presiones, esta gente tiene miedo a algo o a alguien en concreto? En definitiva, estamos hablando de su trabajo y el hecho de que se organizaran, por ejemplo, e hicieran un manifiesto denunciando las enormes irregularidades que hubo en aquella línea creo que redundaría en beneficio de sus condiciones de trabajo y en cambio esto no se hace, ¿por qué?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Pues mire, es difícil contestar esta pregunta que me hace su señoría porque yo no puedo opinar por la cabeza de los miles de empleados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 8

que tiene en estos momentos la compañía Renfe y los empleados que tiene ADIF, porque ellos tendrán sus motivaciones profundas para decir sus opiniones, técnicas o no. Yo, de lo que sí estoy seguro, es de que los técnicos en el ámbito de sus competencias habrán fijado sus ideas y sus posiciones en las respectivas empresas con sus respectivos superiores y le habrán dicho: oye, esto fue así, debió ser a lo mejor de esta otra manera, la próxima vez a ver qué hacemos, no sé qué y no sé cuánto. Confío en que haya sido así. En mis años de desempeño en la compañía siempre he creído que en mi salario estaba incluido que diera mi opinión honrada de lo que veía, al margen de que me pudiera perjudicar o facilitar mi carrera profesional. Creo que he sido capaz de compaginar esto con mi carrera —que usted ha alabado mucho, pero hay otra mucha gente, por ejemplo el interviniente anterior, que tiene mejor currículum que el mío—, aunque me ha costado algún disgusto y a veces he sentido la soledad del corredor. También quiero decirle que estas grandes empresas muchas veces se parecen más a instituciones que tienen una inercia: los de arriba sabrán lo que hacen y, si me mandan que me tire por la ventana, a lo mejor abro la ventana y me tiro. Esto se nota en algunas empresas y a mí, cuando llegué a Renfe, me llamó la atención una cosa y lo atribuí al hecho de que Renfe hubiera estado militarizada después de la Guerra Civil y hubiera seguido militarizada —aunque en distintos grados— durante bastante tiempo. Era una compañía que tenía todavía reminiscencias de unos hábitos del mundo de la milicia y no tanto del mundo del contraste de opiniones, de lo civil, del mundo de la tecnología, etcétera. Esto se pone de manifiesto en cuestiones como: aquí, en boca cerrada no entran moscas, y no vaya a ser que se enfade el sargento y me deje sin rancho. Por tanto, a lo mejor no se produce el debate que tiene que haber entre la empresa y la sociedad para que en estas cuestiones haya transparencia y se puedan poner las cosas claramente sobre el tapete. Eso lleva a que en la empresa existan quizá oscurantismos y que a la sociedad civil y a las víctimas —lo cual me parece demasiado— se les intente poner palos en la rueda para que no resplandezca la verdad. Puede ser algo así.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Lo dice usted todo.

Última pregunta, señor presidente. Creo que hay dos hechos que son incontestables y que deberían haber supuesto asunción de responsabilidades políticas, cosa que no ha pasado. El primero es que un proyecto de quince años se reconfigurara en solamente ocho meses. Es obvio que ahí hubo presiones comerciales y sobre todo políticas, como usted ha dicho, para sintetizar en ocho meses el trabajo de quince años. El segundo es el hecho de que en un solo día, en veinticuatro horas, se tomara la decisión de desactivar el sistema de seguridad ERTMS, como usted ha dicho, una decisión de bastante calado y que comportaría varios informes y varias semanas. ¿Por qué cree que después de todos estos años y sabiendo esto, como todo el mundo lo sabe, algunos de los responsables de esa línea siguen en despachos muy importantes y, sobre todo, ninguno de ellos ha asumido responsabilidades?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): No sé. Habría que preguntárselo a los señores que en un plazo de veinticuatro horas firmaron un papel de solicitud y de autorización de la desactivación del sistema de seguridad. Yo no quisiera encontrarme en la piel de los excompañeros que tomaron esta decisión, porque lo último con lo que se puede, no digo ya jugar, sino ni siquiera bajar un poco la guardia es en los temas de seguridad, y sobre todo en el ferrocarril. La seguridad es el atributo más importante que debe tener el ferrocarril. El ferrocarril a lo mejor no compite en velocidades altas con la aviación —aunque hoy ya está compitiendo— y tampoco competía antes con el autobús —aunque hoy compite ya con el autobús y de manera muy favorable—, pero si hay algo que el ferrocarril debe preservar y no consentir jamás que le tuerzan el brazo en esto es en la seguridad. Se deben poner todos los sistemas habidos y por haber, redundantes o no redundantes, siempre con criterio y sin perder de vista la eficacia y la eficiencia, para mantener lo más alejado posible el fantasma de la inseguridad.

Contestándole ahora ya de una manera llana: porque había que inaugurar la línea. Había que inaugurar la línea a fecha cierta. Había que evitar intromisiones y unas espurias concatenaciones de tipo comercial que se venían produciendo y que exigían, como daba problemas el sistema ERTMS embarcado, dejarlo desembarcado: no lo activamos. Esa fue la razón. Como decía antes a su señoría, primaron razones comerciales —que yo no discuto tampoco que deban existir— frente a razones de seguridad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Quiero agradecer la generosidad del presidente una vez más y, señor Villarino, ha sido usted un lujo de compareciente. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 9

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Muchísimas gracias, pero yo no soy un lujo. Vengo a intentar ayudarles a ustedes en su toma de decisiones, que bastante tienen con tomarlas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Rufián Romero.

A continuación tiene la palabra al portavoz de Ciudadanos, que en este caso es don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez.

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

Enlazo con lo que ha terminado la última intervención, que es el énfasis en la seguridad. Ha dicho usted que el accidente se produjo por una concurrencia de causas; aparte de las aleatorias, están las de raíz y las que ha llamado instrumentales o inmediatas. Ha dicho también que se ha hecho recaer la responsabilidad en el eslabón más débil, pero da la impresión de que en este accidente era el único eslabón que se dejaba; es decir, que toda la seguridad se fiaba al maquinista y todo recae en el eventual despiste del maquinista. ¿Es así?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Sí, sí. Por supuesto, no lo digo yo, sino que lo dice el informe de ERA y creo recordar que también el primer auto fechado en mayo de 2014 del juez Aláez: que todos los riesgos se trasladaron al maquinista. Es decir, se incumplió la normativa vigente en la Unión Europea que establece que cuando se modifica un proyecto, el proyecto objeto de modificación y el nuevo hay que someterlos a un análisis de riesgos. Si se cambia A por B, tenemos que saber los riesgos que tenía A y los riesgos en los que se incurre en B, y se sobreentiende que los riesgos de B deben ser al menos iguales o menores a los riesgos originales que se tenían. Estos análisis de riesgos han brillado por su ausencia, no los ha habido, otra cuestión que tiene un componente político. Estoy de acuerdo en que esos análisis de riesgo los tienen que hacer unos técnicos y que deben figurar en el vademécum de su normativa dentro de las cosas que tienen que hacer, pero si no se cumple ese vademécum, para eso está la función fiscalizadora de los políticos. Creo que la función que tienen, sobre todo en las empresas públicas, es fiscalizar que se cumplan los requisitos y las leyes y que las cosas se hagan bien. Desgraciadamente, sobre el maquinista llovieron todas las responsabilidades; ningún análisis de riesgo fue capaz de actuar de parapeto para que no afectasen al maquinista, y no quiero ponerme en la piel de ese señor por lo que debió de pasar y debe de estar pasando todavía.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Ha sido usted muy contundente y ha dicho que el cambio de proyecto obedeció a un interés político; ha dicho que a intereses comerciales o intereses políticos se debió acortar los plazos. Entiendo que quiere decir que la agenda electoral interfirió en el componente puramente técnico de la obra. ¿Es así?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): En mi intervención inicial lo he dicho, pero quizá muy por encima. Hay muchas coincidencias de agenda y de calendario y esas coincidencias no surgen así, de la noche al día, sino que a su vez obedecen a una planificación y a unos objetivos. Yo soy gallego aunque llevo muchos años fuera de Galicia —he hecho mi carrera fuera de mi tierra—, pero a los gallegos se nos quiso vender algo que no era cierto, como que la alta velocidad llegaba Galicia. No; no llegaba ni siquiera un sucedáneo. Las palabras que yo he utilizado en este documento que les he leído a ustedes son «una cosa adulterada», algo que pretendía dar gato por liebre, algo que no era cierto, que era mentira y que comportaba unos riesgos, y al concurrir la fatalidad con otras muchas cosas, se produjo este desgraciadísimo accidente. Estoy convencido de ello.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La siguiente pregunta se la voy a hacer en dos partes. ¿Cómo es posible que se pasara por alto —independientemente de que aquí todos podamos sufrir la falacia retrospectiva y que todos seamos más listos cuando algo ya ha pasado— que esa transición tan brusca de velocidad y esa curva de radio tan cerrada debían representar un riesgo lo suficientemente elevado como para no dejarlo en manos del maquinista? Entiendo que el mecanismo es que Renfe le pide a ADIF la desconexión del ERTMS y alguien en ADIF, un organismo de ADIF, da el visto bueno, el organismo encargado de seguridad. ¿Cuál es o cuál era en este caso?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Creo que era la Dirección General de Seguridad. Bueno, no sé si tiene rango de dirección general o no, pero de Seguridad. Creo que el responsable entonces era el señor Cortabitarte, el que autorizó o dio el consentimiento a Renfe de la desconexión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 10

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La segunda parte de la pregunta está también relacionada con cómo no se percibió este riesgo. Usted ha hablado antes de una excesiva inercia, creo que ha dicho, hablando de una sujeción al principio de autoridad, casi militar ha dicho usted. ¿Es posible también que el trabajo de los técnicos y directivos de ADIF y Renfe no sea del todo independiente, es decir, que sean conscientes de que su carrera política depende también de otras cuestiones como esa agenda electoral? Es decir, ¿cree que son suficientemente independientes?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): En mi experiencia curricular —la mía— yo he tenido un problema que puede encajar con lo que usted ha dicho, y es que por no consentir en una transacción que había que llevar a cabo y negarme a firmar aquella transacción cuando tenía responsabilidades de control de gestión, estuve de patitas en la calle una semana.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Lo que parece confirmar lo que le pregunto.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo le contesto con una experiencia mía. Luego he tenido otras a otro nivel más bajo. Pero ahora le voy a contestar al margen de mi experiencia personal. Las empresas públicas, las empresas que están en la órbita del Estado, en la órbita de los poderes públicos y por tanto también de los grupos políticos, son más proclives a que se lleven a cabo insinuaciones, advertencias, consejos, etcétera, de que las cosas pueden ser así o pueden ser algo parecidas a así. Esas cosas, en la empresa privada —yo creo que por razones de eficiencia, aunque también las pueda haber—, son mucho menores que en las empresas públicas y muchas veces el profesional dice: yo no me puedo jugar el pan de mis hijos por contravenir una orden que me dan con la que yo no estoy de acuerdo. Y eso puede llevar a tener que transigir con una decisión que quizá uno puede no compartir o también a tener miedo de levantar la mano, el dedo, y decir: perdone, director, creo que esto no se debe hacer de esta manera. Y se pueden producir estas ocasiones, sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Le voy a plantear un par de preguntas más. Tras el accidente se cambió la normativa y se determinó que los cambios significativos de velocidad estuviesen señalizados en vía con cartelones llamativos, creo que de color naranja, y que hubiese balizas ASFA que sí que minoraban la velocidad, no llegaban a adecuarla, pero sí que la minoraban. En ese momento, usted determinó que existían del orden de cuatrocientas situaciones peligrosas; es decir, equiparables a esa curva, cuando parece ser que en ninguna de ellas había aparentemente un riesgo de descarrilamiento similar al del accidente. ¿Cree que esto pudo ser una medida interna de protección de los responsables de ADIF por no haber señalizado esa, donde sí que había un riesgo independiente? Es decir, extenderlo a otras situaciones donde no había un riesgo tan claro por transición de velocidad y por radio de la curva.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Cuando ocurre algo grave —y en los accidentes se ve de una manera muy clara—, al día siguiente la reacción más inmediata es decir: vamos a ver, nos ha ocurrido esto y lo último que puede ocurrir o lo que no puede pasar es que nos ocurra en otra línea o en otras circunstancias. Entonces, se ordena que se revisen las posibles circunstancias semejantes a las que provocaron el accidente. Pero eso es *ex post*, a toro pasado. Evidentemente, yo no sé si son 450 las situaciones de un hipotético peligro parecido o de una insuficiencia de seguridad igual a los hechos que provocaron el accidente de Angrois, pero esto no debe ser así, las cosas se resuelven haciéndolo todo bien desde un primer momento. Es muy desgraciado tener que esperar a que ocurra algo de la gravedad de lo que ocurrió en Angrois para que se tomen medidas de otro tipo.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Una última pregunta. Ya sabemos que sí hubo alguna queja o advertencia por parte de algún maquinista con respecto a la curva, pero no sabemos si hubo también quejas de técnicos responsables del ADIF, de técnicos en seguridad respecto a que la desconexión estaba incrementando el riesgo de manera acentuada en una zona peligrosa. ¿Le consta si es así?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo tengo constancia de que el jefe de maquinistas destinado en el área noroeste, el señor Mazaira —jefe de maquinistas— advirtió de la peligrosidad de la curva. El señor Mazaira es una persona que, aparte de sus funciones de conducción, tiene asignadas otras, como la formación a su vez de maquinistas y la implementación de clases a los maquinistas principales; es decir, por ser jefe de maquinistas tiene una función didáctica respecto al resto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 11

de maquinistas asignados a su área de influencia, a su negociado, por decirlo de alguna manera, y, efectivamente, advirtió de la peligrosidad de la curva, de cómo estaba. En cuanto a si dentro de Renfe más maquinistas hubieran sido conscientes de esto y lo hubieran comunicado o no, mire usted yo había dejado la Renfe el 31 de diciembre de 2007. Tengo más relación profesional con mis compañeros de entonces, pero de 2007 a 2014 han pasado siete años, por lo que con mi información de los compañeros de Renfe de entonces no le puedo contestar a la pregunta.

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

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Muchas gracias a usted por sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, portavoz.

A continuación, damos la palabra al siguiente grupo, en este caso el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra su representante, la señora Alexandra Fernández.

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

Muchas gracias, señor Villarino. Ha hablado muy claramente y con mucha valentía y se lo agradecemos enormemente, sobre todo porque en las últimas comisiones mi sensación personal es que hemos visto gente compareciendo con cierto miedo. Sin ir más lejos, por poner un ejemplo, la semana pasada compareció la señora Beatriz Sierra, experta en ERTMS, que hizo las pruebas del ERTMS en el tren y era incapaz de contestar a una pregunta muy clara: si era más o menos seguro ir con el sistema ERTMS conectado o desconectado. Un nivel de miedo relacionado, quizás, con inculpar a alguien con una respuesta.

Ya sé que esta pregunta ya se ha hecho y que ha contestado sobre dinámicas generales que existen dentro de Renfe, pero me gustaría preguntarle concretamente si usted cree o sabe que hubo presiones en este caso del accidente de Angrois dentro de Renfe o de ADIF.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): En primer lugar, gracias por las flores que me echa. Si comparezco aquí —repito— es para intentar ayudarles a ustedes en su toma de decisiones o para esclarecer la verdad. Además, creo que es mi obligación como ciudadano, si algo sé, mucho o poco, ponerlo a disposición de quien quiera oírlo por si le puede servir para algo, incluso aunque no le sirva. El miedo lo tenía antes de cruzar aquella puerta, cuando me he sentado aquí. Milagrosamente, los ánimos se me han serenado —son de esas cosas que deben de venir de no sé dónde, cósmicas— y he logrado rearmar mi autoconfianza.

Tengo conocimiento —aunque es charla de café— y se lo puedo decir a su señoría. Efectivamente, en conversaciones con compañeros míos, me han dicho que hay gente que ha hablado de cara al exterior pero guardando su identidad y que también hay gente dentro de la empresa, de la compañía, que quería hablar pero no quiso o no pudo poner en el más mínimo riesgo su puesto de trabajo o sufrir un deterioro en sus condiciones de trabajo. Sí hay. Es frecuente que en circunstancias como las que estamos analizando estas cosas se produzcan, es decir, es imposible estadísticamente que en una empresa con 7000 personas —Renfe— y en otra con 7000 o de este orden —ADIF— se produzca un accidente de este tipo y todos los empleados, incluidos los directivos y el Ministerio de Fomento, opinen lo mismo y que, a su vez, haya otras personas —víctimas, afectados, etcétera— que opinen todo lo contrario. No, las cosas se dan en una mezcla; hay gente que tiene una perspectiva y ve las cosas de una manera y otras personas que las ven de otra. Efectivamente, creo —porque, si no, sería minusvalorar a mis compañeros que hoy desempeñan la función ferroviaria y a otras muchas personas más— que, siendo excelentes profesionales, no están viendo o no han visto las cosas que yo he visto desde fuera. Yo, efectivamente, no he tenido acceso a ningún documento de Renfe. He escrito sesenta y tres artículos sobre muchos puntos, unos más medulares y otros más tangenciales y periféricos al accidente de Angrois, pero me he tenido que buscar la información y las castañas fuera. Por supuesto, lo que he escrito lo mantengo, faltaría más.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Creo que se serena llevando la verdad por delante.

Usted ha hablado de una serie de puntos concretos que cree que son las causas raíz. Me quiero centrar en dos momentos: el momento en el que fue modificado el proyecto y la posterior desconexión del sistema ERTMS.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 12

En cuanto a la primera decisión, la de modificación del proyecto, usted ha comentado claramente que había una motivación de casar la puesta en servicio de la línea antes del momento del cambio de Gobierno. Por eso, le quiero preguntar más en concreto quién cree que tomó esa decisión y cuál era la motivación última, es decir, si había algún tipo de interés personal o qué es lo que valora o, por decirlo más claramente, si cree usted que Pepe Blanco presionó para que se modificase el proyecto, reduciendo la seguridad con el fin de poder inaugurarla a tiempo antes de un cambio de Gobierno.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Si estuviera en estos momentos prestando una testifical en un juzgado porque me hubiera llamado un juez, le diría a la señoría que no puedo entrar en ello, pero estamos en una comisión de naturaleza política para buscar, más que responsabilidades, la verdad política del accidente. Luego las responsabilidades las habrá en personas concretas y determinadas que pueden tener ideologías distintas o parecidas, las que quiera tener cada cual, pero estamos en una comisión para buscar la verdad política, y la verdad política es, a mi juicio, que, efectivamente, había que inaugurar la llegada de la alta velocidad a Galicia antes de que se produjera un cambio en el Gobierno de la nación. Yo creo que excede de mis competencias decir si el responsable de esta decisión fue A o B. He empezado diciendo aquí que no vengo a juzgar a personas. Yo no juzgo personas, en todo caso, juzgo hechos, acontecimientos, o intento explicarlos, pero no personas. Sin embargo, no me voy a ir por la gatera y sí le digo lo siguiente: el responsable político de la institución, que es un órgano ministerial en cuyo ámbito se produce el accidente, a través de dos compañías públicas —ADIF y Renfe—, es el ministro, lo mismo que si se hubiera producido una gran conmoción financiera en las finanzas de la nación, la responsabilidad política debería recaer en el ministro o ministra de Hacienda o de Economía. Yo no juzgo al señor Blanco ni soy quién para ello, pero el enjuiciamiento político que yo hago, buscando la verdad política, me lleva a decir que el responsable, que podía ser el señor Blanco o el señor X en ese momento —no entro en ello, porque, repito, no juzgo ni prejuicio ni vengo a opinar sobre personas—, fue el responsable político de que se tomarán una serie de decisiones que llevaron a una serie de chapuzas que culminaron en que ochenta personas perdieran la vida y bastante más resultarían heridas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El otro momento es la desconexión del sistema ERTMS. Se tarda veinticuatro horas en dar el okey a la desconexión, provocado por una solicitud de Renfe...

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): A diferencia de lo que le acabo de decir ahora, en el tema de la desconexión la decisión cae más en el segundo paquete, no en las causas raíz, sino en las causas funcionales y profesionales; es decir, el ministro, el director general o, incluso, el presidente de la compañía no tienen por qué tener noticias, es una cuestión cuyas competencias más directas recaen en dos altos técnicos o en dos altos responsables empresariales. Por tanto, aquí se diluye un poco la responsabilidad política y toman carta de naturaleza otro tipo de responsabilidades, que yo llamo funcionales, profesionales, etcétera, frente a lo que me preguntaba con anterioridad, que era claramente una responsabilidad política.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Por último, hay un tema que no ha mencionado en su comparecencia y que me parece que es importante tratar para entender mejor por qué han tenido que pasar cinco años para que se diese luz verde a la celebración de esta Comisión en el Congreso. Desde nuestro punto de vista y basándonos en hechos que se han ido comprobando, se ha montado una especie de trama para ocultar desde el minuto cero el accidente, que intentó cargar todas las responsabilidades en el maquinista y que tuvo tres ámbitos de actuación: el judicial, el mediático y el político. Desde el ámbito judicial, cada vez que el juez Aláez trataba de llegar a las causas raíz, que es lo que usted señalaba, y no cargar solo con las responsabilidades al maquinista, el caso era cerrado desde arriba. También se ha sabido que la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, junto con Catalá, se acercó a las vías del tren cuando todavía estaban levantando los cadáveres para ponerle un audio al juez en el que se escuchaba al maquinista decir que iba con exceso de velocidad, pero se cortaba la parte del audio donde decía que ya lo había advertido, lo que indicaba que había un problema de seguridad conocido. Ese audio también llegó cortado a los medios de comunicación, que al día siguiente convirtieron al maquinista en el máximo responsable ante los ojos de la opinión pública. Por último, respecto a la parte política, en la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios se hace un informe sesgado —ya lo ha dicho la ERA— en el que se traslada toda la culpabilidad al maquinista. Creo que hay demasiadas pruebas que apuntan a que hubo una trama

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 13

para ocultar la verdad. Le pregunto si cree que hubo esa intervención política para que no se profundizase en las causas raíz del accidente, trasladando toda la responsabilidad al maquinista.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Parte de mi respuesta a lo que me pregunta su señoría ya ha sido dada en otras cuestiones colaterales, pero voy a intentar responder de la forma más directa a su también directa pregunta.

Vengo aquí como ciudadano que ha trabajado en una empresa ferroviaria durante equis años, y creo que alguna experiencia puedo tener por mi desempeño profesional, pero no soy nadie para decirle a una institución como esta, el Congreso de los Diputados, por qué se han invertido cinco años en crear una comisión. Sinceramente, creo que hay algunos que estaban interesados en que no se formase esta Comisión de investigación y otros, sobre todo las víctimas, que estaban interesados en que se celebrase para esclarecer cuestiones, como ya he dicho, de ámbito político. La Comisión debería haber sido sustanciada al día siguiente o a los dos días de producirse el accidente, porque existen responsabilidades de muchos tipos: las del actor que no frenó el tren a tiempo, las de aquellos que propiciaron que no hubiera nadie que le advirtiera a este señor de lo que estaba pasando y las de otros que tampoco hicieron nada por otras causas. Es decir, las responsabilidades políticas, penales, funcionales, etcétera, deben exigirse desde el primer día en el que se produce un accidente de transporte, sea el que sea. Estoy expresando la opinión de José Enrique Villarino, un ciudadano, que posiblemente no sea de interés para ustedes y les importe un pito, pero usted lo acaba de suscitar. En estos casos lo que siempre se ve, porque, además, está así instituido por las leyes, es que suele ser el Poder Judicial el que acude el primero a dar cuenta y a intentar resolver estas cuestiones. A mí no me gusta, me produce decepción y tristeza que los políticos, que son mis representantes, no acudan, como los jueces, al día siguiente para decir: vamos a juntarnos, tenemos que hablar de este tema, que ha sido muy grave para muchas personas, para muchas instituciones y para dos empresas concretas. No sé si he contestado o no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Quisiera hacerle una última pregunta, muy corta, muy breve.

El señor **PRESIDENTE**: La última. Se ha alargado más de lo previsto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Dijo antes que le parecía que la CIAF era un apéndice ministerial. El señor De la Serna colocó recientemente de director al señor Ponce de León, precisamente uno de los que participó en ese informe en el que se traslada toda la responsabilidad al maquinista. En una sesión en el Congreso le pregunté si al entrar de director abriría la comisión, y dijo rotundamente que no, sin tener en cuenta los informes de la ERA. Le preguntaría, por su experiencia dentro de la casa, qué tendría que cambiar para que la CIAF fuese realmente independiente.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Pues que no dependa de nadie y dependa de todos. Es decir, como cualquier comisión que tiene importancia de cara a los hechos, debe estar lo más alejada posible de centros de interés y de poder y depender de todos, es decir, de los parlamentos, en este caso del Congreso de los Diputados y del Senado. No soy experto en derecho público ni en derecho parlamentario, pero me gustaría que la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, lo mismo que la de accidentes aéreos o de carretera, dependieran directamente del Parlamento o de un órgano delegado del Parlamento, donde los centros involucrados de poder, es decir, los centros de gobierno ministeriales, estuvieran lo más alejados posible, y que, evidentemente, tuviera las suficientes garantías para que desde el Parlamento tampoco se llevaran a cabo las posibles tentaciones de influir sobre estas comisiones de investigación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y la última pregunta. ¿Qué opina sobre ese nombramiento?

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, ahora se ha terminado su tiempo. Gracias, señora Fernández.

Cedemos la palabra al siguiente portavoz, que en este caso será el diputado Odón Elorza, por el Grupo Socialista.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Villarino, por su presencia en esta Comisión de investigación, por el esfuerzo de venir y por decir lo que piensa. Ha hecho usted una serie de consideraciones interesantes y, a la vez, arriesgadas, porque entran más en el terreno del juicio político que en el del juicio técnico, aunque de todo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 14

tendrán. Lo digo porque ha hecho referencia a la verdad política, que es un concepto cuyo significado es difícil de evaluar y de entender y, por tanto, puede tener un significado para usted y otro para mí. Si entrásemos en un diccionario Wikipedia o en algún buscador no encontraríamos una definición de qué es la verdad política, pero usted se ha introducido por esos terrenos y tiene todo el derecho. Además, conoce el tema, pues ha escrito y trabajado mucho en esta cuestión y en otras; he podido leer algunos de sus ensayos e informes.

Desde mi experiencia de muchos años como alcalde, me atrevería a decirle que la verdad política está siempre acompañada de otras verdades de carácter muy técnico, de consideraciones, de situaciones, de informes, realizados o no realizados, que no llegan a verse por la última autoridad política. Yo he estado gobernando una ciudad veinte años y sé lo que son situaciones de riesgo, accidentes, caídas de rocas, incendios de casas, accidentes en la vía pública e incluso inauguración de actuaciones con el deseo de que llegaran a tiempo, no antes de las elecciones, cosa que últimamente no conseguí nunca. En fin, son cosas que pasan. Igual es porque, según diría usted, hay que inaugurar las cosas cuando toca y siguiendo los procedimientos y los procesos de construcción y de garantías que permitan inaugurar una obra con plena seguridad para los usuarios.

Dicho esto, la primera pregunta que me gustaría hacerle es: ¿Cuáles son los cambios concretos que, sobre lo que usted denomina proyecto original, se efectúan, se introducen, se realizan entre ese proyecto original y la inauguración de este tren por las autoridades con fecha de diciembre? ¿Qué cambios se producen realmente sobre el proyecto original? Sitúeme ese proyecto original en el tiempo. Cuando hablamos de un proyecto original, ¿de qué proyecto estamos hablando? ¿En qué momento? ¿En qué época? ¿En qué año había ese proyecto original? ¿En qué periodo de tiempo se producen los cambios y qué tipo de cambios son?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Bien, la expresión de proyecto original es una expresión que, efectivamente, es muy socorrida para referirse a un proyecto en unas condiciones distintas a las que después ese proyecto quedó conformado de otra manera después de pasar un tiempo. Si mis informaciones no son erróneas, yo creo que se empezó a hablar del primer proyecto —que por supuesto no fue el proyecto constructivo— como quince años antes de la inauguración de la línea. Lo que pasa es que en estos proyectos de infraestructuras existen primero los proyectos de diseño, los proyectos de ejecución, los proyectos constructivos; luego vienen modificaciones a los proyectos a causa de las revisiones que suelen plantearse porque las cosas no son en la realidad como se pensaban con anterioridad, etcétera. Es decir, este proyecto tuvo el suficiente tiempo de maduración como para que al final no quedara convertido en lo que quedó convertido.

Son dos las cosas que yo creo que han influido más en que el cambio del proyecto haya sido una causa raíz del accidente. Ya cité la primera, que es el cambio del ancho de vía. Por sí mismo, el cambio del ancho de vía no debió ser una causa directamente relacionable con el proyecto. Sin embargo, sí que lo fue, porque después este hecho obligó a que hubiera que inventarse un nuevo vehículo que diera respuesta a una serie de cosas. El segundo hecho fue que no se llevara la línea 082 desde Orense bifurcación hasta la estación de Compostela. No me entra en la cabeza. Sin embargo, en el proyecto y los modificados sucesivos que hubo se dejó la existencia de una curva en línea convencional con un radio de curvatura que es la antítesis de lo que debe ser una curva o de lo que debería de haber sido una curva para entrar en condiciones normales de seguridad en la estación de Santiago de Compostela. Y ahí estaba A Grandeira, casi nada más salir de la última embocadura del túnel de Angrois. A mi juicio, es un despropósito constructivo de tal calibre que no hacen falta otros muchos considerandos para decir: oiga, esto no hay por donde cogerlo. Ahí está todavía, y cada vez que veo los planos y cada vez que me asomo a las circunstancias de diseño y configuración de esa línea se me ponen los pelos como escarpas al ver la curva, que no lo sé, pero creo que debe ser de un radio de poco más de 300 metros, es decir, que malamente cumple ya con una normativa de vía convencional, como para que se la encuentre alguien —saliendo teóricamente de velocidades de 300 o 250 kilómetros por hora— de bruces como normalmente se dice. Para mí esto es suficiente como para que aquí exista una responsabilidad política, que fue de la persona —que yo no sé quién es, ni tengo por qué saberlo, ni me va la vida en ello— que dijo: No, no, esto tiene que ser de otra manera. Yo me imagino que la máxima responsabilidad política tampoco entraría en esos detalles. Diría: Oye aquí tenemos una urgencia. Y entonces alguien diría: ¡Ah!, pues como el ministro tiene una urgencia, la urgencia se acaba si hacemos esto así, de esta manera o de la otra. Eso es lo que pienso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 15

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Entre el momento de la inauguración de esta línea y la fecha del trágico accidente discurre un año y pico. ¿Qué cambios y de qué tipo se producen en el servicio, en la vía, en el sistema de seguridad, en la máquina, en la unidad ferroviaria? ¿Qué cambios se producen entre el momento de la inauguración y el momento del accidente?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Pues para mí es difícil saberlo, porque antes ya he dicho que yo en ningún momento he tenido acceso —ni siquiera antes del accidente y después mucho menos— a informaciones de la propia compañía para ver si se tomaron algunas medidas de reforzamiento de seguridad, si las medidas fueron operacionales, etcétera. Lo que sí le puedo decir es que la segunda responsabilidad a la que hacía referencia —aunque, como he matizado antes, ya con menos tintes de imputabilidad o responsabilidad política— reside en la desconexión del sistema ERTMS. Pero es que también estamos hablando y las palabras nos llevan a situaciones a veces un poco esperpénticas. La desconexión del ERTMS fue muy importante, pero mi pregunta es: ¿Existía un ERTMS con la suficiente fiabilidad como para que fuera capaz de prevenir y de parar el accidente de Angrois? Porque, por lo visto, el ERTMS estaba dando muchos problemas, creo que el embarcado y también el no embarcado a bordo de las composiciones 730. Si es así, lo que procede es decir: Antes de quitar el sistema ERTMS, vamos a implantar otras medidas paliativas que tengamos la seguridad de que, efectivamente, suponen una protección fiable de cara a cualquier incidencia que se pueda producir. Pero, ya le digo, entonces yo no estaba en la compañía y no sé si se tomaron o no, si se opinaron o no. Esa es otra responsabilidad importante también respecto de la pregunta que me hacía al principio.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: En lo que se refiere a la curva de Angrois, donde se produce el accidente, ¿el sistema de seguridad en vía, en señalización o embarcado, varía o cambia desde el día de inauguración de la línea al momento del accidente? ¿Hay algún tipo de cambios en el sistema de seguridad en ese punto fatídico, a la entrada del punto o a lo largo de la curva?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo le puedo hablar de la fecha del accidente y después del accidente; de antes, le repito que no tengo información para saber si se producen cambios o no. Sería hacer un juicio temerario y prefiero no hacerlo. Lo desconozco.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Pero usted entiende que el sistema de seguridad que había en esa curva era el mismo en el momento del accidente que el que existió cuando se inauguró la línea?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Me vuelve usted a insistir sobre lo mismo. Vuelvo a repetir que no lo digo yo, sino la ERA, también a partir del accidente; también lo dice el auto del juez Aláez: La curva estaba desguarnecida, estaba desprotegida; la curva no tenía los sistemas de seguridad adecuados y tampoco nadie, ni siquiera la CIAF, se planteó ni se preguntó por qué se había producido el accidente, si era un problema del ERTMS, que no funcionaba, si fue porque se quitó el ERTMS o si era porque había una somera protección de un sistema ASFA convencional, adonde no había llegado la dotación de la línea con el ERTMS. Posiblemente si el ERTMS hubiera llegado con las modificaciones pertinentes sobre la infraestructura a la entrada de la estación de Santiago, el accidente no se hubiera producido.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Ahí quería ir, porque usted mismo, especialista en la materia, se plantea una serie de dudas importantes. Usted no sabe si realmente se produjeron o no cambios en el sistema de seguridad desde la inauguración de la línea hasta el momento del accidente. Se me ocurre a mí pensar, sin ninguna idea preconcebida —créanme—, sin ninguna intención de llevar una conclusión a ningún lugar ni contra nadie —créame—, que hay un tiempo importante, meses, desde que se inaugura la línea, digamos que con precipitación, hasta que se produce el accidente, y entre la inauguración de la línea y el momento del accidente, cuando transcurren meses, se produce también la desconexión, la desactivación del ERTMS. Ante la verdad política, que usted tiene tan clara para el momento de la inauguración, que es la causante —viene a decir usted— por la precipitación de la inauguración, del accidente, yo tengo derecho a preguntarme y a preguntarle a usted: ¿Y en todo ese tiempo transcurrido no hay una verdad técnica, a la que yo no sé responder, que debiera haber resuelto un sistema carente de la debida seguridad año y pico en esa curva, en esa zona, en ese trazado, y además teniendo que abordar en ese periodo de una manera rápida, pero supongo que también con informes por parte de los técnicos —que los hubo—, de la consultora y del Gobierno correspondiente, el desembarco, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 16

desconexión del sistema de seguridad de ERTMS? ¿No hay ahí también una verdad técnica durante meses que no es capaz de abordar o solventar un posible problema?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): En el informe de mi intervención inicial hablo en el punto dos del sistema de ERTMS y, en otro, de la desconexión del sistema ERTMS. Efectivamente, es una responsabilidad, a mi juicio, con un carácter menos político que el que se tuviera al inicio sobre la infraestructura, porque viene derivada de cuestiones que son tratadas, que debieron de ser tratadas o que posiblemente fueron tratadas entre interlocutores que no tenían a lo mejor una responsabilidad política. Los directores de seguridad de ambas compañías hablan entre ellos, se ponen de acuerdo y dicen: Esto está dando muchos problemas, estamos perdiendo puntualidad a la entrada de La Coruña y de Ferrol, entonces esto no puede seguir así; el sistema embarcado no está dando problemas; te pido que nos autorices la desconexión del sistema, etcétera. Para mí esa es una responsabilidad que puede ser del 80/20, del 20/80 o del 60/40, pero no es tan clara y neta como la decisión de cambiar todo un proyecto, aunque evidentemente es una responsabilidad, porque eso después obligó a otra serie de cosas.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Para acabar, después del accidente y hasta el día de hoy, ¿la línea Ourense-A Coruña tiene el sistema de seguridad suficiente para garantizar a los viajeros...? Es decir, sabemos que, tras el accidente, se incorporaron unas balizas, una mejor señalización, algo que no se hizo antes, ni en la inauguración ni durante todos los meses que transcurrieron hasta el día del accidente. Dicho eso, ¿a día de hoy se puede considerar que hay suficiente seguridad?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Sí, por supuesto que sí, porque después del accidente y de las dolorosas consecuencias que tuvo para todos, no hay nadie que se atreva a sostener que los trenes están circulando sin la debida protección. Sin embargo, parece mentira que cinco años después todavía existan los problemas del ERTMS, que yo creo que son los mismos que tenía el sistema en el año 2012 y, lo que es peor, que nadie dé cuenta de ello, que no se diga nada y que a los ciudadanos se nos mantenga sin saber las condiciones de seguridad. Cuando ocurre un hecho de este tipo, lo que quieren después los ciudadanos son certezas, no que la Administración vuelva a dar otra vez la llamada por respuesta; quieren certezas y quieren que les digan muy claramente que la línea es suficientemente segura y está protegida, porque una de las cosas de las que se quejaron las víctimas es de que nadie les advirtió el día que cogieron el tren en Chamartín para ir a Ferrol de lo que se podían encontrar. A mí me parece que después de cinco años del hecho luctuoso ya debe ser hora de que alguien diga: Vamos a sacar consecuencias de este accidente, vamos a decir lo que pasó, vamos a explicar lo que pasó y vamos a decir las condiciones en las que está esta línea y el resto de las líneas convencionales y no convencionales de este país. Es lo mínimo que se puede pedir.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Para acabar,...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: La última pregunta, que es importante. Si hoy la línea ya es suficientemente segura —perdone, presidente, es la última pregunta— para los viajeros, y habiendo tenido un coste no excesivo, por lo que sabemos, esas medidas implementadas a raíz del accidente en ese lugar, ¿fue responsable el ministro de no haber previsto u ordenado que de cara a la inauguración y posteriormente esas medidas de precaución, de implemento de seguridad, no costosas, no complicadas técnicamente, se colocaran desde el primer día, desde el día de la inauguración? ¿Eso qué es? ¿Verdad política? ¿Verdad técnica? ¿Carencia de los técnicos? Porque no era un problema de presupuesto. ¿Me explico? ¿Me entiende usted?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Sí, pero el tipo de medidas son distintas. Una línea de alta velocidad tiene que tener unos parámetros de calidad, equis. Lo que hubo, lo que se tomaron son medidas paliativas. Las medidas paliativas deben durar el tiempo necesario para que sean paliativas de algo, pero después deben volver a implementarse las medidas de las cuales debe estar dotada una línea de alta velocidad. Yo lo que digo es que eso hoy en día, cinco años después, no se ha producido y la línea sigue siendo una chapuza. Eso es lo que yo digo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 17

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: ¿Pero segura, dice usted?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Creo entender que es segura porque yo no estoy en Renfe ahora, yo no trabajo para decirle que le puedo certificar con seguridad que la línea es segura. Imagino que será segura porque creo que hay personas responsables en la empresa en la cual yo trabajé y que hay políticos responsables también desempeñando cargos oficiales en el Ministerio de Fomento, que lo son. Yo no lo puedo certificar puesto que no estoy allí, pero le digo, la línea sigue siendo una chapuza; la chapuza sigue persistiendo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Elorza.
Para terminar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Villarino.
Usted se ha presentado como una persona que es economista de titulación y que trabajó en Renfe en responsabilidades, fundamentalmente, de planificación y gestión. ¿Es así?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Sí, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted no es ingeniero.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): No.

El señor **DELGADO ARCE**: Ni tiene conocimientos profesionales ni titulación en materia de material rodante ferroviario. Le pregunto.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): No.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Y tampoco en materia de señalización, control y mando de líneas ferroviarias?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): No.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Ni tampoco en planificación de infraestructuras, en proyectos de infraestructuras ferroviarias?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): ¡Hombre!, yo no sé si le sirve a usted de algo, yo he trabajado doce años en planificación en otro ámbito ferroviario que no es la alta velocidad, en cercanías. Y de planificación de cercanías, de sistemas ferroviarios de cercanías...

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, pero me refiero en diseño de las líneas.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Aunque yo no sea ingeniero industrial ni sea ingeniero de caminos, perdone usted, yo he trabajado con gente que, efectivamente, cada uno se ocupaba en su ámbito de esas cosas. Yo he dirigido equipos con ingenieros de caminos y con ingenieros industriales y trabajábamos todos los días en sacar 3200 trenes en toda España a la vía.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, pero ¿en diseño de líneas ferroviarias, que es lo que yo le pregunto?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo no soy ingeniero, yo no he diseñado una vía jamás, no he diseñado un tren.

El señor **DELGADO ARCE**: Esto es lo que le pregunto.

Sin embargo, usted se está pronunciando y se pronuncia en su blog de transporte ferroviario, que conocemos y leemos, con bastante propiedad sobre todos estos extremos sobre los que usted dice que no tiene unos conocimientos, una formación y categóricamente emite opiniones, legítimas. Usted es libre de emitir sus opiniones, yo no las comparto en muchos casos pero ahí están y además las puede ver todo el mundo.

Pero, yendo un poco a los diferentes aspectos que usted ha tocado, se ha referido en primer lugar a la infraestructura, al diseño de esa línea de alta velocidad. ¿Usted es conocedor de que el estudio informativo de esta línea empieza en el año 1999, que se contemplaron cinco alternativas de trazado y siempre con la misma solución para el acceso a Santiago de Compostela? ¿Conoce esto?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 18

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Los proyectos que usted cita no los he visto, no.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero, ¿no conoce esta circunstancia de que hubo cinco alternativas, cinco trazados y todos contemplaban el mismo sistema de acceso a Santiago? ¿Desconoce esto?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo le vuelvo a repetir que yo no he visto esas cinco alternativas de las que usted me está hablando.

El señor **DELGADO ARCE**: Están en el informe de la comisión de investigación. Y consta también que se sometió a información pública en 2001, que se recibieron 310 escritos de alegaciones al estudio informativo y que ninguna de las alegaciones puso objeción al trazado en la zona del accidente. ¿Conoce usted esta circunstancia?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): No. Yo conozco la circunstancia de que al final de una línea denominada de alta velocidad hay una curva de un radio inaceptable para el acceso, precisamente a una estación y con unas dotaciones de equipamiento de seguridad en la vía totalmente inadecuadas. Los prolegómenos de si antes hubo cinco proyectos, diez o veinticinco...

El señor **DELGADO ARCE**: Pero es importante saber que el diseño lo han realizado ingenieros, que se sometió a información pública, que hubo alegaciones y que no hubo objeciones. ¿Considera irrelevante esa circunstancia?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): No, no la considero irrelevante, pero usted también tiene que considerar que yo considero que, efectivamente, puede haber habido muchas coincidencias de los ingenieros que fueran necesarios para esas coincidencias, pero pasó lo que pasó. Explíqueme usted entonces...

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, pasó lo que pasó, pero yo le estoy preguntando, y le pediría que me respondiera a mis preguntas y no que se me fuera por otras cuestiones.

Señalización, control y mando, ¿usted es conocedor de todos los proyectos, los desarrollos y las pruebas que se realizaron antes de poner en servicio esta línea?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo le digo que cuando se puso en servicio la línea yo no estaba en la empresa Renfe.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero yo no le digo que estuviera, digo si los conoce. Porque usted se ha documentado sobre algunas cosas y parece que sobre otras no se ha documentado.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Los de mis tiempos los conocía cuando trabajaba en cercanías y cuando trabajé después en estrategia en alta velocidad los dos últimos años en la empresa, efectivamente, conocía lo que tenía que conocer.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, pero usted, por ejemplo, sabe que la Dirección General de Ferrocarriles antes de emitir la autorización que emitió dispuso de un conjunto de documentación, que se detalla perfectamente en el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Esto no es opinión, esto son datos objetivos en los que hay informes de adecuación de las obras a la normativa técnica aplicable, se ha recibido la documentación acreditativa del cumplimiento de la ejecución del plan de pruebas, se ha certificado el cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad en la explotación ferroviaria. El otro día estuvo aquí Beatriz Sierra, una señora que trabajó en los sistemas de ERTMS y nos explicó las pruebas complementarias que hicieron antes de poner en servicio la línea, las que hicieron después de poner en servicio la línea. Incluso esa propia experta en ERTMS se negó a dar opinión sobre cuestiones de seguridad porque decía que dentro del ámbito ferroviario, dada la especialidad, lo suyo es tan restringido que no se atrevía a opinar sobre otro. Y yo pregunto: ¿Usted considera que la Dirección General de Ferrocarriles, cuando autorizó en diciembre la puesta en servicio de esta línea, lo hizo sin haber adoptado las medidas de precaución suficientes?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo considero que, visto lo visto, la Dirección General de Ferrocarriles se puede equivocar, tanto como se puede equivocar usted o yo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 19

El señor **DELGADO ARCE**: Bien. Y aunque la decisión sea una decisión finalmente política, la del director general de Ferrocarriles, entonces en el área de Fomento del Gobierno estaba don José Blanco, ¿usted cree que esa decisión se basó en criterios de naturaleza política o en los informes técnicos que yo le acabo de poner de manifiesto?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo creo que la decisión política fue que había que poner en servicio una línea en un plazo determinado. Esa es la decisión política.

El señor **DELGADO ARCE**: O sea, ¿que no obedeció a criterios técnicos, según usted, la autorización de puesta en servicio de la línea?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Perdone, le pido también que escuche lo que yo digo. Digo que la decisión de que se inaugurara la línea en tal fecha o en tal otra fue una decisión de tipo político. Evidentemente todas las decisiones, y sobre todo las de tipo político, tienen que estar armadas también de abajo a arriba con unos informes. Y yo digo: esos informes también se pueden equivocar.

El señor **DELGADO ARCE**: Evidentemente.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Las personas que realizan esos informes se pueden equivocar.

El señor **DELGADO ARCE**: Es que usted en toda su intervención, en todos los puntos en los que usted ha referido —doce puntos de su intervención— se refiere a responsabilidades políticas. En ningún momento usted plantea lo que ahora está usted diciendo, que puede haber errores o fallos técnicos. Y esto es un poco llamativo.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): No, perdone. Yo le vuelvo a leer a usted y le digo que los accidentes en el 99% de los casos son pluricausales, existiendo tres tipos de causas concatenadas. Las llamadas casos raíz u originarias, las políticas para mí; las causas instrumentales, que suelen sustanciarse en los ámbitos técnicos profesionales y las causas estocásticas o aleatorias como consecuencia del azar y de la mala suerte.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, sí. Mire, desconexión del sistema ERTMS que se produce cuando se aprecian por parte del personal de Renfe y de ADIF —principalmente por el de ADIF— que se producen fallos entre el sistema embarcado y, en concreto, incompatibilidades entre la versión instalada en vía con la del Bombardier, que es la que lleva el tren 730. ¿Usted cree que esta decisión, que se toma finalmente por parte de la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF y que viene precedida de una petición de la Dirección de Seguridad de Renfe, no obedeció a criterios de naturaleza técnica? Fíjese usted que cuando la Dirección de Seguridad de Renfe le traslada —página 232 del informe de la CIAF al que usted tiene igual que yo acceso— que la instalación en los trenes de la serie 730 de la versión del ETCS del fabricante Bombardier ha puesto de manifiesto que aparecen fallos en el sistema en las transiciones de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago; fallos que están siendo estudiados por el fabricante. Para paliar la situación pide que se autorice la circulación de los trenes 730 al amparo del bloqueo de señalización lateral y con protección ASFA digital para la citada línea, tal y como vino circulando antes de que supliera el servicio. La opinión de esta dirección es favorable a la petición. Es decir, la dirección de Renfe opina esto sobre la base de lo que los técnicos de Renfe le dicen y se lo traslada a ADIF, y la Dirección General de ADIF dice que debido a la falta de retirada y disponibilidad del sistema de ETCS embarcados por el mal funcionamiento en las transiciones en diversos puntos y no presentando en ningún momento problema de seguridad, se autoriza a desconectar el sistema ETCS en series 730. Y dice a continuación: debiendo circular con la protección de ASFA digital y señalización lateral.

Las preguntas son: ¿ve usted cómo la petición y la decisión obedecen a cuestiones de tipo técnico? Primera pregunta. Y segundo, ¿ve usted cómo el tren, aunque se retire el ERTMS, no queda desprotegido sino que queda al amparo de sistemas de seguridad como es el bloqueo de señalización lateral y el sistema ASFA?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Pues mire usted, le contestaré a la primera y segunda preguntas de la siguiente manera, no lo digo yo, lo dice el juez Aláez en el auto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 20

fecha de mayo de 2014. Hay una gran exposición, si quiere le puedo leer párrafos por aquí de si la vía después de la desconexión estaba protegida o no estaba protegida. Y segundo, el informe de la ERA —también se lo digo— también se refiere a la desconexión del sistema de protección.

El señor **DELGADO ARCE**: El informe de la ERA no entra en detalles.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Y el perito Mariñas sí que entra también en el tema...

El señor **DELGADO ARCE**: Un perito de parte.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Un perito de parte, un perito.

El señor **DELGADO ARCE**: Efectivamente. Mire, le voy a decir, nosotros no hemos querido tener esta Comisión de investigación en el Congreso de los diputados antes, le digo el Grupo Popular pero también lo compartió con nosotros el Grupo Socialista por varias razones. La primera, porque hay una investigación judicial en curso. ¿Usted cree en la independencia judicial?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Perdona, es que a mí no me interesa...

El señor **DELGADO ARCE**: Yo le pregunto si usted cree en la independencia judicial.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Por favor, vamos a ver, yo creo en la separación de poderes y en el Estado de derecho. Esa pregunta no creo que proceda.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, procede, procede.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Pero le voy a hacer un matiz. Mire usted, las razones por las cuales el Partido Popular, no usted, o el Partido Socialista no convocaron una comisión de investigación parlamentaria porque existía ya una investigación judicial al efecto, le vuelvo a repetir una cosa que he dicho también esta tarde: a las comisiones de investigación, cuando ocurre una tragedia de la magnitud de la que se produjo el 24 de julio de 2013, deben acudir a investigar a ser posible todos los poderes, el primero el Poder Judicial, que siempre lo hacen; el segundo, el Poder Legislativo, que es el caso que ha tardado cinco años en convocarse, y cualquier poder que exista, incluso comisiones de tipo técnico que se pongan el primer día a trabajar para que esas cosas no ocurran. Es lo que le digo.

El señor **DELGADO ARCE**: Le estaba diciendo que nosotros tomamos esa decisión porque había una investigación judicial y le pregunté lo de la independencia porque en su blog usted está constantemente y desde el primer día valorando las decisiones judiciales. Por ejemplo, respecto de uno de los fiscales que llevó el caso usted ha calificado en su blog que no ha ejercido de representante de los intereses del Estado, y se despide de él diciendo: tanto tedio lleve como ignominia e injusticia deje. Cuando no le ha gustado alguna decisión del juez Lago Louro, que sigue siendo el juez instructor si no estoy equivocado, con una instrucción que yo respeto y a mi juicio bien llevada, usted le ha dicho en el blog: la descripción que usted ha hecho del accidente, del que ya se cumplen tres años, no se compadece ni con la verdad de los hechos ni con la justicia. Ha elegido las peores pericias y ha desestimado otras mucho más solventes y científicas. Quiero decir que usted hace uso de la crítica libre pero usted respecto del Poder independiente Judicial se va pronunciando momento a momento en función de cuando usted considera que se coincide con lo que usted piensa, lo cual es de respetar, pero déjame que voy a seguir diciéndole.

Aquí se investigó el accidente por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y no porque lo mande el Parlamento sino porque lo mandaba el Real Decreto 810/2007 que regula la composición: presidente, cinco vocales, y todos ellos personas de reconocido prestigio y acreditada experiencia en su respectivo ámbito ferroviario. Y usted ha descalificado a la CIAF porque presuntamente usted dice que no es independiente, yo sin embargo encuentro algunas contradicciones. Usted ha sido empleado de Renfe y, sin embargo, hoy aquí se expresa con total independencia. Ellos, que están jubilados y que fueron empleados algunos de Renfe, otros de ADIF, sin embargo esos no se expresan con independencia. ¿Por qué piensa usted que estas personas no se han pronunciado con independencia? ¿Por qué cree usted que este trabajo se desacredita? ¿Por qué cree usted eso?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 21

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Si le parece vamos por partes porque se me acumulan las contestaciones. Yo no he dicho ni creo que haya oído que yo haya desacreditado a ninguno de los miembros de la CIAF. Empecé diciendo que yo vengo aquí a hablar de opiniones sobre hechos y conductas, no sobre personas; no sobre personas. Entonces, de mis compañeros o de gente que no han sido compañeros, empleados de la misma compañía en la que yo trabajé, no hago juicios de valor. Lo que sí digo es que la CIAF es un apéndice ministerial, y lo sigue siendo. Además José Enrique Villarino no ha dicho que a la CIAF le hacía falta una buena dosis de independencia, que lo dice la Agencia Europea del Ferrocarril, que dice en el primer punto: Esta Comisión de investigación no reúne los requisitos suficientes de independencia, no lo digo yo, lo ha dicho la ERA.

El señor **DELGADO ARCE**: Bien, pero también lo dice usted.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Sí, lo digo.

El señor **DELGADO ARCE**: Y la ERA dice que no hay independencia en función de que, con arreglo a la directiva, debería haber tenido otra composición. Ahora ya, como sabe, la Ley del Sector Ferroviario ha sido modificada y eso ha cambiado.

En fin, termino, presidente. Usted se ha pronunciado también con muchísima rotundidad sobre el material rodante. Usted parece un experto en fabricación, diseño y homologación de trenes.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Yo se lo explico.

El señor **DELGADO ARCE**: No, no lo explique, respóndame a las preguntas que yo le voy a hacer. Mire, el material rodante en el informe de la CIAF se analiza desde el primer momento: cómo fue diseñado, cómo fue autorizado, cómo fue homologado este tren, el tren 730 en el que viajamos desde la fecha del accidente hasta hoy todos los que viajamos desde Madrid a Galicia en ambos sentidos. Usted lo titula en su blog: quincallería ferroviaria. Quincallería ferroviaria es como usted califica ese tren, y yo digo: ¿Cómo se compadece esa afirmación de usted con toda la homologación y además con el hecho de que esa quincallería ferroviaria siga circulando? Es que no lo entendemos.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Perdona usted, es que el tren S 730 no está homologado, fue homologado y mal homologado por partes. Entonces, no se puede homologar un tren en el que se han producido cambios sustanciales que afectan a la dinámica y a otros muchos aspectos de calidad y de prestaciones del tren y de la seguridad del tren por partes, porque se vuelve a hacer lo mismo: hacer una cosa de retales, lo mismo que la vía de retales, el tren de retales.

El señor **DELGADO ARCE**: Mire, el tren 730, que es un tren híbrido, es el tren que permite que nosotros vengamos con un sistema electrificado hasta Zamora y que vengamos desde Zamora a aquí y tengamos unos tiempos de viaje...

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Soy usuario de la línea.

El señor **DELGADO ARCE**: ... y tengamos unos tiempos de viaje, los gallegos y usted también, mínimamente decentes. Ese tren va hasta Medina del Campo con un sistema ERTMS...

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Soy usuario de la línea.

El señor **DELGADO ARCE**: Escuche. Y desde Medina del Campo hasta aquí viene con un sistema de protección ASFA digital. Es decir, viene con diferentes sistemas pero viene con total seguridad, como usted ha puesto de manifiesto. El eixo Atlántico ferroviario Coruña-Vigo-Santiago, que tuvo una cifra brutal, 3,6 millones de viajeros en el año 2017, tiene sistema ASFA porque todavía no ha sido implantado el ERTMS porque está resultando complicada su implantación, y yo le pregunto: ¿Qué pasa que el sistema ASFA digital no protege y no da seguridad a los trenes?

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Sí, sí, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Pues nada más, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 22

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

Damos fin a la comparecencia del señor José Enrique Villarino, agradeciéndole muchísimo la información aportada. Sepa que se tendrá en cuenta, como se tendrán en cuenta todas. Esta es su casa.

El señor **VILLARINO VALDIVIELSO** (técnico de Renfe Operadora): Muy bien. Presidente, muchas gracias. Señorías, gracias también por haberme soportado el tiempo que hemos estado aquí juntos. Me iría contento a casa si lo que he expuesto aquí —hay cosas que a lo mejor son más amables o menos amables— les sirven a ustedes de algo para tomar buenas decisiones. Gracias. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR GONZÁLEZ NAVARRO (TÉCNICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 212/001727).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos. Tenemos aquí al señor don José Luis González Navarro, técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, que nos puede ilustrar sobre el tema objeto de esta Comisión.

En primer lugar, quiero pedirle disculpas por el retraso. La anterior comparecencia se ha alargado, seguramente por mi culpa. Por tanto, en nombre de la Comisión y en el mío personalmente como presidente, le pido excusas por el retraso. Tiene usted la palabra por cinco minutos y luego cada grupo tiene siete minutos.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Mi intervención inicial va a ser muy breve, no creo que llegue ni a un minuto. Únicamente voy a presentarme para poner en contexto mis respuestas a esta Comisión. Soy ingeniero de caminos. Soy funcionario del Cuerpo de Ingenieros de Caminos del Estado desde hace algo más de veinte años. Toda mi experiencia laboral se ha desarrollado en la Administración del Estado y en el Ministerio de Fomento; primero, en la Dirección General de Ferrocarriles, durante un tiempo en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y luego en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria desde que esta se creó en abril de 2015. Es la entidad a la que pertenezco actualmente. En todas estas entidades he tenido diferentes puestos siempre en el ámbito técnico con diversos cometidos, desde la elaboración de estudios de planificación y proyectos de infraestructuras ferroviarias y posteriormente en funciones de autoridad de seguridad ferroviaria desde que estas comenzaron a desempeñarse en el Ministerio de Fomento en 2007, dentro de la Dirección General de Ferrocarriles. Sin embargo, no me considero un experto cualificado frente a otros técnicos y profesionales que ya han pasado o están pasando por esta Comisión. A pesar de esto, aunque desconozco *a priori* los temas en los que esta Comisión ha considerado que yo puedo aportar algo, estoy a su total disposición para ayudar en la medida en que mis limitados conocimientos lo permitan. Para todos aquellos que estamos implicados en la seguridad ferroviaria, en mayor o menor medida, aprender del pasado es imprescindible, por lo que comparto el objetivo de esta Comisión de extraer enseñanzas que nos permitan mejorar en el presente y de aquí en adelante. Muchas gracias y espero poder dar adecuada respuesta a sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor González Navarro.

En primer lugar, corresponde la palabra al Grupo Parlamentario Mixto. Señor Martínez Oblanca, adelante.

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

Gracias, señor González Navarro, por su comparecencia ante esta Comisión de investigación que, como usted ha señalado, tiene como misión principal no solamente determinar responsabilidades —en este caso, a raíz del accidente de Santiago de Compostela—, sino también otra muy importante para los españoles, que es mejorar en la política ferroviaria y en la política de seguridad de nuestras infraestructuras y nuestros ferrocarriles.

He creído entenderle que desde abril de 2015 forma usted parte del organismo que se encarga de la seguridad ferroviaria. ¿Es así?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 23

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Anteriormente, ¿cuándo comenzó a trabajar usted en el Ministerio de Fomento?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Hace aproximadamente veintiún años. En aquel momento ingresé como técnico ingeniero de caminos en la Dirección General de Ferrocarriles y, desde entonces, he ido ocupando diferentes puestos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Cómo ha mejorado la seguridad ferroviaria en estos veintiún años que lleva usted de participación, en mayor o menor medida, en la política ferroviaria en España?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): La seguridad ha ido evolucionando positivamente. En los últimos años se ha producido una reducción del número de accidentes y del número de víctimas. Desde hace treinta años la evolución ha sido positiva. Siempre pueden ocurrir sucesos lamentables, desgraciados y singulares, como este que nos ocupa, pero en líneas generales la tendencia siempre ha sido positiva.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: El 24 de julio de 2013 se produjo el desgraciado accidente que motiva esta Comisión de investigación parlamentaria. ¿Qué responsabilidades tenía usted entonces en relación con el Ministerio de Fomento?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Trabajaba dentro de la Dirección General de Ferrocarriles. Mi puesto en el momento del accidente era el de coordinador del transporte ferroviario dentro de una subdirección que se encargaba de funciones y cometidos relacionados con la autoridad de seguridad ferroviaria.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Participó de alguna manera en la investigación de los hechos realizada desde el ministerio?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No. La investigación de los hechos se hizo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, que tiene unos requisitos de independencia respecto a la autoridad nacional de seguridad, que era la Dirección General de Ferrocarriles, y obviamente nosotros no participamos en la investigación.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor González Navarro, en esta Comisión y en numerosas informaciones se ha afirmado que las condiciones del proyecto original de la línea ferroviaria Madrid-Ourense-Ferrol se modificaron a peor. ¿Usted tiene alguna opinión al respecto? ¿Es conector de que se hayan modificado a peor las condiciones del proyecto original?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No. No participé en el diseño de la línea ni en su desarrollo, pero las condiciones en las que se inauguró la línea eran similares a las de otras líneas y de acuerdo con la normativa. Por eso, no podemos decir que fueran peores o mejores que las condiciones iniciales. Son condiciones ajustadas a la norma, por lo cual son correctas y adecuadas.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Usted conoce estas críticas y estos comentarios respecto a este proyecto?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, son conocidos.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: ¿Y en el ministerio hay alguna opinión al respecto? ¿Se emitió alguna opinión? (El señor González Navarro hace gestos negativos). No sabe usted.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Yo no puedo dar la opinión del ministerio.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Bien.

En relación con esta línea accidentada, ¿es una línea de alta velocidad?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 24

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): La normativa permite que dentro de las líneas de alta velocidad haya tramos que por sus especiales condiciones geográficas, geotécnicas y ambientales tengan velocidades inferiores a las de una línea de alta velocidad. También permite que las líneas de alta velocidad tengan tramos de conexión con las líneas convencionales. El accidente ocurre precisamente en uno de estos tramos, en la zona construida expresamente como línea de alta velocidad con condiciones de línea de altas prestaciones con la conexión de la línea convencional. El debate de si la línea es de alta velocidad o no creo que es un debate más terminológico que desde el punto de vista que nos interesa a nosotros como autoridad de seguridad. Lo importante, más que si la línea o la infraestructura son de alta velocidad o si el tren es de alta velocidad, es si la conjunción de la infraestructura, de las características del tren y las condiciones de circulación, de esas tres cosas, eran de alta velocidad. En este caso las condiciones de circulación eran similares a las de una línea convencional, no eran las de una línea de alta velocidad pura. Estamos hablando de que se circulaba bajo ASFA con una velocidad limitada de 200 kilómetros por hora, al igual que en otras líneas convencionales.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Se ha utilizado repetidamente, incluso esta misma tarde se ha dicho en esta Comisión, el término de retales a la hora de definir esta línea ferroviaria. Efectivamente, para los profanos en esta cuestión, que en una línea ferroviaria de 500 kilómetros haya tramos de ancho ibérico, tramos de ancho estándar internacional, sistema de seguridad ASFA por un lado, sistema ERTMS por otro, da la sensación de que está hecho como a retales. En su opinión, ¿esta línea ferroviaria es una línea segura?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Es una línea que en aquel momento cumplía la normativa vigente y ahora la sigue cumpliendo, con lo cual no podemos calificarla de otra manera.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: El diseño de la curva donde se produjo el accidente, la curva de Angrois, la curva de A Grandeira, se descalificó también porque era un radio inadecuado y una transición muy brusca de velocidad, de 200 kilómetros o más, para acceder con una velocidad mucho menor a Santiago de Compostela. Este diseño, como se ha repetido también esta misma tarde, fue sometido a estudios informativos y demás. ¿Hay curvas similares en la geografía española en la alta velocidad a la de Santiago de Compostela?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No le puedo contestar exactamente si hay otras curvas similares en este momento. Son muchos kilómetros de red y lo desconozco. Lo que sí le puedo decir es que el concepto de cambio significativo de velocidad no existía en el momento del diseño, no existía en el momento del accidente y ha sido con posterioridad cuando se ha visto la necesidad de definir este concepto de cambio significativo de velocidad.

Después de definirlo en la normativa se ha hecho un trabajo de localización, y después del trabajo de localización y balizamiento de estos puntos se han ubicado unos cuatrocientos puntos donde había cambios significativos de velocidad, no sé si de la misma índole, pero que se podían calificar como cambios significativos de velocidad. Estos cuatrocientos puntos han sido balizados y señalizados en la red después del accidente. Por lo tanto, el que hubiera cambios significativos no señalizados en la red sí parece algo que podía darse en aquel momento y la normativa lo permitía.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Ya veo que se ha encendido la luz roja así que voy concluyendo, señor presidente.

¿Conoce usted el informe realizado por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, sí lo conozco.

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

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Como le digo, no me corresponde a mí valorar o dar mi opinión sobre los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes porque somos organismos que tenemos que ser independientes. Entrar a valorar la opinión del informe de la CIAF podría entenderse como que estoy vulnerando esa independencia entre estos dos organismos. La CIAF tiene técnicos y profesionales adecuados y ha hecho el informe con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 25

lo que ellos consideran que necesitaban, con la información que estimaban pertinente. La Dirección General de Ferrocarriles en su momento proporcionó toda la información que se le solicitó y así se recoge en el informe de la CIAF, que creo que es un informe válido y correcto.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor presidente, simplemente quiero agradecer al señor González Navarro la respuesta a mis preguntas y su presencia ante esta Comisión de investigación parlamentaria. Muchas gracias.

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

No estando presente el portavoz del Grupo Euzko Alberdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco, por el Grupo de Esquerra Republicana tiene la palabra su portavoz, el señor Gabriel Rufián Romero.

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

Muchas gracias, señor González, por estar hoy aquí. Le haré varias preguntas, algunas apelando a su formación, sobre todo, y otras a su cargo. La primera es: ¿usted cree que se puede coger una curva como la curva de A Grandeira a 200 kilómetros por hora, bajar a 80 simplemente con una señalización, en definitiva, sin un sistema de seguridad como el ERTMS, que se desactivó, confiando en la pericia casi, casi, exclusivamente de un maquinista?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Eran las condiciones que la normativa permitía y, por tanto, era admisible. Había barreras de seguridad, no se trataba solo de la pericia del maquinista. Eso que indica de que la desconexión tiene que ver con el accidente, con el sistema ERTMS conectado, en esa situación, probablemente no, seguro que no hubiera detenido el vehículo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted cree realmente que con el sistema ERTMS no se hubiera evitado una tragedia como aquella?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): En ese punto, incluso con el ERTMS conectado en el tren, el ERTMS no funcionaba porque no estaba dispuesto en ese tramo. El ERTMS estaba ubicado hasta unos metros antes y en ese punto era ya donde comenzaba la transición al sistema...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Por eso le vuelvo a preguntar: ¿cree que con ese sistema se hubiera evitado la tragedia?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): ¿Con el sistema ERTMS conectado en el tren? Creo que no.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: La Agencia Ferroviaria Europea, como usted sabe mejor que nosotros, obliga a que cualquier tipo de cambio especial en una línea, sobre todo en cuanto a seguridad se refiere, se comunique. Y como usted sabe, en un solo día, en veinticuatro horas, se pidió desactivar el sistema ERTMS y en un solo día, en veinticuatro horas, se autorizó y no se envió ningún informe a la ERA. ¿Por qué?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Porque no hay que enviar un informe a la ERA. Los cambios significativos los valora el proponente del cambio, archiva la documentación de esa decisión y la registra él, no tiene que enviarlo a consulta de la Agencia Ferroviaria Europea.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le leo textualmente lo que dice en este sentido la Agencia Ferroviaria Europea: Para cambios significativos, un organismo de evaluación independiente —que creo que es a lo que se refería usted— debe además llevar a cabo una evaluación independiente de la correcta aplicación del proceso de gestión del riesgo y de los resultados de dicha aplicación.

¿Por qué no se hizo?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Si seguimos leyendo el Reglamento 352 y no solo extraemos ese artículo, lo que dice es que el proponente del cambio lo primero que tiene valorar es si el cambio afecta a la seguridad o no afecta a la seguridad y,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 26

una vez que evalúa si el cambio afecta o no a la seguridad, tiene que valorar si el cambio es significativo o no lo es. En función de que el cambio sea significativo o no lo sea es cuando entra a valorarlo, en todo el proceso de gestión de riesgo, un evaluador de seguridad o no.

Precisamente los criterios de significatividad, los criterios que permiten escoger si un cambio es significativo o no lo es, que quedan siempre a juicio de expertos dentro del propio proponente, son criterios que dejan bastante espacio a la subjetividad del propio experto, y en el caso de la desconexión del ERTMS es muy sencillo que un experto considere que ese cambio puede ser no significativo. Tan razonable puede ser considerarlo significativo como no significativo porque uno de los principales criterios que se valora es la novedad del cambio, si no es un cambio innovador, si es un cambio que se puede desactivar. En este caso no era cambio innovador, el tren volvía a las mismas condiciones de circulación que llevaba desde 2011. Eso no es una innovación; el cambio era reversible porque igual que se desactivaba se podía volver a activar. Es decir, en cuanto a esa consideración de que el cambio era significativo, un experto puede llegar razonablemente a la conclusión de que no era significativo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le agradezco la claridad, señor González. También le tengo que avisar de que, de momento, es el único compareciente del ámbito técnico que considera que el sistema ERTMS no hubiera evitado prácticamente nada, que hubiera pasado lo mismo, o yo he entendido que ha dicho eso.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): En ese punto, el sistema ERTMS, una vez que hacía la transición, entregaba al sistema ASFA a circular en condiciones de sistema ASFA, a las mismas condiciones de 200 kilómetros por hora.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Le repito, es el primero que dice que con el ERTMS no se hubiera evitado nada, hubiera sido todo muy similar y, sobre todo, comenta que no hubiera cambiado absolutamente nada y que desactivar, repito, en un solo día ese sistema de seguridad es algo normal y no supone ningún tipo de cambio significativo.

Ustedes dieron el visto bueno a la puesta en circulación de la línea del tren, a las comunicaciones de ADIF y Renfe. ¿Toda la documentación recibida es correcta?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, si no, no se hubiera puesto en servicio.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias no tiene ningún tipo de responsabilidad que asumir en el accidente de Angrois?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Nosotros evaluamos la documentación de la puesta en servicio de la línea, era ajustada a lo que decía la normativa y se emitió la autorización.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Por qué un informe del Ministerio de Fomento viene a decir que la culpa es del maquinista cuando prácticamente todo el mundo —y entiendo que usted también— considera que hubo otros factores? ¿Por qué se culpa desde el minuto uno a este señor?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No sé a qué informe se está refiriendo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Al informe que hubo meses después del accidente en el que se culpa simplemente al maquinista por un exceso de velocidad.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Ya le digo, no sé a qué informe se refiere por lo que no puedo valorar ese informe.

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

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 27

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

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

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias. Gracias, señor González Navarro.

Entre las funciones de la Dirección General de Ferrocarriles está, entiendo, la autorización de puesta en servicio tanto de la vía como del tren y aprobar o dar autorización de seguridad tanto a Renfe como a ADIF.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Eso es.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Cuando se le ha preguntado ahora si la red actual es segura usted ha contestado que cumple la normativa, lo cual me ha dejado un poco inquieto. No soy ingeniero, así que las preguntas que le haga téngalas en cuenta desde ese punto de vista, pero me gustaría saber qué es lo que se tiene en cuenta cuando se otorga autorización de seguridad —estoy pensando en la curva en cuestión—, si la velocidad —dice que la transición de velocidad brusca no se tenía en cuenta en ese momento—, si el radio de la curva... ¿Qué cosas se tienen en cuenta para determinar el nivel de seguridad?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): ¿Se refiere a la autorización de puesta en servicio de la línea?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Para la autorización de puesta en servicio de una línea hay unos requisitos establecidos en el artículo 16 del Reglamento del sector ferroviario por los que el administrador de infraestructuras tiene que entregar una serie de documentos justificativos del cumplimiento de los requisitos esenciales y de la normativa. Básicamente, lo que tiene que aportar son informes justificativos de que se cumple la normativa aplicable, de que se ha realizado el plan de pruebas establecido para la línea y un certificado en el que acredite el cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad. Con ese expediente la Dirección General de Ferrocarriles o ahora la Agencia de Seguridad Ferroviaria emite la autorización de seguridad de una línea. Es un proceso de verificación documental principalmente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Entiendo que debe ser un procesador dinámico, es decir, que esa normativa debe ir nutriéndose de las experiencias previas. ¿Es así?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí. Por eso cuando me pregunta si la red es segura, la red es segura, pero nosotros, los que trabajamos en seguridad, sabemos que nunca estamos libres de que pueda ocurrir un accidente y que siempre habrá evoluciones y mejoras y agujeros de seguridad que se van descubriendo día a día.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Se lo digo porque ya lo he comentado otras veces en esta Comisión, simultáneamente se está celebrando otra sobre otro accidente, el de Spanair en este caso, y resultan un poco llamativas las diferencias de seguridad. En el caso de Spanair para que se llegara a producir el accidente se tuvieron que romper cinco o seis niveles de seguridad, y aquí, aparentemente, solo había uno, el maquinista; es decir, un error del maquinista abrió la puerta al accidente. ¿Es así?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Había alguna barrera adicional, había otras barreras, por ejemplo, el propio diseño de la curva. Cualquier curva está dimensionada con márgenes de seguridad de manera que el descarrilamiento no se produce justo al alcanzar la velocidad o hay barreras de vigilancia dentro de los sistemas de control de las empresas ferroviarias para vigilar que el desempeño de los maquinistas se hace bien. Lo que puede haber demostrado este accidente es que algunas de estas barreras era más débil de lo que pensábamos y hay que reforzarla. Por eso, las medidas que se han tomado a continuación han ido a poner más barreras y a ir cerrando esos agujeros de seguridad que cualquier suceso nos va demostrando que pueden existir.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 28

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Uno de esos problemas adicionales me ha parecido entender que es el trazado de la curva. ¿Era excesivamente cerrada para la alta velocidad? ¿Había otras similares o era especial en la red de alta velocidad española?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Creo que he contestado a una pregunta parecida de su compañero. En aquel momento no existía ese concepto de cambio significativo de velocidad, incluso la normativa europea como la ETI no fija una secuencia de alineaciones dentro del diseño de una línea, eso no está establecido en ninguna norma. De hecho, como he citado antes, después del análisis de la red se han descubierto otros puntos donde había cambios significativos de velocidad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: De hecho, esta era otra pregunta que quería hacerle y lo hemos preguntado en otras ocasiones: se cambió la normativa tras el accidente, se obligó a que aparte del ASFA tuviera unas balizas que adecuara la velocidad y que además estuvieran anunciadas con cartelones llamativos y esas cosas. En ese momento se detectaron cuatrocientos puntos que, en teoría, eran similares a A Grandeira. ¿Es así? ¿Había tantos? Da la impresión de que se intentara difuminar un punto que realmente era peligroso con otros que, a lo mejor, no lo eran tanto.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): La definición de ese cambio significativo no se la puedo decir exactamente porque no he participado, con lo cual no me lo sé exactamente. Lo que sí sé es que se fijaron unos umbrales de velocidad de manera que si se producía un descenso de velocidad en un determinado porcentaje o superior a un determinado porcentaje, ese punto se consideraba cambio significativo de velocidad y requería una señalización especial, con un cartelón de color naranja y una baliza que limitaba la velocidad.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Sabe cuántos accidentes e incidentes por exceso de velocidad se han estudiado en la red convencional en los últimos veinte años?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): ¿Por exceso de velocidad? No, no lo sé.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Volviendo a que para comprobar si se cumplen las condiciones de seguridad se atiende a la normativa, entendemos que la normativa debe reflejar los avances en seguridad. ¿Existe realmente *feedback* con otros accidentes o incidentes producidos en España y en el extranjero? Ahora no se me ocurre ninguno pero, aunque igual este no tiene nada que ver, ¿influye el accidente del metro de Valencia para modificar la normativa sobre cuadros de velocidades máximas o señalización o proyectos? ¿Hay ese *feedback*?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, por lo menos con los accidentes que ocurren dentro de la propia red o en redes similares como pueden ser las de otros países europeos, hay un *feedback* y la normativa va evolucionando. La normativa en seguridad siempre ha avanzado, desgraciadamente, a golpe de reacción después de un suceso. Lo que tenemos que buscar es que seamos capaces de avanzar de manera proactiva y no reactiva, no después de que suceda algo, pero desgraciadamente en todos los campos de la seguridad se ha avanzado a golpe de accidente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La velocidad autorizada de los trenes entiendo que depende, entre otras cosas, del confort de los viajeros, es decir, supongo que podrían ir más rápido pero irían traqueteando y moviéndose de un lado para otro, lo cual tampoco sería muy recomendable.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cuál es el coeficiente de seguridad al descarrilamiento por exceso de velocidad en una vía moderna? Más en concreto, ¿a qué velocidad podría haber pasado ese tren por la curva?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Pues no lo sé, no conozco ese dato y le podría dar un dato erróneo. No lo conozco. Pero creo que, por los estudios que se han realizado, se superó muchísimo el nivel de velocidad máxima que produce un descarrilamiento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 29

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Un par de preguntas más, presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Sí.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿Cree que están siendo correctamente corregidas las anomalías que pudieran ser detectadas tras el accidente o no?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Yo creo que sí, creo que como resultado del accidente se han tomado muchas medidas y se está mejorando en muchísimos aspectos. Tendremos que seguir trabajando, tendremos que seguir mejorando en otros muchos, pero después del accidente se han tomado medidas importantes, como el balizamiento de estos puntos especiales. Se ha modificado el concepto de señalización en toda la red; se han puesto los cartelones de señalización en toda la red, lo que ha obligado a poner miles de señales en toda la red, cambiando radicalmente la forma de señalización anterior; se ha aprobado un nuevo reglamento de circulación. Se han producido avances, creo que muy importantes, en la mejora de la seguridad después del accidente.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Dos preguntas muy breves. En su opinión, ¿es más seguro circular con ERTMS, me refiero en la vía y en el tren, o con ASFA, aun con todas las mejoras introducidas tras el accidente?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No son sistemas comparables. El ASFA es un sistema de ayuda a la conducción, que tiene su previsión puntual. Frente a eso, el ERTMS es un sistema más moderno, que ofrece una supervisión continua en cada momento de la línea. También es más complicado de instalar y de desarrollar. Son diferentes. Lo importante es que cada uno, teniendo en cuenta sus propias limitaciones, tiene unas condiciones de circulación ligadas a su condición, y esas son las que hay que respetar.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Esa era mi segunda pregunta. Parece que en la formulación no hay excesiva prisa en poner el ERTMS, probablemente porque es complicado hacerlo; de hecho, se han abierto líneas de alta velocidad que siguen circulando con ASFA transcurrido mucho tiempo. La de Valladolid-León lleva tres años con ASFA. Si admitimos que es más seguro ERTMS que ASFA, ¿se debería hacer una evaluación del riesgo adicional que se está corriendo? ¿Es razonable abrirla antes de tiempo o no?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): En esa línea se está circulando en condiciones de ASFA, lo que sería inseguro sería circular en condiciones de alta velocidad, de ERTMS con ASFA, eso sí que sería inseguro. El sistema ERTMS comenzó a desarrollarse a partir del año 2000 y España ha sido el país que más ha impulsado su desarrollo. Eso ha hecho que, en muchas ocasiones, hayamos sido casi conejillos de indias y campo de experimentación del ERTMS a nivel europeo. Y la experiencia nos está demostrando que no es un sistema sencillo de implantar, ni tan rápido ni tan inmediato. Eso hace que en estas líneas se vaya con un poco más de retraso. Pero lo que no se puede poner en duda es el despliegue y la apuesta que está haciendo España por el ERTMS, porque somos quizá uno de los países que más kilómetros de ERTMS tenga y donde se han hecho más esfuerzos para que el sistema sea lo que es hoy.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.

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

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

En primer lugar, ADIF remite una serie de documentación técnica a la Dirección General de Ferrocarriles solicitando la autorización para la puesta en servicio de la línea. ¿Esa documentación que se remite se refiere a las normas técnicas aplicadas en la construcción de la línea o también remiten todos los análisis, evaluación de riesgos, diseño del proyecto, registro de pliegos, casos de seguridad, informes de evaluadores independientes? ¿Cuál es la información que se remite?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 30

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Se remiten los informes de adecuación suscritos por cada uno de los responsables de cada una de las diferentes obras que van componiendo el conjunto de la línea, son muchísimas obras. Remiten los informes de adecuación a la normativa técnica aplicable, los informes de acreditación de que se han realizado las pruebas y el certificado de que se cumplen las condiciones exigibles en materia de seguridad. Ese certificado es elaborado por ADIF basándose en ese dossier de seguridad, que constituiría toda la documentación que ha citado, pero el dossier de seguridad no se remitió en aquel momento para la puesta en servicio de la línea.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y los análisis y evaluaciones de riesgos?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No. La autorización de la Dirección General de Ferrocarriles se hizo basándose en el certificado emitido por ADIF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Luego, por lo que comenta, es una información bastante densa, bastante amplia. Porque el escrito de ADIF es de fecha 7 de diciembre de 2011 y la autorización de 9 de diciembre.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿En cuarenta y ocho horas hubo tiempo para analizar toda esa documentación que usted está comentando? Y la siguiente pregunta: ¿Qué personas lo hicieron?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Pues se analizó. Si observa los plazos de puesta en servicio de la línea desde que se inició ese proceso en 2006 hasta las últimas, son plazos normales. Se realiza un proceso de verificación documental y no se inicia realmente en el momento que se recibe la solicitud por parte de ADIF, sino que hay un proceso previo en el que se van viendo todos los borradores de la documentación. De manera que cuando ADIF emite esa solicitud o realiza la solicitud formal es ya con una documentación revisada por la dirección general, en aquel momento por la agencia, y que ya está correcta. No se recibe una documentación por parte de ADIF que no haya sido aprobada previamente. De hecho, si observa la propia resolución de autorización de puesta en servicio, se indica en ella que se habían hecho revisiones previas de documentos con fecha 30 de noviembre y 1 de diciembre.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Sabe los nombres de las personas que hicieron esa revisión?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Yo fui uno de los que participaron en esa revisión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y cuántas personas más?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Era un equipo de tres personas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Tres personas para revisar toda la información.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y me puede dar los nombres de las personas que participaban?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Pues no sé si tengo que dar nombres de personas o no.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Era por saber quién formó parte del equipo. De todas formas, me parecen pocas tres personas para, en cuarenta y ocho horas, revisar a conciencia toda esa información.

Yo también me estuve preparando esta intervención y busqué quién era usted, qué experiencia tenía, y encontré una charla suya como profesor en un curso de ingeniería ferroviaria. Dentro del segundo paquete ferroviario, una de las cuestiones que entraba era el de las directivas de seguridad y de interoperabilidad. Eso es cierto, ¿no?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 31

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En la misma línea de lo que usted comenta en esta charla, el perito independiente Mariñas, en el informe que realiza —le recuerdo al señor Delgado que Mariñas no es un perito de parte, sino un perito independiente; de hecho, el único perito independiente, no como los que ha colocado el señor Feijóo— dice: Es importante recalcar que la interoperabilidad y la seguridad han sido los dos referentes fundamentales sobre los que se ha construido el nuevo modelo ferroviario europeo. Ambos conceptos están íntimamente relacionados y son difícilmente divisibles cuando hablamos de una gestión integral de la seguridad. ¿Está usted de acuerdo en que la interoperabilidad y la seguridad están relacionadas?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Bien, porque entiendo que para cumplir las especificaciones técnicas de interoperabilidad existían también una serie de parámetros de seguridad.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No entiendo muy bien su pregunta. Dentro de las ETI hay algún requisito esencial de seguridad, pero lo que se pretende con las ETI es que esa forma de cumplir los requisitos de seguridad se haga de una manera armonizada a nivel europeo, porque realmente el objetivo de la interoperabilidad es conseguir que no haya barreras al mercado dentro del mercado ferroviario europeo. Pero realmente algo con un sello de interoperabilidad no es más seguro que algo que no esté certificado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, no digo que sea más seguro; digo que vinculado a conseguir esos certificados habrá una serie de condiciones o parámetros o algún tipo de vínculo con la cuestión de la seguridad, entiendo; que está conectado.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, como le digo, hay algún requisito dentro de las ETI relacionado con seguridad, que hay que cumplirlo de una determinada manera para asegurar que no se pone una barrera al mercado. Pero no son requisitos que no estén en las normas nacionales o en un proceso nacional.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: A mí me gustaría poner un pequeño corte de la intervención del director de la ERA, cuando explica la resolución del informe, en el que se pide que se reabra la Comisión de investigación, precisamente hablando de esta cuestión concreta; a ver si se escucha...

El señor **PRESIDENTE**: Está *sub iudice*, señora Fernández.

La señora Fernández Gómez pone un audio en el que se oye: No podemos saber si se ha llevado a cabo la evaluación del riesgo o no. Lo único que podemos constatar es que en el informe no se dice nada al respecto. Y tampoco hemos observado que haya pruebas en cuanto a la aplicación de la directiva de interoperabilidad en cuanto a los procesos de autorización. Así que, en nuestra evaluación, hemos llegado a la conclusión de que el accidente del 24 de julio de 2013, que implicó el descarrilamiento de un tren de alta velocidad con destino a Santiago de Compostela no ha sido objeto de una investigación a fondo como exige la directiva.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Simplemente eso.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ha sido absolutamente culpa mía, pero aparte del tema de estar *sub iudice* o no, hay un acuerdo de Mesa y portavoces en el sentido...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Si esto es un vídeo de la ERA. Es público del Parlamento Europeo.

El señor **PRESIDENTE**: ... de que no se difundiera nada si antes no lo discutía la Mesa y portavoces. Me ha pillado absolutamente por sorpresa, o sea que la culpa es mía, no de la señora Fernández. Pido mil excusas.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Presidente, pero es que no se trata de culpabilidad o no; no es esa la cuestión. La cuestión es que de una manera reiterada estamos teniendo este tipo de situaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 32

porque no respetamos los acuerdos a los que llegamos. No porque no se pueda escuchar o sea conocido el audio, no tiene nada que ver. Hemos dicho que cualquier audio o cualquier emisión de cualquier tipo de información se tiene que comentar antes y acordarlo, y es lo que hemos acordado; simplemente eso.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero vamos a ver, eso puede ser en caso de que haya algo que tenga dudas, pero estoy hablando de un audio que es público, que es de la Comisión Europea; totalmente público y no tiene ningún tipo de duda.

El señor **PRESIDENTE**: Es igual, señora Fernández. La señora Cancela, en el fondo —ahora discutiré la forma— tiene razón. Cuando otro compareciente pasó un *powerpoint*, la Mesa lo revisó en un ordenador. Le discutiría el adjetivo 'reiteradamente'. Hombre, es la segunda vez. Dicho esto, tiene usted toda la razón. A mí me ha pillado por sorpresa y es mejor reconocerlo que no hacer el ridículo.

Me dicen que es discutible que esta cuestión tenga que figurar en el *Diario de Sesiones*. A mí me es indiferente. Mis disculpas son en firme.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pues sinceramente, pediría una relectura de esto, en el sentido de que se está utilizando de una forma excesivamente restringente. Es decir, algo que no tiene ningún tipo de...

El señor **PRESIDENTE**: No, no, señora Fernández, no hablamos de la grabación. Estamos hablando del tema metodológico que hemos dicho ahora. Yo, que soy el que me he equivocado, no tengo inconveniente. Por tanto, si quieren puede constar. ¿Les parece? Pues ya está. En todo caso, reitero mis disculpas.

Como no hemos contado el tiempo, continúe, señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo que venía a decir la ERA es que no se conocen los procesos por los que se cumplían esos parámetros de interoperabilidad. ADIF, al proyectar la vía, dice que sí es interoperable —eso está en la proyección de la vía— y que se construye con los parámetros de interoperabilidad, y la única forma real que tenemos de saber si era interoperable o no es que contase con la certificación CE, y para eso la única forma es que la solicitase y le fuese dada. Por simplificarlo, es como si un policía para a un conductor y le pide el carnet de conducir y este le dice que no se lo tiene que enseñar porque sabe conducir, y el policía le dice que lo demuestre, que enseñe el carnet porque ha tenido que pasar una serie de procesos. ¿Aquí hubo algún tipo de certificación? ¿Tenía la vía la certificación CE de interoperabilidad?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Se autorizó de acuerdo al artículo 16 del Reglamento del sector ferroviario, que era la normativa nacional aplicable en aquel momento. Hay motivos que pueden justificar que no se solicitara la certificación CE en ese momento. Como le he dicho anteriormente, interoperabilidad no es igual a seguridad. En primer lugar, la línea puede ser interoperable sin estar certificada y probablemente cuando se haga ese proceso de certificación se vea que la línea cumple los requisitos de la ETI. Como le digo, las ETI por sí solas no demuestran la seguridad de una línea; de hecho, para poder diseñar y construir una línea son necesarias muchísimas normas adicionales a las ETI, porque las ETI únicamente se centran en aquellos aspectos que tienen que ver con la barrera del mercado.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entiendo, por tanto, que no tenía la certificación.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No tiene la certificación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ha dicho que sí hay alguna justificación para que no la tuviera que pedir.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, por ejemplo, la línea se encontraba en avanzado estado de desarrollo cuando se publicó el Real Decreto 1434/2010, que es la trasposición española de la Directiva de Interoperabilidad. Es una línea que forma parte de un corredor que no estaba incluido dentro de las redes transeuropeas en aquel momento. Es un corredor que no estaba conectado con ninguna red transeuropea, por la cual no estaba prevista la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 33

circulación de trenes interoperables, con lo cual ADIF consideró que no era el momento en el que era necesaria la solicitud de esa certificación de interoperabilidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La ley entonces estaba ya traspuesta cuando se puso...

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Pero la línea se encontraba en avanzado estado de desarrollo cuando se publica esa norma.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Y no se saca después.
¿Por qué cree que la ERA echa en falta entonces este certificado?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No lo sé.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Ustedes creen que no era imprescindible?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Creo que tendrá la oportunidad de preguntárselo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Para ustedes no era imprescindible, no era necesario ese certificado?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): En aquel momento, hasta 2015, en que se termina de completar el desarrollo jurídico en España de la puesta en servicio de líneas, existía un doble cauce de autorización de subsistemas y de líneas —estaba el artículo 16 y el Real Decreto 1434, de Interoperabilidad, dos trámites independientes, considerados independientes uno del otro—, y el trámite de interoperabilidad se estaba considerando como un sello añadido; así, la línea consigue un plus, un plus añadido de interoperabilidad que permite considerar que no es una barrera al mercado, a la libre circulación de vehículos. Por eso, en aquel momento ADIF considera que no requiere la solicitud de ese certificado de interoperabilidad.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: El tren también, supuestamente, era interoperable; entiendo que tampoco tenía el certificado CE.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Se solicitó la autorización de puesta en servicio del tren conforme a lo que permite la Directiva 123/2006, que establece precisamente que puede haber vehículos autorizados de primer nivel, aquellos que quieren tener esa consideración de interoperables, o vehículos que piden o solicitan una autorización de segundo nivel, que van a circular exclusivamente por la red nacional y que no solicitan ese sello adicional de interoperabilidad, y el vehículo siguió su cauce.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ustedes consideraban que cumplir la normativa europea era un extra.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Era, tal y conforme se estaba interpretando hasta la Orden 167/2015, que unifica ambos criterios, pero sigue manteniéndolos como dos resoluciones y dos procesos administrativos independientes.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En su presentación también comenta que la Dirección General de Ferrocarriles cumple una función como autoridad de seguridad al otorgar las autorizaciones de la puesta en servicio. ¿Cree usted, sinceramente, que cumplió con esa función cuando no se aseguró de que cumpliera con la Directiva de Interoperabilidad? ¿Estaban ustedes realmente haciendo el papel de control y de garantizar esa seguridad?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Yo creo que sí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Sabe usted que dos semanas después de la inauguración de la línea 082, es decir, en diciembre de 2011, un jefe de maquinistas de Ourense, la primera vez que pasó por la vía 1 dirección Santiago, inmediatamente realizó un informe solicitando medidas porque vio que el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 34

accidente iba a ocurrir, predijo el accidente pasando una vez por allí? ¿Tan difícil fue verlo para los expertos en seguridad?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Desconozco qué cauce siguió esa solicitud. No le puedo decir nada más.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: A mí me parece un poco difícil de comprender que el jefe de maquinistas, la primera vez que pasa, ya vea que allí va a haber un accidente y que el informe de la CIAF tenga puntos tan ciegos como para atender solo al error humano y que todas las demás causas sean obviadas. ¿Está de acuerdo usted con el informe de la CIAF? ¿Usted lo ha visto?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Creo que esa misma pregunta me la ha hecho su compañero. Yo no voy a enjuiciar el informe de la CIAF, no voy a decir si es correcto o no porque entraría en conflicto con la independencia que ambos organismos tenemos, la Dirección General de Ferrocarriles en su momento, la agencia ahora, y la CIAF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero entenderá también que el conflicto será con la ERA. No responder al mensaje que envía la Agencia Ferroviaria Europea diciendo que esto está mal hecho y que reabran la comisión también supone dar la espalda a la Agencia Ferroviaria Europea, entiendo.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Será algo que tendrá que plantearle usted a la CIAF, que es la que puede decidir si investiga o no el accidente. La agencia ferroviaria nacional, la autoridad de seguridad nacional, no puede influir para nada en las decisiones de la CIAF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero tendrá una opinión, digo yo, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre las indicaciones y recomendaciones de la Agencia Ferroviaria Europea cuando están advirtiendo de que...

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Son unas indicaciones dirigidas hacia la CIAF. La agencia española no puede valorar ese tema porque, como le digo, estaríamos vulnerando la independencia que tienen ambos organismos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: O sea, no tiene opinión sobre si se debe reabrir o no la comisión de investigación.

El proyecto de construcción de la línea...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, ha superado larguísimo tiempo. Le pediría que esta fuera su última pregunta.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Intentaré hacer alguna que no se ha tratado. El proyecto modificado dice que la línea se equipara para proporcionar el ERTMS nivel 2 como sistema de operación principal y un segundo nivel, uno de apoyo, en ERTMS nivel 1, de respaldo. Sin embargo, se pone en servicio con el ERTMS nivel 1 y con respaldo ASFA. ¿Por qué se hace este cambio y quién decide que se ponga en servicio sin instalar los dos niveles de ERTMS y reduciéndolo a nivel 1 y ASFA?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): La Dirección General de Ferrocarriles en su momento no participó en el proceso de decisión sobre qué se instaló o se dejó de instalar o qué se modificó, con lo cual no le puedo responder a esa pregunta.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y no entendieron que todos estos cambios debían tenerse en cuenta a la hora de dar esa autorización?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No. Nosotros recibimos una solicitud de una obra terminada con un sistema instalado. No entramos a valorar...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Diferente al proyectado.

El señor **PRESIDENTE**: Se acabó, señora Fernández.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 35

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No entramos a valorar si es igual o no que el del proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por terminada la información.

Muchas gracias, señora Alejandra Fernández.

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

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

Muchísimas gracias, señor González Navarro, por su comparecencia hoy aquí. Le agradecemos las aportaciones y el conocimiento técnico, que además está sobradamente demostrado que lo posee. Me gustaría, antes de dirigirle alguna pregunta, hacer dos reflexiones. Una es sobre el objeto de esta Comisión, que además es un objeto que hemos consensuado por unanimidad todos los grupos parlamentarios presentes en la Cámara. El objeto fundamental de esta Comisión no es única y exclusivamente la depuración de responsabilidades políticas; el objeto de esta Comisión es determinar qué posibles causas nos llevaron al resultado que ocurrió en Santiago ese fatídico 24 de julio. Por lo tanto, si hay responsabilidades políticas las dilucidaremos aquí, o no, y sobre todo analizaremos cuáles han sido las causas, qué es lo que no se hizo como debería haberse hecho, para evitar que ello vuelva a ocurrir.

En segundo lugar, quisiera hacer un reconocimiento y una reivindicación del procedimiento administrativo. El procedimiento administrativo es lo que garantiza y lo que le permite a los administrados y administradas tener las garantías suficientes de que la Administración, en todos sus niveles y en todos sus ámbitos de funcionamiento, actúa según criterios objetivos y previamente normados, con las garantías y los informes suficientes para que la vulneración de derechos y expectativas de los administrados y administradas no se vean mermados. Por lo tanto, todo el respeto para todos los funcionarios y funcionarias de las administraciones y, en este caso concreto, para el ministerio al que usted pertenece. Por lo tanto, reconocimiento al funcionariado, porque parece que muchas veces con demasiada ligereza ponemos en cuestión los objetivos para los que está establecido el procedimiento administrativo.

Yendo ya a los ámbitos más concretos, usted participó en la autorización de la puesta en servicio de la línea del Alvia en la que ha ocurrido el accidente de Angrois. Y aunque es cierto que puede que algunas de las preguntas que yo le dirija sean reiterativas o alguno de sus contenidos ya se haya manifestado, sí me gustaría volver a hacer hincapié en las mismas. La documentación que se le remite a usted, a su equipo o a las personas que participaron en esa valoración sobre la condición de óptima de esa vía y esa prestación del servicio, ¿era correcta?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, si no la hubiéramos considerado correcta y adecuada a la norma, no hubiéramos seguido con la tramitación, obviamente.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Por lo tanto, correcta según la legislación vigente en aquel momento.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Correcta según el artículo 16 del Reglamento del sector ferroviario.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En el supuesto de que hubieran solicitado el certificado de interoperabilidad, de acuerdo con la directiva pertinente, ¿hubiera cambiado en algo su informe para darle el OK a la puesta en servicio de esa vía? ¿Hubieran cambiado en algún aspecto las condiciones de seguridad de esa vía?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No, en ese caso hubiéramos tramitado otro expediente distinto o complementario a esta línea. El trámite relativo a la autorización de puesta en servicio, de acuerdo con el artículo 16, iba por un cauce, y en el caso de que se hubiera recibido una solicitud de un certificado de interoperabilidad, se habría emitido una resolución completamente distinta porque eran dos procesos administrativos considerados independientes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 36

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Por tanto, deduzco que aunque no existe ese certificado la seguridad de la vía, según el informe que ustedes emitieron para la puesta en servicio de la misma, es correcta según la legislación vigente aplicable.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: En una comparecencia anterior a la suya en el día de hoy, interesante en muchísimos aspectos, se hizo referencia —lo que también ha ocurrido en otras comparecencias previas— a tres aspectos fundamentales sobre este trazado. Yo me voy a ceñir, fundamentalmente, a la infraestructura y a las condiciones de esa infraestructura. Se centran en tres condiciones de esa vía: se cuestiona la variación que hubo en el ancho de vía; se habla de que el radio de la curva de Angrois es inadmisiblemente, por lo tanto, peligrosa y proclive a que pudiera ocurrir lo que ha ocurrido, y también se hace una referencia a la modificación de la posible fecha de inauguración inicial, de la puesta en servicio de esta vía, que parece ser que se modificó. No tenemos constancia de que ello fuese así, pero sí es cierto que son tres aspectos sobre los que reiteradamente se hacen consideraciones al efecto.

Mi pregunta es: si, desde un punto de vista estrictamente político, el responsable político de un ministerio decide alterar la fecha de inauguración de una infraestructura, como yo sí creo en el procedimiento administrativo considero que no es una decisión aleatoria, es una decisión que tiene que estar sustentada en determinados informes que garanticen la seguridad, la operabilidad, etcétera. Por lo tanto, sobre estas tres cuestiones que le planteo —el cambio de ancho de vía, el radio de la curva, altamente peligrosa, y la modificación de la fecha de inauguración—, ¿qué consideraciones puede usted manifestar al respecto?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Empezando por la última, en cuanto a la modificación de la fecha, desconozco si había una previsión de fecha inicial que se modificara; la verdad es que no lo conozco. En cuanto a la modificación del ancho de vía, desde un punto de vista técnico parece razonable que una explotación con el ancho ibérico aportaba ventajas a los usuarios. La explotación con un ancho UIC con una doble operación de cambio de ancho en los extremos de la línea suponía un cierto perjuicio para los usuarios, que se verían penalizados en sus tiempos de viaje, con lo cual parece una decisión razonable o coherente. Esa decisión conlleva una serie de decisiones técnicas y de modificaciones en la actuación que se reflejaron en la documentación que se aportó.

En cuanto al radio, la normativa europea, si nos referimos por ejemplo a las ETI, no fija unos radios mínimos o una secuencia prohibida de alineaciones al pasar de un radio a otro, únicamente habla de radios mínimos de 250 metros, que es lo mínimo que necesita un tren para inscribirse en una curva, con lo cual no hay en la normativa una restricción a que no se pueda disponer de determinados radios porque suponen una reducción de velocidad. Cuando se pone un radio se calcula la velocidad a la que se puede circular y se fija dentro de las normas de explotación de la línea.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: La última pregunta, presidente, que veo la luz roja.

Antes mencionaba usted que si hubiera estado conectado el sistema ERTMS, tal y como ocurrieron las cosas ese día tan triste el accidente hubiera sido inevitable. ¿Por qué hace usted esta reflexión?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Creo que tengo que matizarla.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Sí, creo que sería bueno.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): El sistema ERTMS, por lo que conozco —no soy un especialista y aquí van a venir especialistas en ERTMS a los que podrán preguntárselo y se lo podrán explicar mejor—, hacía una transición al sistema ASFA, una transición que se producía antes del momento y el lugar en el que se produjo el accidente, con lo cual, si el tren hubiera ido con el sistema ERTMS hubiera hecho una transición a 200 kilómetros por hora y hubiera dejado el tren en las mismas condiciones en las que se produjo el accidente. La única posible aportación que tenía el sistema ERTMS conectado frente a la situación en la que estábamos era que la operación de transición podría haber alertado, o no, al maquinista de que estaba en ese punto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 37

transición. Pero es una hipótesis, no podemos asegurar al cien por cien que el sistema ERTMS hubiera parado ese tren porque no lo hacía, porque en ese punto no había ERTMS que pudiera pararlo.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Pues muy bien. Nada más y muchísimas gracias.

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

En último lugar, tiene la palabra por el Grupo Popular el señor Celso Delgado. Adelante.

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

Buenas tardes, señor González Navarro. Tuvimos ocasión de escucharlo en el Congreso de los Diputados después de ocurrido este accidente, cuando se decidió la creación de una subcomisión para el estudio del sistema ferroviario español. Fue usted, como muchos otros —cerca de cuarenta personas más—, de los que comparecieron ante la subcomisión y dieron su opinión y expusieron su conocimiento sobre las materias propias; en este caso, señor González Navarro, recordará usted que en aquel momento nos habló de cómo estaba usted trabajando, dentro de la Dirección General de Ferrocarriles, en seguridad, interoperabilidad y regulación del modelo ferroviario. Usted entonces era coordinador del transporte ferroviario. Esta documentación obra en el dossier que todos tenemos y podemos leer su comparencia, que complementa mucho lo que aquí se acaba de decir. Yo no voy a reiterar respuestas que usted ha dado de una manera técnica y precisa a preguntas que le han hecho doña Alexandra o la señora Cancela y otros intervinientes en la Comisión, pues sería reiterar y no lo voy a hacer. Entonces, ciñéndome a la participación que tuvo usted en el proceso de autorización de esta línea —porque usted estaba en la Dirección General de Ferrocarriles y ya nos dijo que formó parte de la misma—, además de haberse referido a lo que prescribe el artículo 16, que no voy a detallar otra vez, es cierto que en la documentación que obra en poder de todos, porque está en el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, se hace alusión a toda la documentación que ustedes tuvieron que visar, que tuvieron ustedes que analizar para que pudiera darse finalmente esa certificación, y hemos podido ver que ustedes examinaron informes referentes al subsistema de infraestructura plataforma, en concreto el informe de adecuación a la normativa técnica de las obras de montaje de los tramos, y los protocolos de pruebas. ¿Es esto cierto?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, sí.

El señor **DELGADO ARCE**: Y es cierto que estos documentos estaban realizados con mucho tiempo de antelación, no fueron improvisados.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Claro, la comprobación que nosotros hacíamos sobre el expediente —y la que se sigue haciendo hoy día porque todavía se siguen poniendo líneas en servicio y con expedientes similares a este— es que haya informes para cada una de las diferentes partes que constituyen una obra. En una línea como esta puede haber informes relativos a cada uno de los subtramos en los que se ha descompuesto la obra de plataforma, las obras de energía, incluyendo líneas aéreas de contacto, subestaciones, líneas de acometida; en el caso de instalaciones de seguridad igual, y todo en un conglomerado de informes que en ocasiones puede ser bastante importante.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, porque aquí uno lee que hay documentación en el subsistema de energía, línea aérea de contactos, subestaciones, telemando; en subsistemas de protección civil y seguridad en túneles, en el subsistema de control, mando y señalización, que es quizá el que guarda más relación con este accidente. Se hace mención aquí a que ustedes vieron el informe de adecuación a la normativa técnica de las obras de instalaciones de enclavamiento, sistemas de protección de tren ASFA y ERTMS número 1, que vieron el informe acreditativo de las pruebas de las obras e instalación de los enclavamientos y sistemas de protección del tren ASFA y ERTMS, el informe de adecuación a la normativa técnica de las instalaciones de enclavamiento de tren ASFA, control de tren centralizado entre Ourense y bifurcación Coto da Torre y A Grandeira, pero también en el tramo que va desde A Grandeira hasta Santiago de Compostela. ¿Es cierto que ustedes examinaron toda esa documentación?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 38

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Usted recibió algún tipo de presión, algún tipo de indicación para qué obviase algunos de estos informes, para que emitiese una opinión favorable a la autorización? ¿Algún político o alguna otra persona le dijo a usted: oiga, haga usted lo que haga falta porque esto hay que inaugurarlos a cien por hora?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No, nunca. Nunca en mis veinte años de profesión un político me ha dicho que tengo que vulnerar una norma para poner en servicio una línea o poner algo fuera de norma.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Admitiría usted alguna presión en ese sentido?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): No porque como un funcionario que soy no puedo admitirlo.

El señor **DELGADO ARCE**: ¿Le consta que algún compañero de trabajo en la misma dirección recibiese algún tipo de presión o sugerencia?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Yo estoy seguro de que en la dirección general no lo recibimos.

El señor **DELGADO ARCE**: Mire, se ha sorprendido un diputado que ahora no está de una afirmación que usted hizo en relación con qué hubiera sucedido si estuviese activo, en lugar de desconectado, el sistema ERTMS, en relación con el accidente. ¿Se hubiese podido evitar ese accidente? Usted ha concluido que no porque donde ocurre el accidente ahí ya estaba bajo sistema ASFA, ¿es así?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, es lo que he intentado explicar...

El señor **DELGADO ARCE**: A doña Pilar.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): A doña Pilar.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero es que el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes, página 86, dice taxativamente: De ser posible que el material accidentado hubiera circulado con ERTMS en su actual extensión hasta el PK 80,069 y configuración, ese sistema no hubiera limitado la velocidad de acceso a la curva de Angrois, pues desde dicho punto se podía circular a 200 kilómetros por hora con ASFA, siendo el maquinista el que debe reducir la velocidad. Si bien este —y ahora dice lo que usted acaba de decir— tendría que haber activado el pulsador de reconocimiento de salida del ERTMS en la pantalla DMI de cabina, lo que hubiera sido técnicamente un elemento más para centrar su atención a la conducción. De no haberlo activado, el sistema habría aplicado un freno de servicio que liberaría en el momento de activarse el pulsador. ¿Coincide usted con este criterio?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí. Es lo que intentaba explicar pero bien explicado.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, esto es lo que pone el informe de la comisión de investigación, que se desacredita a veces de una manera abierta, so pretexto de la independencia de sus miembros. En fin, nosotros no podemos compartir eso que se afirma.

Respecto de la señalización que tenía la vía en todo su trayecto, ¿ustedes estudiaron los informes donde se hablaba de la señalización para ver si se adecuaba a la normativa legal vigente en ese momento?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Claro. Nosotros emitimos la autorización basándonos en esos informes emitidos por el administrador de infraestructuras que consideraba que se cumplían todas las condiciones exigibles a ese tramo.

El señor **DELGADO ARCE**: Y es cierto que en el tramo previo a la curva existía una señalización que era conforme entonces a la normativa legal vigente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 39

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Eso es lo que constaba en los informes que nos aportó ADIF.

El señor **DELGADO ARCE**: Por no reiterar, repito, las cuestiones que ya han sido creo que suficientemente precisadas por usted, el tema de la interoperatividad me parece entender de lo que usted ya dijo en su día en la subcomisión y de lo que repite hoy que las cuestiones relacionadas con la interoperatividad están más relacionadas con cuestiones de liberalización de la competencia, es decir, de que pueda haber servicios ferroviarios que interoperen en todo el territorio de la Unión que con lo que se refiere estrictamente al ámbito de la seguridad. ¿Es así?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, es así. La interoperatividad tiene un componente muy importante de mercado. Los procesos de certificación CE son similares en el sector ferroviario a los procesos de certificación CE que tiene cualquier producto que se pone en el mercado.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted es conocedor de cómo está en estos momentos el desarrollo de este proceso de interoperabilidad y yo le pregunto porque he leído, como es lógico, el informe de la ERA, he visto la contestación de la CIAF al informe de la ERA, he visto la comunicación que la ERA remitió al juzgado recientemente en relación con unos determinados temas y justamente en uno de los puntos de esta comunicación reciente de la ERA se hace alusión en el punto 10 en concreto a las dificultades e incertidumbres para aplicar los métodos comunes de seguridad para valorar el riesgo en diferentes Estados miembros y habla de las dificultades que hay en toda la Unión Europea para la implantación de todos estos sistemas de interoperabilidad. ¿Me puede usted dar alguna pincelada más sobre esto?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, en ese punto se refiere supongo que a la aplicación del Reglamento 352, ¿no?

El señor **DELGADO ARCE**: El 352/2009. Sí.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, que tiene que ver con los análisis de riesgo. El Reglamento 352 cuando se aprueba en 2009 es un reglamento que genera mucho debate a nivel de los diferentes Estados, genera incluso rechazo por parte de algunos países que consideran que es un elemento que va a distorsionar y que no va a aportar nada respecto a los sistemas que ya estaban establecidos porque supone un cambio respecto a la forma de gestionar la seguridad que tenían la mayor parte de los países en aquel momento. De hecho, es un reglamento que se aprueba y a la vez tiene que aprobarse publicándose una guía de aplicación y un documento de ejemplos para ilustrar sobre qué es lo que se busca y qué es lo que se pretende.

Además, es un reglamento que desde 2009 hasta prácticamente ahora ha sufrido varios cambios importantes. Se publicó un nuevo reglamento que lo sustituyó completamente en 2013. Hay que recordar que el reglamento de 2009 entra en vigor en junio de 2012 de manera plena. En 2013 ya se había publicado uno nuevo que lo sustituye y en 2015 además también se vuelve a publicar otro reglamento que lo matiza, que lo completa y que lo ajusta. Es decir, es un reglamento que está teniendo una evolución porque hay dudas, incertidumbres y diferencias de aplicación en los diferentes países. De hecho, en el informe que acompañaba al Reglamento 402/2013, que es el que sustituye al Reglamento 352/2009, la propia ERA plantea que está encontrando grandes discrepancias en la aplicación del Reglamento 352/2009 a nivel europeo. En el informe bianual que publica cada año la agencia ferroviaria europea, el último que ha publicado de 2016, también pone de manifiesto eso, que hay discrepancias en la forma de aplicar el reglamento en los diferentes países e incluso, dentro de los países, entre operadores grandes y operadores pequeños, y que los criterios de significatividad de los que hablábamos antes se aplican de diferente manera. Es decir, es un reglamento que, a pesar de que han pasado diez años, sigue generando debates sobre cómo aplicarlo y sigue habiendo discrepancias en su aplicación.

El señor **DELGADO ARCE**: Eso es lo que le quería preguntar.

Ya la última pregunta, señor presidente. Antes le he preguntado qué opinaba sobre el informe de la CIAF y usted, como funcionario al servicio de la Dirección General de Ferrocarriles, no se ha querido pronunciar. Simplemente quiero cerrar la intervención recordando que la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, establece en el artículo 72.3 que «En el desempeño de sus funciones, ni el personal ni los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 83

19 de septiembre de 2018

Pág. 40

miembros del Pleno de la Comisión podrán solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada». También establece que la CIAF goza de independencia funcional respecto de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria. ¿Es cierto lo que le pregunto? ¿Usted no le puede dar indicaciones a la CIAF sobre si debe abrir o no una nueva investigación? ¿Es cierto esto que le estoy diciendo?

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Sí, es cierto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor portavoz.

Quiero dar las gracias sobre todo al señor José Luis González Navarro, tanto por su información como por su paciencia con nosotros. Sabe que aquí está su casa porque, en definitiva, es casa de todos.

Muchísimas gracias.

El señor **GONZÁLEZ NAVARRO** (técnico de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, me gustaría reiterar una cosa que he dicho después de la primera intervención. Mientras tengamos dos comparecencias por sesión, creo que es más interesante tener tolerancia con el tiempo a tener un cuarto de hora o veinte minutos de descanso. En el momento en el que tengamos tres comparecencias por sesión —no sé cuáles serán, sean quienes sean— esta tolerancia se terminará. Prefiero advertirlo ahora, que no sabemos quiénes serán, a que nos encontremos después con una sorpresa. ¿De acuerdo?

Muchísimas gracias por su paciencia y por su buen hacer.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinte minutos de la tarde.