



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

Año 2019

XII LEGISLATURA

Núm. 112

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. 18 (extraordinaria)

celebrada el lunes 21 de enero de 2019

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 Garcés Sanagustín (exsubsecretario de Fomento), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001531) .....  | 2         |
| — Del señor Serrano Beltrán (expresidente de Renfe Operadora), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001530) .....   | 18        |
| — <b>Del señor Catalá Polo (exsecretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001556) .....</b>                   | <b>31</b> |
| — Del señor Morlán Gracia (exsecretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001557) .....                        | 53        |
| — Del señor Gómez-Pomar Rodríguez (exsecretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y expresidente de Renfe Operadora), para informar en relación con el objeto de la Comisión. (Número de expediente 219/001558) ..... | 70        |

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 31

El señor **DELGADO ARCE**: Nada más, presidente.

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

Quiero reiterar nuestro agradecimiento a don José Teófilo Beltrán por su participación en esta Comisión y por la información que nos ha dado. Bienvenido a esta casa, aunque no se lo haya dicho antes, porque es la casa de usted en más de un sentido y porque es la de todos. Muchísimas gracias por su participación.

El señor **SERRANO BELTRÁN** (expresidente de Renfe Operadora): Muchas gracias a todos. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR CATALÁ POLO (EX SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001556).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión.

Tenemos la satisfacción de dar la bienvenida al señor Catalá Polo, que como saben es exministro del Gobierno, si bien en este caso comparece como ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento. Dado la naturaleza de sus actuales responsabilidades, le agradecemos especialmente su comparecencia. Sin más, sabe que tiene cinco minutos, si libremente quiere utilizarlos, para una intervención inicial. Luego hay un turno de preguntas y respuestas de siete minutos con los portavoces de cada grupo parlamentario. Adelante, señor Catalá.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Buenos días. Muchas gracias, presidente.

Señorías, comparezco en esta comisión de investigación con el ánimo de poder contribuir, en la medida de mis capacidades y mi información, con la labor que está desarrollando esta Cámara para investigar el trágico accidente del Alvia. Ochenta muertos y ciento cuarenta heridos sin duda justifica y provoca en todo el conjunto de los españoles, y más en aquellos que tuvimos alguna responsabilidad por la posición profesional que ocupamos en aquel momento, una reflexión y un compromiso en dos sentidos, y en primer lugar, con las víctimas.

Yo recuerdo perfectamente aquellos días y cómo desde el ministerio teníamos claro que el primer objetivo era atender a las víctimas, trasmitirles la cercanía, el cariño y la solidaridad, así como hacer todo lo que estuviese en nuestra mano para cuidarles. Evidentemente eso lo hicieron los servicios sanitarios y de emergencia, pero también las instituciones y el ámbito del departamento, sobre todo a través de Renfe con la creación de esa oficina de atención a las víctimas. Yo creo que fue extraordinario el trabajo que desarrolló para mejorar, en la medida de lo posible, las prestaciones económicas que pudiesen en alguna medida contribuir a paliar esa situación de *shock* en la que estaban las víctimas y sus familias en aquellos momentos.

La segunda reflexión, junto a esa primera orientación que quiero recordar aquí como siempre con afecto a todas las víctimas y reiterar nuestra solidaridad y nuestro dolor por el trágico accidente y las consecuencias tan difíciles para todos, se refiere a la investigación: qué sucedió y por qué había sucedido, para de esta forma ser capaces de tomar medidas de cara al futuro. Les recuerdo que en aquel momento era el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Fui nombrado en ese cargo el 23 de diciembre de 2011 y cesé el 29 de septiembre de 2014, cuando fui nombrado ministro de Justicia. Posteriormente, desde el 19 de julio de 2016 hasta el 4 de noviembre de ese mismo año ejercí en funciones las competencias de ministro de Fomento, cuando la anterior ministra pasó a ser presidenta de esta Cámara. Las competencias de un secretario de Estado están descritas en la legislación. En este caso el real decreto de estructura del departamento define cuáles son las funciones del secretario de Estado, que lógicamente están vinculadas con la dirección, la supervisión, la coordinación y la dirección superior del departamento en las distintas áreas en las que yo tenía responsabilidades, en vivienda, en transporte en sus diversos modos y en infraestructuras de todo tipo, siempre lógicamente bajo la superior dirección de la ministra.

Como les digo, esa es la obligación, por supuesto, pero también la actitud positiva con la que comparezco a disposición de sus señorías para atender a todas las preguntas en los términos que yo pueda contestarlas, en mi condición —insisto— de secretario de Estado y por tanto de responsable político del departamento, pero no experto en las materias ferroviarias ni de señalización ni de diseño. No obstante, insisto, intentaré contribuir en todo lo que pueda para que esta Comisión alcance conclusiones que sirvan para la mejora del sistema ferroviario porque sin duda es eso lo que todos queremos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 32

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

Pasamos a los turnos de intervenciones de los grupos. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca. Adelante, señor Oblanca.

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

Buenos días, señor Catalá Polo, bienvenido a la Comisión de Investigación del accidente Ferroviario ocurrido en Santiago. Usted tiene, como acaba de recordar, una dilatada y acreditada trayectoria pública. En aquellas fechas cuando ocurrió el trágico accidente del Alvia, el 24 de julio de 2013, hace cinco años y medio, usted era como se ha dicho secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda. Ha mencionado ya el papel que hizo el ministerio en aquellas fechas: atender a las víctimas, mejorar las prestaciones económicas posteriormente, la apertura de la oficina de atención a las víctimas, aparte de de las tareas de investigación. ¿Le importaría, por favor, ampliarnos cómo se enteró del accidente ferroviario y decirnos qué hizo en aquellas fechas que conmocionaron a toda España?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Lo recuerdo perfectamente porque aquella noche del 24 de julio de 2013 no creo que se nos vaya a olvidar a ninguno de los que tuvimos alguna participación directa o indirecta en aquel trágico accidente. Estábamos en un despacho del ministerio reunidos la ministra y yo con el presidente de Renfe, precisamente en un despacho de los habituales, semanales, de coordinación y de dirección, cuando recibimos el aviso del accidente. Ya saben ustedes cómo se producen estas circunstancias. Hubo confusión, nervios y prisas. Gestionamos inmediatamente con el Ministerio de Defensa la disponibilidad de un avión para poder desplazarnos rápidamente hasta Santiago de Compostela. Constituimos un equipo que se subió a aquel avión donde estábamos los mencionados, así como también el subsecretario del departamento. Asimismo, localizamos al secretario de la CIAF que nos acompañó en ese primer vuelo, para constituirse la CIAF inmediatamente allí, y también nos acompañó el responsable de la unidad de emergencias y de gestión de crisis del departamento. Intentamos estar en Santiago de Compostela tan pronto como fue posible para estar *in situ* ayudando —aunque es verdad que ese era un momento más de servicios sanitarios y de emergencia y menos de responsables políticos— y colaborando desde el primer minuto para acercarnos a las víctimas e intentar ofrecerles esa cercanía, ese afecto y ese apoyo. En aquel momento los servicios sociales eran también muy importantes porque, como pueden imaginarse, la situación era tremenda en la curva de A Granderia y en Santiago donde fueron las familias trasladadas durante aquella larguísima noche.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: La entonces titular del Ministerio de Fomento, la señora Pastor, y varios altos responsables comparecieron en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados dos semanas después en sesiones extraordinarias muy densas. A mí me parece que entonces se hizo un gran esfuerzo de comunicación. ¿Fue usted partícipe de ese esfuerzo?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No creo que exagere nada si digo que durante aquellos días, finales de julio y durante el mes de agosto, aquel año no hubo agosto en términos vacaciones, y evidentemente, todo el equipo directivo del departamento nos dedicamos casi en dedicación completa a esta cuestión. Las comparencias de los días 8 y 9 fueron fruto de un trabajo extraordinario de muchas horas, como toca, porque evidentemente no tiene nada de singular ante una situación tan extraordinaria como aquel accidente. Nos pusimos a trabajar día y noche con Renfe, con ADIF, con los expertos, con la premura de aquellos días. Yo entiendo que en nuestra sociedad queremos saber al minuto o tener información y explicaciones, saber qué ha pasado. Nosotros intentamos que la ministra y los presidentes compareciesen ya con información, no solamente descriptiva sino también propositiva, y de ahí surgió el plan de las veintidós medidas. Por tanto, fueron días de un trabajo intensísimo para ser capaces, a la vista de lo que había sucedido, no solo de atender a las víctimas desde el primer momento, sino también de empezar ya en la medida de lo posible con tan poco tiempo a identificar líneas de mejora para ser capaces de manifestar ese compromiso con la seguridad ferroviaria y con la mejora del sistema.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Señor Catalá, en esta Comisión de investigación se ha llegado a acusar al Ministerio de Fomento, del que usted formaba parte destacada, de cargar contra el maquinista para proteger intereses comerciales españoles, es decir, el accidente del Alvia perjudicaba a la alta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 33

velocidad y, por tanto, perjudicaba también las aspiraciones comerciales españolas para venderla en el mundo. ¿Fue el de Angrois un accidente de alta velocidad?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Entiendo perfectamente, en primer lugar, las declaraciones de cualquiera. Responden a su conciencia, a su criterio, a su opinión, y, por lo tanto, en ese sentido las respeto, como digo.

No creo que pueda encontrarse ninguna declaración formal de responsables del departamento que cargue contra el maquinista, utilizando la expresión que usted ha mencionado, en absoluto. Nosotros hemos mantenido siempre, y lo creo firmemente, el máximo respeto a la investigación judicial, en primer lugar, y a la investigación técnica, y, por lo tanto, nunca quisimos anticipar consecuencias ni orígenes ni causas. Por tanto, de verdad, aunque lo he leído y he oído muchas veces, no creo que con rigor intelectual se pueda decir que eso se hizo desde el Ministerio de Fomento, en absoluto.

También es verdad que una tragedia como la del accidente del Alvia provocó en los medios de comunicación y en la opinión pública española una demanda de información y gran atención y que se dijo de todo, por decirlo de manera coloquial. No creo que se pueda encontrar ni una sola declaración veraz y cierta por parte de ningún responsable del ministerio que traslade la responsabilidad al maquinista. Siempre estuvimos del lado del respeto a la investigación judicial y del respeto a la investigación técnica.

En cuanto a si es un accidente de alta velocidad, evidentemente también soy bien consciente de la polémica que ha generado este asunto. Ante ustedes han comparecido muchas personas que ya han hablado de ello, lo decía usted al inicio de su intervención. Yo ingresé en la administración pública en el año 1985, hace ya unos añitos, y he trabajado en muchos ministerios. He tenido la oportunidad de ocupar puestos directivos en unos cuantos, en ministerios muy técnicos, como el de Justicia, el de Fomento, también he trabajado en el Ministerio de Sanidad, en el Ministerio de Educación. Soy un funcionario público y he ocupado posiciones de dirección pública y tengo muy claro que no soy un experto técnico de esas materias. Si de algo sé es de gestión pública, de dirección de administración pública. Hablando del Ministerio de Fomento, no sé de maniobras de aproximación aeroportuaria, no soy un experto en diseño de vías férreas ni en materia ferroviaria. ¿Qué es lo que hago, porque como político tengo que ser responsable y estoy al frente de una organización? Informarme y pedir informes a los técnicos, a los profesionales, a los que de verdad saben. Y a nosotros los técnicos nos dijeron que un sistema de alta velocidad está compuesto de una serie de elementos: la vía, el tren, los sistemas de ayudas y control, la propia formación del profesional, del maquinista. Todo eso conforma un sistema de alta velocidad. Y el día 24 de julio del año 2013 el Alvia que hacía el trayecto Orense-Santiago no funcionaba en modo de alta velocidad, no era un tren que funcionase con todos los parámetros de la alta velocidad. Eso es lo que manifestamos, no sé si con acierto técnico o semántico. Pero también aquí se ha dicho, y ustedes lo tienen en las comparencias, que quizás es una cuestión terminológica, no está descrito qué es un sistema de alta velocidad: el que va a más de 200 kilómetros/hora, el que tiene determinadas características. Lo cierto es que aquel tren en aquel momento no funcionaba con los estándares de la alta velocidad por diversas circunstancias, que también ustedes conocen perfectamente.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la CIAF, emitió el informe sobre el accidente de Angrois en mayo de 2014. Entonces era usted todavía secretario de Estado, porque nos recordó que había cesado el 29 de septiembre de ese mismo año. ¿Qué opinión le merece el informe de la CIAF?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): La CIAF es un órgano con independencia funcional. El subsecretario del departamento en aquel momento lo ha explicado con detalle y profusión esta misma mañana, como también otros comparecientes, los propios miembros de esa comisión, su presidente, el señor Rallo. Es un órgano compuesto por profesionales cualificados e independientes que con total autonomía y sus medios disponibles ante cualquier incidente o accidente en el sistema ferroviario, este y todos los que suceden, hacen su investigación, designan a un investigador, recaban informes, tienen aportaciones por parte de muchos, con ello conforman un informe y llegan a las conclusiones que consideran adecuadas. Por tanto, lo que me parece es que los miembros de la CIAF son profesionales altamente cualificados, de larguísima experiencia, que funcionan con independencia funcional, no actúan al dictado de nadie, y, como conocen la materia, me parecen que aportan un gran valor por sus informes en todos los accidentes ferroviarios, y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 34

también en el del Alvia ayudan a entender desde el punto de vista técnico qué ha sucedido, y sus propuestas ayudan a mejorar para intentar en la medida de lo posible que nunca más vuelva a suceder.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Por mi parte, señor presidente —veo que ha finalizado mi tiempo—, solamente quiero agradecer al señor Catalá las respuestas a todas mis preguntas.

Muchas gracias.

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

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

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

Buenos días, señor Catalá. La verdad es que tengo algunas cosas que decirle y poco tiempo, y tampoco quiero apelar excesivamente a la generosidad del presidente, así que le pido cierta concreción.

La primera pregunta, señor Catalá, a tenor de los cargos de enorme responsabilidad que usted ocupaba cuando sucedió el accidente: ¿Se arrepiente usted de algo, de la gestión, de alguna declaración que hizo en aquellos días o *a posteriori*?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Esto de arrepentirse de algo en la vida es complicado.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: O no, depende.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Bueno, ya le digo, creo que la gestión que hicimos en aquel momento estuvo movida por el máximo interés en ayudar a las víctimas, en ayudar en la medida en que nos tocaba a nosotros; a quien tocaba era a los servicios de emergencia, hospitalarios, etcétera. Pero los responsables del ministerio estuvimos desde el primer minuto echando una mano. Le aseguro que aquello era muy duro, muy difícil, lógicamente, con una distensión emocional extraordinaria. Recuerdo aquella noche a padres llorando buscando a sus hijos. En fin, la situación era tremendamente tensa, y nosotros estábamos allí poco menos que intentando echar una mano, en aquel momento poco más. A partir de ahí, poner en marcha todos los servicios de Renfe para atender a las víctimas, como les explicó la directora de la oficina, una labor creo que extraordinaria de verdad, muy bien hecha, y luego estudiar y revisar qué ha pasado, por qué ha pasado, qué podemos hacer para que esto se corrija en el futuro, porque también —lo he visto en las comparecencias de esta Comisión y lo he leído— hoy quizás podemos saber qué habría pasado en el caso de que..., pero allí pasó lo que pasó, y, por tanto, a partir de ahí las medidas son de futuro, para mejorar. No creo que tengamos que arrepentirnos de nada. Si nos podemos arrepentir de algo es de no haber hecho más, de no haber estado todavía más cerca de las víctimas. Pero creo que las cosas se hicieron razonablemente bien.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Vamos a ver si en el ratito que tenemos podemos echar un poco de luz a esto que dice.

Yo realmente quiero mantener un buen tono con usted en toda mi intervención, pero tengo que empezar casi casi diciéndole que no puede mentir en Comisión de investigación parlamentaria y usted ha mentido a mi compañero Martínez Oblanca. Ha dicho que Fomento nunca había acusado al maquinista del accidente y no es cierto, y no lo digo yo, lo dice la prensa, además prensa poco sospechosa de ser antipatriota. Quiero decir que le recuerdo una vez más que usted no puede mentir en sede parlamentaria.

La segunda pregunta empieza así: «Catalá me llamó después de ocho días en la UVI, me presionó para que no hablara mal de Renfe, y toda mi familia fue testigo de ello. Me dijo que cómo era posible que una diputada del PP pudiera decir las cosas que estaba diciendo, y lo hizo además en un momento en el que yo estaba muy enferma y muy vulnerable.» ¿Le suena esto?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Claro que me suena, porque todavía me duelen las expresiones de la señora Gómez Limón.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Permítame que acabe.

Como usted casi casi está reconociendo, esto lo dijo Teresa Gómez Limón, que da la casualidad de que es una exdiputada del Partido Popular, que englobó a los ciento cuarenta y cuatro heridos de aquel

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 35

accidente. Ella asegura, y también es poco sospechosa de ser una antipatriota, que fue presionada por usted de manera directa mediante una llamada telefónica para que no criticara a Renfe y a ADIF. ¿Esto es cierto?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Recuerdo perfectamente esas declaraciones de Teresa Gómez Limón, con las que discrepo absolutamente. Le aseguro que las reuniones, las llamadas, las conversaciones que tuvimos con víctimas, afectados, lesionados en aquellos días fueron todas de afecto, solidaridad y apoyo, sobre qué podemos hacer para ayudarte a quienes conocíamos personalmente, y a quienes no, a través de la oficina. En las reuniones que enseguida se mantuvieron en el ministerio todo iba orientado en la misma dirección: qué podemos hacer para ayudarlos. Le aseguro que nada más lejos de mi actitud personal, de mi manera de ser. Y sobre presionar a alguien en aquel momento, a una persona que acaba de ser víctima de un accidente, que está lesionada, que está en la UVI, me sorprendieron mucho esas declaraciones, porque creo que son absolutamente inciertas.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Luego, según usted, para que quede claro, la señora Gómez Limón, exdiputada del Partido Popular, compañera suya, miente.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Bueno, yo no hago juicios sobre si miente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Se parece mucho.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sin duda, en aquellos días la señora Gómez Limón estaba en una situación emocional tremenda. No sé cómo percibió ella la llamada, y si la percibió...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Pero ¿sí que le llamó?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sí, sí, yo hablé con ella.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Para qué?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Para transmitirle mi solidaridad, mi apoyo, mi cercanía...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Lo hizo con las ciento cuarenta y cuatro víctimas?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, le he dicho que lo hicimos con las que conocíamos de cerca, con la familia de alguna persona fallecida que era más conocida, un periodista...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted llamó a conocidos suyos del accidente?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Así es, y la oficina llamaba a todos y cada uno de ellos más profesionalmente.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Por?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Desde un punto de vista personal. Si usted tiene un amigo que ha sufrido un accidente seguramente que le llamará para preguntarle qué tal está.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Si soy secretario de Fomento, igual no.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): También. Con mayor motivo, ¿no?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 36

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ah, bien, de acuerdo.

Tercera pregunta. Respuesta: «El accidente fue gravísimo, pero no fue de alta velocidad, como algunos dañinamente están diciendo.» Pregunta: «¿Existe riesgo real de que peligren las opciones de España en el concurso para la alta velocidad en Brasil?» Respuesta: «En el concurso de Brasil hay una cláusula que estipula expresamente que no se pueden presentar empresas que hayan tenido accidentes de alta velocidad en los últimos cinco años, nosotros tenemos que ser muy firmes en que no ha sucedido esto; si no, podríamos quedar fuera de concurso.» Esto lo dice usted el 29 de julio del 2013, cinco días después del accidente en una entrevista, en esos días que usted dice que estaba tan afectado, que yo no lo pongo en duda. La pregunta cae por su propio peso, señor Catalá, y le enseño antes de hacérsela este cartelón (**Muestra una fotografía**): ¿Dijeron ustedes que aquello no era alta velocidad para seguir vendiéndola al mundo?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como he tratado de explicar antes al señor Martínez Oblanca, yo procuro —no sé si lo consigo siempre— hablar de lo que sé, y cuando es un aspecto técnico pido informes, porque cuando estás al frente de una organización complejísima —antes he descrito vivienda, transporte aéreo, transporte marítimo, puertos, ferrocarriles, carreteras— ya se puede usted imaginar que el secretario de Estado no es el que más sabe de todas y cada una de esas cuestiones. Pero si eres sensato y responsable —y yo intento serlo—, pides informes a los que de verdad sí saben de cada uno de esos temas, y eso es lo que te enriquece y te permite hablar, porque evidentemente ante los medios quienes comparecen son los responsables políticos. Y sobre esa entrevista, cuando me preguntaban acerca de esa cuestión, yo tenía en informe que decía que un sistema de alta velocidad está compuesto de diversos elementos —y lo he dicho antes—: el tren, la vía, los sistemas, la formación especializada del maquinista, que en este caso, por diversas circunstancias que ustedes conocen perfectamente, no concurrían. Luego, no era un sistema de alta velocidad el que había tenido el accidente, y fue lo que traté de explicar, desde mi conocimiento.

Y otra cuestión, a preguntas del medio, era que esto no puede ser para proteger intereses. Mire usted, los intereses comerciales de las empresas son muy importantes para todo un país, pero en el Ministerio de Fomento en aquel momento no estábamos más que dedicados a ayudar a las víctimas y a identificar causas para el futuro. Por tanto, si había descalificaciones o no sobre las licitaciones de empresas privadas españolas es un tema importante, sin duda al Gobierno le afecta que a la economía española le vaya bien, pero no era nuestro objetivo. Muchas veces he leído y he oído en esta Comisión una cierta insinuación de que se niega que sea un accidente de alta velocidad, pero, en primer lugar, no acabo de entender para qué. ¿Qué más da que sea de alta velocidad o convencional? Es un accidente gravísimo, tremendo, ochenta muertos, ochenta y uno en la versión de usted...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De las víctimas. Había una mujer embarazada.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Perfecto.

En todo caso, no sé qué aporta a los efectos finales del accidente que fuese de alta velocidad o no. Pero le aseguro que en ese asunto ningún interés por intentar contaminar la información. Se trató de trasladar a la opinión, en este caso de un medio, informes de los técnicos sobre qué es y qué no es sistema de alta velocidad, que han explicado aquí mejor que yo algunos comparecientes, como el señor Iñaki Barrón y algunos otros, que ellos sí que saben técnicamente de estas cuestiones.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Bueno, usted era secretario de Fomento. Lo repito porque con sus respuestas a veces pareciera que usted era un ujier del ministerio.

Yo, como soy un poco desconfiado y, sobre todo, tiendo a pensar que si parece un pato, nada como un pato y grazna como un pato es un pato, le voy a preguntar qué es Herbert Smith Freehills.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Herbert Smith Freehills es una firma de abogados de origen inglés que también tiene sede en España.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Que le fichó a usted cinco meses después de dejar el ministerio.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 37

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): A mí no me ha fichado...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No me haga enseñar el titular, por favor.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es que usted se basa mucho en titulares. Estaría bien que se basase también en verdades.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted niega que está trabajando para esa firma?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Ha dicho usted antes —no he querido polemizar, porque no hemos venido aquí a polemizar— que Fomento mintió.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: No, he dicho que usted ha mentido.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Ah, que yo he mentido porque he dicho que Fomento nunca acusó, y no sé en qué medio... Claro, si me dice en qué medio...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: *La Vanguardia*. ¿Le parece un panfleto?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, en absoluto, me parece un medio...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De rigor.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ...de rigor, pero no sé si lo que dice es verdad siempre.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¡Ah!

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ¿Usted cree que siempre lo que dice *La Vanguardia* es verdad?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Yo creo que no es un panfleto.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No, yo tampoco lo creo.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¿Usted está trabajando para esta firma inglesa? ¿Sí o no?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo pertenezco, con autorización de la Oficina de Conflictos de Intereses, al consejo asesor de esa firma, sí.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Vale.

¿Esta firma esta especializada en asesorar al consorcio español en alta velocidad desde lo que está haciendo en nuestro país hasta La Meca? ¿Sí o no?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No sé exactamente los negocios que tiene, los asuntos en los que interviene el despacho Herbert Smith,...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¡No lo sabe!

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ...pero creo que sí prestar asesoramiento al consorcio español de alta velocidad.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 38

El señor **RUFÍAN ROMERO**: De vez en cuando está por ahí, vale.

¿No le chirría que usted sea fichado de una u otra manera por este bufete de abogados especializado en alta velocidad, que usted niegue —yo soy así, perdóneme— desde el minuto uno que el accidente es de alta velocidad? ¿No? ¿Son cosas mías?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Vamos a ver, señor Rufián, ¿usted está diciendo que unas declaraciones mías de 29 de julio del año 2013...

El señor **RUFÍAN ROMERO**: ¡Pero si lo acaba de decir, hace treinta segundos acaba de negar que era de alta velocidad!

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ...tienen que ver con una posición profesional que ocupó desde enero del año 2019?

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Usted no ha ido a trabajar a Tabacalera, ha ido a trabajar a un bufete de abogados...

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): ¡Vaya visión de futuro que tengo! Yo creo que tengo ciertas capacidades, pero no la de ver el futuro con cinco años y medio de antelación, la verdad.

El señor **RUFÍAN ROMERO**: Ya, pero ¿sabe que pasa?, que esto es una puerta giratoria como una casa de payés, que se dice en mi pueblo. Y usted se puede poner ahora como quiera, y sus compañeros lo pueden blanquear como quieran, pero esto se llama puerta giratoria, y en un caso como este es aún más grave.

Y la última pregunta, señor presidente —le agradezco su generosidad—. Cuando al principio vinieron aquí las víctimas, me comprometí con ellas a trasladarle a usted, al señor Blanco y a la señora Pastor sus peticiones, y debo hacerlo. El señor Domínguez me pidió que le preguntara si tenía pensado pedir perdón, la señora Cristina Liras me pidió que le preguntara si algún día piensa explicar lo que no dejó investigar y la señora María Concepción Díaz me pidió que le preguntara si usted hubiera actuado igual si hubiera tenido a alguien en ese tren.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que habría actuado exactamente igual, porque, sinceramente, creo que hicimos todo lo que estaba en nuestra mano, no nos dejamos nada por el hecho de tener o no tener... Fíjese que hasta a las personas que yo conocía las llamé, y a usted le sorprendía que las llamase. No creo que no investigáramos, la verdad. Justo al contrario, si algo se hizo fue poner en marcha todas las capacidades del departamento para que la CIAF hiciera bien su trabajo y, por supuesto, colaborar con el juzgado de instrucción competente aportando toda la información de Renfe, ADIF y el propio departamento.

En cuanto a la cuestión sobre pedir perdón, todavía estamos intentando saber —y buena prueba es dónde estamos hoy, en una Comisión de investigación, aunque, fíjese, cinco años y medio después— qué pasó finalmente, qué responsabilidades puede haber en el plano judicial. Ahí sigue el proceso adelante, creo que en fase bastante avanzada: ya se ha emitido el informe del fiscal al juzgado, y, por tanto, pronto habrá —espero— juicio en la Audiencia Provincial y tendremos la verdad judicial, por decirlo de alguna manera. Desde el punto de vista de la investigación, me consta que se está hablando de si la CIAF debería volver a hacer otro informe, o sea, sigue abierto, y esta Comisión de investigación alcanzará sus conclusiones en el dictamen. Pero creo que si finalmente existen responsabilidades, del orden que sea —ya veremos quiénes son—, quien tenga esas responsabilidades, sin duda, en términos emocionales, debería pedir perdón a las víctimas. Nosotros lo que hemos intentado hacer ha sido trabajar hasta nuestra última capacidad, hasta nuestro último aliento en favor de las víctimas para ayudarlas a superar una situación tan difícil, ponernos de su lado, hacer todo lo posible. Por lo tanto, espero que las víctimas sepan que tuvieron a su lado a una oficina de atención a víctimas que trabajó modélicamente día y noche y a todo un país a su lado dándoles afecto y cariño. Si finalmente hay responsabilidades, claro que sí, a mí no se me caen los anillos por pedir perdón cuando he cometido un error si tengo una responsabilidad, y, aunque no soy de pedir perdón en nombre de terceros, cuando tengamos las conclusiones formales, si

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 39

toca, no tendré ningún inconveniente. Insisto, no me parece que sea nada que me deje en peor posición pedir perdón si hubo alguna cuestión que justifique esa petición de perdón a las víctimas, a quienes no se pidió perdón pero sí tuvieron cariño, afecto y ofrecimiento de colaboración desde el primer minuto.

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

A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Ciudadanos, el señor Navarro.

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

En su comparecencia, el señor Christopher Carr, de la ERA, criticó el sistema de evaluación de riesgos que había existido con carácter previo al accidente. Ha sido evidente para todos. Que yo recuerde, solo uno de los comparecientes mencionó modelos de gestión del riesgo, como el de James Reason, que habla de las distintas lonchas de seguridad, es decir, que para que se llegue a producir un accidente tiene que haber agujeros alineados en todas las lonchas. En este caso, en una curva en la que parece que existía una circunstancia cierta, y es que la velocidad descendía de 200 a 80 kilómetros/hora, es decir, un 150 % con respecto a la velocidad mínima, se había trasladado todo el riesgo al maquinista. Y para explicar esto, que obviamente también es función de esta Comisión, se formulan distintas hipótesis, que a través de las preguntas intentamos verificar. Una de ellas es relativa a las prisas, es decir, se intenta dilucidar si hubo intereses políticos. Es evidente que para todo político es tentador usar las infraestructuras con fines electoralistas, y se pretende conocer si esto influyó en el calendario, en que se modificaran proyectos, en que se llevaran a cabo más deprisa y sin evaluación de riesgos y, en suma, que el riesgo en este punto se viera agravado. ¿Cuál es su opinión con respecto a esta hipótesis?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Según la información que tengo de los expertos de los servicios administrativos de ADIF, Renfe y la Dirección General de Ferrocarriles sobre los distintos aspectos englobados en lo que usted ha apuntado con relación a la construcción de la línea, la definición de los sistemas de seguridad, la opción por uno u otro, el tren, en fin todas las cuestiones que permiten inaugurar una línea, ponerla en servicio, todo se llevó a cabo conforme a los reglamentos y las normas técnicas existentes en aquel momento, todo se produjo conforme a los sistemas de autorizaciones, informes y homologaciones y no hubo ninguna prisa. Si vemos cuándo se planifica la línea y cuándo entra en servicio, tampoco parece que hubiera un ejercicio de celeridad, son muchos años, y así tiene que ser, porque este tipo de intervenciones son tremendamente complejas. Por tanto, de lo que me tengo que fiar —insisto—, máxime que, respecto a cuando nosotros llegamos —por lo menos, yo llegué al ministerio el día 23 de diciembre del año 2011, quiero recordar—, la línea había entrado en servicio unas semanas antes, o sea, ya estaba funcionando, nunca se me trasladó ningún criterio así, y podrían haberlo hecho, alguien podía haber venido a mi despacho y decirme: ¡no sabes lo que ha pasado aquí en los últimos meses, esto ha sido un desastre!, pero no, en absoluto. Creo que los calendarios demuestran y los expedientes administrativos acreditan que todas las piezas de la puesta en servicio de una nueva relación ferroviaria con Galicia fueron conforme a los procedimientos y, por tanto, no hubo cálculo político en esa materia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sin embargo, parece que el accidente de Angrois puso en cierto modo fin a una práctica que hasta ese momento era habitual, que es que los políticos dictasen la fecha de inicio de puesta en servicio de infraestructuras, lo que tal vez hacía que muchas veces se forzara a que incluso llegaran a funcionar en situación degradada. ¿Usted cree que cambió algo desde el accidente en este sentido?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): En relación con lo que usted apunta, creo que no. Fíjese —y lo mencioné también antes en respuesta a una pregunta del señor Martínez Oblanca—, los responsables políticos de un departamento, que lógicamente no somos expertos en la materia de que se trate, lo que hacemos es fiarnos del criterio de los técnicos, que son los que asesoran, informan y elaboran documentos técnicos. Por tanto, cuando un responsable político da una fecha de entrada en servicio de una carretera, de inauguración de un aeropuerto o de entrada en servicio de una infraestructura ferroviaria, lo hace porque se lo han dicho los técnicos. Recuerdo perfectamente —permítanme la anécdota— que la ministra Pastor y yo mismo decíamos a los técnicos en las reuniones previamente: Vamos a decir lo que nos habéis dicho que digamos; si luego no está bien, cada uno tendrá que aguantar sus responsabilidades. Lógicamente,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 40

cuando un ministro, un secretario de Estado de un aspecto tan técnico como este dice algo es porque se lo han dicho los que saben de la materia.

Por tanto, en ese sentido, no creo que haya habido ningún cambio. Evidentemente, sí hubo esas veintidós medidas, puestas en funcionamiento de manera progresiva, que de verdad creo que han mejorado notablemente la seguridad de nuestro sistema, lamentablemente fruto de un trágico accidente como fue el del Alvia.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Con respecto a esto que acaba de decir sobre los técnicos —luego volveré a la otra cuestión—, ¿cree usted que se han podido sentir abandonados en el sentido de descargar sobre ellos toda la responsabilidad, lo que, por cierto, hace que ahora quizás haya una sobrerreacción siendo muy conservadores a la hora de detallar los plazos para la puesta en marcha de nuevas infraestructuras?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es verdad —coincido con usted— que la exigencia de responsabilidad hacia los políticos, sin duda, pero también hacia los profesionales quizás es una característica de nuestra cultura actual, que a lo mejor no era tan habitual hace unas décadas, y, por tanto, eso también refuerza las cautelas, refuerza las precauciones, mejora la calidad. Creo que ser consciente de que nuestro trabajo tiene consecuencias y responsabilidades seguramente que también nos hace ser a todos más cautelosos y prudentes.

De verdad, no creo que los técnicos del departamento —lo tendrán que decir ellos— tengan un sentimiento de abandono por parte de los responsables políticos. Al contrario, si algo hicimos en aquellos meses fue tener decenas y decenas de reuniones intentando conocer, intentando saber para apoyarles, no para dejarlos en la primera línea y que se llevasen las responsabilidades de otros, en absoluto, y reconociendo también muy claramente, como he dicho, que cuando se toma una decisión formal, cuando se firma una resolución administrativa, eso lleva detrás informes, estudios que más que atribuir responsabilidades ponen en valor la aportación de los técnicos en un ministerio tan específico y singular como es el de Fomento. Por tanto, ya digo, me consta —lógicamente, después de tres años en el Ministerio de Fomento y antes cuatro en AENA, o sea, porque conozco a muchas personas del sector— que no tienen la percepción de que han sido abandonados, sino todo lo contrario, que ha habido un trabajo intenso, responsable y serio por parte de los directivos del departamento con ellos para avanzar en la mejora del sistema.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: ¿No cree que el ministerio debería haber formulado y, de hecho, ahora debe formular una estrategia indicativa, tal y como le pide la Ley del Sector Ferroviario, para desvincular la planificación de las infraestructuras de los ciclos electorales?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que ya son así las cosas. Como le decía antes y ustedes saben, desde que se toma la decisión de una planificación de una infraestructura hasta que se pone en servicio se supera con mucho uno y a veces más de un ciclo electoral. Los tiempos de la ejecución de la obra pública son muy largos, y así tienen que ser, dada su complejidad y las diversas piezas que conforman ese resultado final de una carretera en servicio, un aeropuerto operativo o una línea ferroviaria funcionando. Ese punto último tiene detrás de sí años y años de trabajo generalmente de Gobiernos distintos, de responsables políticos distintos y a veces de técnicos también distintos. Por lo tanto, creo que esa separación entre la decisión y la ejecución *de facto* ya se genera. No me parece que sea una preocupación importante porque no creo que suceda; nadie decide como voy a estar cuatro años en este ministerio, a ver qué podemos hacer para terminarlo mientras dura el mandato; como no tengas los proyectos hechos, las declaraciones de impacto ambiental elaboradas y puesto en marcha el proceso, no lo vas a terminar y, por lo tanto, esas decisiones se han tomado mucho antes. Yo no creo que haya un ciclo político asociado al de la infraestructura.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Si me lo permite el presidente, haré un par de preguntas más breves.

Otra de las hipótesis que se ha ido intentando verificar en esta comparecencia, para explicar ese aparente agujero en el sistema de seguridad que desveló el accidente de Angrois, es la propia estructura de ADIF y Renfe. Me refiero a lo siguiente; tanto ADIF, Renfe, como la CIAF o la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria dependen del Ministerio de Fomento, los directivos son nombrados por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 41

el Ministerio de Fomento y tienden a rodearse de gente de confianza, de tal manera que puede existir el riesgo de que los técnicos, al saber que con los cambios de legislatura hay un desembarco de políticos y su evolución depende de ellos, tiendan a cierta docilidad que dificulte poner de manifiesto, por ejemplo, problemas o riesgos que en una estructura más abierta, de más separación entre la profesionalización y la parte política, a lo mejor al modo anglosajón, podrían mostrarse con más facilidad. ¿Qué opina usted?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como he mencionado anteriormente, yo soy funcionario desde hace más de treinta años y, por lo tanto, este es un asunto que conozco y sobre el que le aseguro que tengo opinión, es decir, la profesionalización de la Administración Pública. Le doy algunos ejemplos, actualmente en Renfe Operadora ocupan puestos de dirección personas que estaban ya en el anterior equipo, alguna ha sido promocionada, otras se han quedado. En ADIF su presidenta es una persona que ocupaba una dirección general en el equipo anterior. Nosotros cuando llegamos al ministerio y se designaron los presidente de ADIF y de Renfe, me parece que los cambios que se llevaron a cabo fueron mínimos y siempre contando con personas que estaban entre los directivos. Ahí puede haber una cierta renovación o modificación, como sucede en otros entornos, pero creo de verdad que la cualificación profesional de los técnicos de ADIF y de Renfe, o de AENA, de Puertos del Estado, del Cedex, en fin, de una casa tan compleja y tan tecnificada como es el Ministerio de Fomento, no está al albur del compromiso político. De verdad no conozco a ninguna persona que ocupe una posición directiva en estas organizaciones tan cualificadas, cuyo nombramiento se haya llevado a cabo por una cercanía, una militancia, una sensibilidad política; siempre es por cualificación profesional. Y luego está el factor de la confianza, sin duda, porque entre varios ingenieros cualificados puedes tener más confianza en una persona o en otra, y a esa es a la que designas responsable de un equipo, pero le aseguro que hasta donde yo conozco, y creo que lo conozco razonablemente bien, no hay ningún elemento político en la designación. Por lo tanto, no parece razonable que los técnicos crean que tienen que estar cercanos al poder político para que les vaya bien en la empresa. No creo que eso suceda en absoluto en el Ministerio de Fomento, no ha sucedido y, ya digo, hay buenas pruebas que así lo acreditan.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Formulo ya la última pregunta, señor presidente.

Sin poner en duda la capacitación profesional de los técnicos, pueden entender que la docilidad sea recompensada. Es decir, si es un técnico que a un Gobierno determinado no le plantea problemas, que tiende a ser dócil con sus decisiones, esto puede ser recompensado por ese Gobierno y el siguiente, con lo cual de alguna manera se puede entender que una de las características del currículum que puede ser valorada sea esa docilidad. De hecho, hace unas semanas se publicó un informe donde se decía respecto a los cambios de Gobierno, que España era el país en el que más profundamente llegaban los cambios. Por ejemplo, para los directores en España el porcentaje estaba en torno al 98 o 99 %, mientras en otros países era menor, pero seguían descendiendo esos niveles. ¿Usted cree que esto es razonable o habría que cambiar y hacer estructuras más independientes?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como funcionario o servidor público una de las cosas de las que estoy más orgulloso de mi carrera es de haber contribuido, ni más ni menos que en el año 1997, a la aprobación de la Lofage, la Ley de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado que declaró que para ocupar hasta el puesto de subsecretario había que ser funcionario público y, por lo tanto, fomentaba y hacía efectiva la profesionalización de los altos cargos en la Administración. Creo que por ahí se ha avanzado notablemente en los últimos años. Yo discrepo de quien diga que la docilidad es una característica que garantiza el futuro profesional de alguien; no, creo que se garantiza con la eficacia y con la profesionalidad porque lo que busca cualquier directivo, yo así lo he hecho en toda mi carrera, es tener un equipo de personas eficaces y profesionales, personas que resuelvan problemas, personas que desde el conocimiento técnico aporten soluciones, pero no dóciles porque la docilidad no aporta conocimiento, no aporta soluciones, y lo que hace falta en un equipo técnico de un ministerio como el de Fomento es encontrar soluciones para evitar la congestión del tráfico en una ciudad, para abrir nuevos tramos ferroviarios o para gestionar el tráfico portuario en un sitio congestionado, es decir, busca soluciones técnicas. Por lo tanto, el político pide al técnico soluciones, no le pide docilidad en absoluto.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 42

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

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

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

Buenos días, señor Catalá, es usted una de las personas que más esperábamos ver aquí sentado. De hecho, ha sido una de las personas con mayor relación con este accidente, ha tenido relación con la infraestructura previamente al accidente, un papel crucial en el momento del accidente, y las consecuencias le acompañan a usted aún a día de hoy. Previamente al accidente, mientras ejercía como secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, ¿utilizó usted en algún momento ese puesto para beneficiar las cuentas del Partido Popular en relación con el AVE a Galicia?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): En absoluto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Lo digo porque en una agenda incautada al señor López Madrid en la operación Púnica, en un folio escrito a mano aparece: Carlos Contreras Vimac; quieren hueco en el AVE a Galicia; Rafael Catalá, secretario de Estado, llamará para que hiciéramos hueco. Y fíjese qué casualidad que el señor Carlos Contreras está imputado por donar fondos en negro a la caja B del Partido Popular y que su empresa consiguió un hueco, una adjudicación en el tramo que une Laza y Vilar de Barrio en el AVE a Galicia por valor de 146 millones de euros. ¿Tiene usted algo que decir sobre esto?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Sí, le contesto con mucho gusto aun interpretando que no tiene nada que ver con el objeto para el que estamos hoy aquí.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Tiene que ver.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Pero usted aprovecha su tiempo para hacer las preguntas que quiere, aunque no tengan nada que ver con la investigación de un accidente. Y como yo no quiero dejar pasar esto sin contestación, le diré que yo no tenía ninguna competencia en la capacidad de decisión de ADIF, por lo tanto, malamente podía tener yo ningún interés en abrir huecos a nadie. Si alguien apunta en su agenda alguna cosa —y espero que a usted nunca le pasen estas cosas porque es difícil defenderse de este tipo de acusaciones—, que Catalá llamará; ¿llamará a quién, llamó Catalá a quién y para qué? ¿A quién iba a llamar, a la empresa? Pero si el que adjudicaba era ADIF. Es un absurdo semántico, es un absurdo lógico y es una infamia y una calumnia, y no me he metido más a fondo para defenderme de ella porque pasó como con tantas cosas que se dicen hoy en día; lamentablemente, los que ocupamos posiciones de una cierta responsabilidad o visibilidad tenemos que aguantar demasiadas infamias y calumnias y esta es una más. Solamente por darle datos objetivos, usted que seguramente tiene cabeza para entender con lógica estas cosas debe saber que yo no tenía nada que ver con el poder de adjudicación de ADIF, no participaba en esas decisiones, por lo tanto, mi capacidad para que a Vimac o a no se quién le den un contrato era cero; pero es que fíjese la poca lógica que tiene que un empresario diga que le han dicho que yo le voy a llamar, ¿para qué?, ¿le llamé?, ¿confirma ese señor que yo le llamé? O sea, alguien le ha dicho te van a llamar, cuando el que adjudica es ADIF. Es absurdo y tiene unas ciertas dosis de calumnia. El hecho de que usted lo traiga aquí pone de manifiesto que pretende ensuciar mi trayectoria profesional y mi buen nombre, y no lo puedo consentir, como es lógico.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Tiene mucho que ver porque es un indicador de que usted estaba en su puesto probablemente centrado en entender las infraestructuras más como un negocio que como un servicio público.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Lo dice usted y es ofensivo, entonces le agradecería que si me quiere ofender, lo diga y que conste en el *Diario de Sesiones* porque entonces voy a pedir... ¿Usted ha dicho que yo estaba en mi puesto para entender las infraestructuras como un negocio?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sigo, sigo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 43

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Muy bien.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En el momento del accidente creo que también estaba un poco descentrado, en vez de estar preocupándose por la situación de las víctimas, usted estaba centrado en otras cosas. Le voy a leer un extracto del libro editado por *La Voz de Galicia*: Cuando Aláez estaba en pleno proceso de levantamiento de cadáveres, recibe un aviso de la Policía. La ministra de Fomento, Ana Pastor, y el secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá, aseguran que tienen una información de primer orden para conocer las causas del accidente y que ambos están muy interesados en que la conozcan. Ustedes aparecieron en las vías del tren mientras se levantaban cadáveres con la grabación de la llamada que hace el maquinista al centro de control de Atocha después del accidente. ¿Nos puede explicar usted esta situación?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): La ministra, señora Pastor, y yo no aparecimos en las vías porque no pintábamos nada en las vías, estaban allí los servicios de emergencias, los servicios sanitarios. Por lo tanto, por utilizar bien las expresiones, estuvimos allí en el puesto de mando que se organizó también con el presidente de la Xunta, con el delegado del Gobierno, para intentar, como he dicho al principio, ayudar y contribuir a lo que era más importante en aquel momento, que era atender a las víctimas, a los familiares y organizar todo el operativo de asistencia. Por lo tanto, a eso nos dedicamos y fue lo que hicimos allí, no estábamos en las vías donde se estaban recuperando los cadáveres, en absoluto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Fueron ustedes con el audio del maquinista? ¿Ofrecieron ustedes el audio del maquinista?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Nos comunicaron que había una grabación y dijimos: nosotros no queremos saber nada de estas cuestiones, si alguien tiene esa información que se la dé al juez, que es el que está investigando. Eso fue lo que dijimos en ese momento cuando en aquel barullo informativo de opiniones, de tensión en un momento difícilísimo, alguien dijo que había habido una llamada en la que el maquinista hacía las declaraciones que luego se han conocido. Nosotros dijimos: Mire, pues quien tenga esa información que la traslade a quien ya está investigando, que no es otro que el juez de instrucción de Santiago de Compostela.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: En ese audio del maquinista, que ya hemos escuchado en esta Comisión, hay una primera parte donde se escucha cómo reconoce su error, un despiste, su error humano. En la segunda parte del audio es donde explica que la seguridad no podía depender de un error humano, que ya se lo había advertido al de seguridad que era muy peligroso, que un día se iban a despistar e iba a pasar el accidente. **(Muestra fotocopia de la portada de un periódico)**. En los días siguientes en la portada de *El País* apareció esta información: El maquinista frenó muy tarde. «Tenía que ir a 80 y voy a 190», dice el conductor en la grabación de la llamada que hizo a Emergencias tras el accidente y que está en poder el juez. El audio del maquinista llegó no solo al juez, sino también a los editoriales, a las diferentes oficinas de prensa. ¿Quién envió esa información? Usted y la señora Pastor ¿tenían ese audio, lo enviaron ustedes, cómo llegó a la prensa?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Nosotros no facilitamos ninguna información a la prensa, en absoluto.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y cómo llega esa información interna?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Pues me temo que yo no puedo ayudarle mucho a investigar cómo consiguen los medios de comunicación su información. Es un tema que a mí siempre me ha preocupado y me ha interesado mucho, cómo consiguen los medios de comunicación algunas informaciones. Y en este caso le aseguro que no tengo ni idea de cómo la consiguieron.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le vimos a usted muy centrado en los días posteriores en cargar toda la responsabilidad al maquinista. Usted dijo: La tragedia de Compostela parece estar asociada a una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 44

infracción de la velocidad. Es decir, usted intentó influir en la causa y en la opinión pública. Conociendo usted lo que sabe ahora, los informes de Europa, que hay nuevos imputados, ¿va a pedir perdón al maquinista por cargar toda la responsabilidad en él en sus declaraciones posteriores al accidente?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo no creo que hiciese eso que usted dice, no creo que yo cargase la responsabilidad en el maquinista, en absoluto. En esas declaraciones que usted ha leído sí manifesté lo que nos dijeron una vez más los técnicos en aquel momento, que era un asunto asociado con la velocidad, como también parece evidente. Hay un exceso de velocidad en un determinado punto que provocó el descarrilamiento y el trágico accidente, las muertes, los heridos, etcétera, pero no me parece que eso tenga que ver con ninguna orientación o influencia en la investigación. Creo que el juzgado lleva años de investigación, los órganos técnicos del departamento también han dedicado mucho tiempo a esa investigación, ustedes lo están haciendo, y no me parece que esa declaración que usted ha leído pueda influir absolutamente en nadie cuando hay tanta prueba, tanto testimonio, tanto informe pericial, tantas horas de tanta gente dedicada a esta investigación. Por lo tanto, no creo en absoluto que mis palabras, que usted ha leído, hayan generado ninguna influencia en cuanto a la orientación de la investigación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sus palabras posteriores al accidente iban en dos líneas: cargar responsabilidad al maquinista y la otra línea era negar que fuese alta velocidad. Yo le pregunto si tiene usted algún tipo de documentación oficial que pueda demostrar sus declaraciones sobre que no era alta velocidad. **(Muestra una serie de documentos)**. Yo tengo información pública de vallas publicitarias, la revista interna de ADIF y Renfe donde se dice que es alta velocidad, tengo los comunicados internos del Ministerio de Fomento que afirman que es alta velocidad, tengo incluso el *Boletín Oficial del Estado* donde figura que es alta velocidad. Por favor, ¿puede usted aportar algún tipo de documentación que demuestre que no es alta velocidad?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo no tengo informes como tales para aportar a esta Comisión, pero ustedes han tenido muchos comparecientes que así lo han dicho. Me imagino que con los audios, las grabaciones y las transcripciones de estas comparecencias ya deben tener bastante, donde expertos como el señor Iñaki Barrón y algún otro les han explicado a ustedes qué significa alta velocidad. Usted lo asocia con un eslogan publicitario, ellos que saben algo más que nosotros lo asocian con un sistema entendido como un conjunto de piezas, el tren, la vía, los sistemas de seguridad, el maquinista y su formación y cualificación, todo ello, y en este caso parece que no concurrían por decisiones técnicas que habían tomado sobre la velocidad máxima, sobre sistemas de señalización, sobre la utilización de los sistemas embarcados o en vía. Por todo esto —aunque como usted se puede imaginar, yo no soy ningún experto, pero he leído, he estudiado y me ha interesado mucho— parece que los expertos dicen que llevaba a esa conclusión. Me imagino que los que lo han declarado, si usted lo necesita, pueden hacer un informe que, sin duda, será de alta cualificación.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Vamos, que usted no tiene ningún tipo de documentación que pueda demostrar lo que usted dice de que no es alta velocidad.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Tiene usted muchos testimonios que lo dicen, los ha tenido aquí de gente que son expertos prestigiosos.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Sí, hay mucha gente dentro del ministerio avalando la teoría oficial. Usted también reconocía abiertamente cuáles eran los motivos para manifestar que no era alta velocidad. Decía usted en una entrevista: Si trasladamos esa idea estamos haciendo un gravísimo perjuicio a la industria ferroviaria española —por lo tanto, ustedes tenían que salir en bloque diciendo que no era alta velocidad— Si fuese un accidente de alta velocidad invalidaría alguna oferta de esas empresas en el futuro. Es decir, había un contrato en juego en Brasil que dependía de que la marca España de alta velocidad no tuviera un accidente en ese expediente. Y usted sin pudor dijo que no era alta velocidad, mintió. ¿Usted va a pedir perdón a las víctimas por haber priorizado los intereses de las empresas constructoras antes que la verdad?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 45

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es que eso no es verdad, en absoluto, señoría. Yo si declaré que no era un accidente de alta velocidad fue porque así nos lo informaron los expertos, y así se lo han declarado a usted aquí en esta Comisión personas de reputación intachable y expertos en el sector ferroviario. Usted puede creerlos o no, no hace falta que me crea a mí, pero puede hacer caso o no a los expertos o técnicos que le han explicado qué significa un sistema de alta velocidad y por qué el tren aquella fatídica noche no funcionaba en régimen de alta velocidad. Insisto, ya sé que yo no estoy aquí para preguntarle a usted, ni mucho menos, pero no acabo de entender qué más da que fuese alta velocidad o fuese régimen convencional, lo que quería era un tiempo de trayecto, unos sistemas de seguridad, unas garantías de un buen servicio de calidad, y hubo un desgraciadísimo accidente, pero el empeño en que sea o no sea alta velocidad; funcionaba con unos requerimientos, con unas velocidades máximas que conocía el maquinista, con unas características propias del tren y de la vía y, por lo tanto, el que se llame de una manera o de otra, como bien ha dicho algún compareciente, es una cuestión cuasiterminológica; lo importante son los estándares de seguridad que operaban con el sistema ASFA de seguridad, que yo no soy ningún experto, pero es el que funciona en la gran mayoría del sistema ferroviario español y garantiza la seguridad perfectamente. Si se opera bajo el sistema ASFA y se cumplen los requerimientos de ese sistema, la seguridad está garantizada. Por lo tanto, insisto, respecto al debate sobre si era o no era alta velocidad, ya he explicado veinte veces que cuando un responsable político como un secretario de Estado, cargo que yo ocupaba, dice algo es porque los técnicos se lo han explicado, como se lo han explicado a usted reiteradamente en esta Comisión.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Después de haber dejado sus funciones pasó a ser ministro de Justicia y ahora mismo, como comentaban antes, es usted asesor dentro del despacho de abogados británicos Herbert Smith, que tiene entre sus operaciones más importantes asesorar al consorcio español adjudicatario del tren de alta velocidad en Arabia Saudí, consorcio donde están integradas empresas como Renfe, ADIF, Talgo y OHL, entre otras, y además es la firma de abogados que defiende a la aseguradora de Renfe y ADIF en el accidente de Angrois. ¿No cree usted que debería dejar ese puesto de trabajo por conflicto de intereses?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo antes de iniciar cualquier actividad de naturaleza privada, he solicitado la autorización preceptiva a la Oficina de Conflictos de Intereses del ministerio correspondiente, y he recibido esa autorización de compatibilidad. Por lo tanto, creo que he cumplido estrictamente una Ley muy rigurosa como es la del estatuto del alto cargo y la Ley de incompatibilidades de altos cargos y, por consiguiente, estoy comportándome conforme a la legislación vigente que es extraordinariamente exigente y rigurosa. Creo que estoy haciendo las cosas como corresponde y, entonces, cumpliendo la ley, teniendo las autorizaciones preceptivas adecuadas, no veo cuál es el problema que podría tener en ese sentido.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Usted cumple la ley, pero éticamente ¿cree que hay un conflicto de intereses? ¿No se le presenta a usted un conflicto de intereses éticamente?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Le decía antes al señor Rufián que me sorprende que ustedes estén asociando mis declaraciones en torno a la alta velocidad en julio del año 2013 con mi actividad profesional en enero del año 2019. No sé muy bien cuál es el fin, si es un fin de desacreditarme personalmente.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, no, estoy vinculando que usted tenía un cargo de responsabilidad en el momento del accidente como secretario de Infraestructuras...

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Hace cinco años y medio.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**:...Y que usted ahora mismo está asesorando a una firma que se encarga en concreto de llevar el caso del accidente de Angrois en el que defiende a Renfe y a ADIF.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Señoría, yo entiendo que ustedes tienen un concepto de las incompatibilidades en el sentido



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 46

de que nadie pueda hacer nada más allá de dedicarse a su actividad puntual que pueda hacer, pero es que el régimen de incompatibilidades es el que aprueban las leyes, y las leyes españolas que son muy exigentes tienen unos plazos, unos tiempos, y esos plazos o tiempos los he cumplido sobradamente, por lo tanto, no hay ninguna incompatibilidad formal. Ustedes pueden pretender, como creo que están haciendo en esta comparecencia —por cierto, no sé en qué ayuda a la investigación del accidente, pero eso ya es una decisión suya, claro—, poner de manifiesto si mi actual actividad profesional es o no razonable con el accidente, y me parece que es absolutamente incoherente, no tiene nada que ver una cuestión con la otra. Insisto, las actividades que estoy desarrollando en este momento son bajo la autorización expresa de la Oficina de Conflictos de Intereses, respetuosas con la legislación, con un marco de incompatibilidades tremendamente exigente y tremendamente duro.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Evidentemente, es importante para esta Comisión conocer si alguien se pudo beneficiar en el momento en que tuvo responsabilidades para posteriormente labrarse un futuro en la empresa privada a costa de bloquear esta investigación, porque usted abrió dos grandes puertas; abrió la puerta del sector privado donde trabaja ahora, pero también abrió la puerta del Ministerio de Justicia, porque aquí hay que recordar que usted fue nombrado ministro de Justicia en el momento en que el proceso judicial estaba pasando por un auténtico periplo donde se bloqueaba sistemáticamente la investigación. Cada vez que el juez imputaba a nuevos cargos, la Audiencia desimputaba sistemáticamente, hasta que se cambia el juez y ese nuevo juez efectivamente siguiendo la teoría oficial solo investiga al maquinista. Cuando desde Europa se envía el comunicado al Gobierno de que se debe volver a investigar, a este juez que parece que va a volver a investigar le mandan a Latinoamérica; o sea, sistemáticamente hay una intervención de lo político sobre lo judicial, y lo último es que a usted le nombran ministro de Justicia. ¿Usted cree realmente que había independencia judicial? ¿No cree que debería haberse abstenido respecto a su nombramiento como ministro de Justicia, cuando había un proceso judicial abierto sobre el accidente de Angrois en el que usted había tenido un puesto de responsabilidad política? ¿No cree que asumió el ministerio con un claro conflicto de intereses?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Ya veo que además de intentar generar sombras de duda sobre mi comportamiento ético y legal en este asunto, también está dudando de la independencia del Poder Judicial. Yo entiendo que desde su formación política sea eso lo que les interesa, poner en cuestión todas las instituciones, el funcionamiento del Poder Judicial y su independencia. Usted está insinuando que el ministro de Justicia, sea quien sea, es una persona que le dice a la Audiencia Provincial de La Coruña o al Juzgado de Instrucción de Santiago lo que tiene que hacer y, por lo tanto, claro, como tiene algo que ver pues presiona al juez, presiona al fiscal; es una manera de entenderlo, a lo mejor es porque ustedes funcionan así. Yo creo que la independencia judicial...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: No, ¿usted no ve ningún tipo de relación en que hayan tenido que ir hasta Europa, en que la Agencia Ferroviaria Europea haya tenido que emitir un informe para reabrir la investigación?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): No veo ninguna relación y, sobre todo, no veo ninguna relación con que usted esté insinuando que el ministro de Justicia de España influye en las investigaciones en el caso de un accidente tan grave y tan importante como este. Eso sí que me parece grave e importante, que usted en sede parlamentaria pueda insinuar que la investigación judicial está condicionada desde el Ministerio de Justicia porque eso es absolutamente falso, señorita. Gracias a planteamientos como el que usted está haciendo en este momento, la opinión pública, los ciudadanos, dudan a veces de la independencia judicial, y eso hace un flaquísimo favor y un daño a nuestra democracia y al funcionamiento de las instituciones.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Usted cree que en el accidente de Angrois hubo siempre independencia judicial?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Absolutamente, estoy convencido, en el accidente de Angrois y en todos y cada uno de los millones de asuntos que cada año enjuician los tribunales en España.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 47

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Cree usted que la CIAF ha sido independiente?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que la CIAF tiene una independencia funcional. Leyendo y oyendo a los demás porque, como ustedes dicen a veces, intervenir entre los últimos implica que te da tiempo a ver todo lo que se ha dicho, es obvio que se está dudando permanentemente sobre la independencia de la CIAF. Ustedes cuestionan que pertenecen a ADIF, pertenecen a Renfe, ya ha quedado claro que el decreto que entonces estaba en vigor decía lo que decía y, por lo tanto, se hacía porque así lo mandaba la normativa vigente. Pero fíjese yo quiero ir un paso más allá del tema de la independencia, que entiendo que se pueda debatir, ¿y la cualificación? No sé si son independientes o no, yo creo que sí, usted ha dicho muchas veces que no, ¿pero cree que esa no independencia les hace ser menos profesionales y menos cualificados en su informe? O sea, ¿usted está insinuando que las personas que participan en la CIAF como expertos por el hecho de ser de ADIF y de Renfe no son profesionales? ¿Mienten?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Que el imputado de ADIF forme parte de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios me parece grave, ¿no? ¿A usted no le parece grave que los responsables de eliminar las barreras de seguridad en el accidente de Angrois sean los mismos que elaboraron el propio informe que acusaba al maquinista?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Usted cree que los profesionales de ADIF y de Renfe, no de años, de décadas de ejercicio profesional, altamente cualificados y reconocidos por todos, y que participan en la investigación de un accidente son sospechosos de estar mediatizados, no son independientes por su posición profesional. Seguramente usted no, pero como yo he trabajado con ellos y sé la altísima cualificación y el compromiso de estas personas con el sistema ferroviario, sé que no van a la CIAF a intentar influir en favor de ADIF y de Renfe, en absoluto, son objetivos y son profesionales.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Aquí nadie tiene que hacer un acto de fe sobre la fiabilidad de estos técnicos, la normativa dice que no pueden participar dentro de las investigaciones personas de las empresas responsables.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como usted sabe, la normativa vigente cuando se produjo el accidente establecía una composición de la CIAF en la que había un representante de ADIF y otro de Renfe, era la normativa vigente en aquel momento. Me está diciendo ¿usted por qué no incumplió la normativa?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Y usted no cree que ahora se debería abrir la investigación de nuevo sabiendo que hay nuevos imputados y que esa investigación no señala todas las responsabilidades?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como me dedico a aplicar las leyes y creo en el Estado de derecho y no lo hago a mi medida, sino a lo que deciden las mayorías a través del Parlamento y de los Gobiernos que aprueban las normas, hay una norma que establece que la investigación de la CIAF solamente la puede iniciar la CIAF. Es que si fuésemos nosotros aquí, el Parlamento, o si fuese el Gobierno el que le dijese a la CIAF lo que tiene que hacer...

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Pero su opinión...

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es que no puedo darle opinión porque entonces estaría mediatizando y condicionando el quehacer de la CIAF.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya lo hizo bastante.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Yo creo que no. Si la CIAF considera que debe abrir una nueva investigación, me parecerá muy bien; y si considera que no, también me parecerá muy bien porque no le toca ni al Parlamento ni

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 48

al Gobierno decirle a la CIAF lo que tiene que hacer, porque entonces sí que estaríamos cuestionando su independencia, le estaríamos diciendo lo que esperamos de ella.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: ¿Qué opina de las declaraciones del expresidente de la CIAF en las que decía que, después de recibir el informe de la Unión Europea, le propuso a la señora Pastor reabrir la investigación, y fue la señora Pastor quien dijo que eso estaba cerrado y finiquitado?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que hubo una corrección del propio señor Rallo, ¿no?

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, ¿también nos la tenemos que creer?

El señor **PRESIDENTE**: Un segundo, señor Catalá. Señora Fernández, ha más que triplicado su tiempo.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Ya acabo, esta es la última pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: He intentado ser especialmente generoso en esta intervención, pero triplicar es triplicar. Por favor, termine.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Se lo agradezco, ya acabo.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Decía, no sé si ha constado, que el propio señor Rallo corrigió su declaración porque rectificó semánticamente; él no recibió indicaciones porque no podía recibirlas, señoría.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Entonces, ¿usted está seguro de que nunca habló con la señora Pastor?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Es que yo conozco a la señora Pastor desde hace muchos años, sé que ha ocupado muchos puestos institucionales, pero es una servidora pública que cree en las instituciones y en el funcionamiento de la Administración, y que sabe lo que puede y lo que no puede hacer. A un órgano independiente no le puedes decir lo que tiene que hacer; decirle a un órgano independiente ese informe ya no lo reabres, si algo puede pasar es que haga justo lo contrario para demostrar su independencia. Si es que estas cosas no funcionan, esa supuesta docilidad, subordinación de los órganos técnicos a los políticos no es la realidad de la Administración Pública, señoría, no funcionan así las cosas.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Le agradezco su comparecencia y agradezco también al presidente su generosidad. Para finalizar le diré que siga usted con la teoría oficial que le irá muy bien en su carrera privada, pero sepa que en su carrera privada va a cargar con ochenta muertos, que ha sido usted indecente y no ha tenido ningún tipo de ética moral en los cargos públicos que ha ejercido. **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: No, por favor, esos comentarios no se corresponden.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Señor presidente, como la diputada me ha acusado de indecencia y de cargar con ochenta muertos...

El señor **PRESIDENTE**: Puede responder.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Creo que no voy a polemizar con usted, pero me parece que usted misma se califica con su última intervención; acusar a un funcionario y a un responsable político de indecente y de cargar con ochenta muertos describe muy bien cuál es su catadura moral. **(Protestas)**.

El señor **BARRACHINA ROS**: Señor presidente, el Grupo Popular quiere protestar por la escasísima catadura moral de la interviniente, que no ha utilizado su turno a favor ni de las víctimas ni de la investigación —que ha triplicado el tiempo, con consentimiento expreso del presidente—, sino que se ha dedicado a desahogarse, a perseguir personalmente al interviniente y, además, a faltar a la verdad con

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 49

reiteración. Lo viene haciendo en casi todas sus intervenciones, pero hoy especialmente. Me gustaría que constase nuestra protesta contra ella y contra usted.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Barrachina, efectivamente así constará en acta, contra mí y contra ella. Solo quiero hacer una puntualización. Ella ha triplicado el tiempo, pero otros portavoces lo han más que duplicado. Tampoco es que haya sido una situación excepcional. Lo digo simplemente para que conste. De todas maneras, tiene todo el derecho a pedir lo que ha pedido.

A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Cancela.

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

Muy buenas casi tardes, señor Catalá. Muchas gracias por su comparecencia ante esta Comisión. Me gustaría hacer referencia simplemente a dos o tres cuestiones. Una de ellas está relacionada con la sorpresa que usted manifiesta cuando dice: No entiendo muy bien cuál es el interés en que se aclare exactamente si es una línea de alta velocidad o si no lo es. Qué tiene que ver eso en todo caso con el accidente.

Desde la posición del grupo parlamentario al que represento quiero explicarle por qué es importante para nosotros. Es importante por lo siguiente. Soy gallega, creo que se me nota en el acento, y lo que se defendió, se publicitó y se vendió, por decirlo de alguna manera, a todos los gallegos y gallegas fue que a Galicia llegaba la alta velocidad. Por tanto, se generó una expectativa en la ciudadanía y se hizo una venta política, y además lo hizo un Gobierno socialista, por lo que para este grupo parlamentario no es un tema menor. Seguramente cuando le explique el porqué de la reflexión hasta podremos coincidir, porque a lo mejor tiene usted parte de razón en lo que manifiesta y quizá también pueda tenerla yo.

Le diré por qué. El Real Decreto 1434, que usted seguramente conoce, determina las especificaciones de por qué se considera una línea de alta velocidad y cuándo un vehículo que circula por esas líneas es también de alta velocidad; después hace referencia a una serie de sistemas de gestión de tráfico, de posicionamiento y de circulación, de instalaciones, de condiciones de seguridad. Pues bien, ese conjunto de tres elementos es lo que nos lleva a la conclusión de cuándo estamos hablando de una línea de alta velocidad y cuándo no. Dice que como responsables políticos lo que hicieron entonces fue trasladar la cualificación técnica que le aportaban desde el ministerio en ese momento. Yo no lo pongo en cuestión, porque también tenían razón, ya que en ese momento faltaba un elemento para considerar esa línea como de alta velocidad, que era la desconexión del sistema ERTMS. Esa máquina no podía circular a más velocidad porque faltaba un sistema que garantizaba la seguridad para poder circular a mayor velocidad. Efectivamente, la desconexión también se debió a circunstancias justificadas, no estoy diciendo que fuera aleatoria. Inicialmente, cuando se le trasladó a la ciudadanía que era una línea de alta velocidad fue porque concurrían todos los elementos que la definían como tal. Eso es independiente de que después, por las circunstancias, por los retrasos que hubo, por la falta de seguridad debido a los fallos que estaba dando el sistema ERTMS, se tomara una decisión técnica de desconexión, justificada y que yo no pongo en cuestión. Mi grupo parlamentario considera que en aquel momento no se engañó a la ciudadanía cuando se estaba diciendo que era una línea de alta velocidad. Es una aclaración o una justificación de por qué consideramos que no es un tema menor decir que lo es o que no lo es.

Por la documentación de la que disponemos, por los trabajos que se están realizando en esta Comisión y por las comparecencias de las personas que ya han pasado por aquí, sabemos que el fabricante del sistema ERTMS embarcado, Bombardier, entregó la nueva versión del *software* a Renfe Operadora en noviembre de 2012 y que después se realizaron las pruebas pertinentes para comprobar si el resultado era positivo o no lo era. Así fue en abril de 2013. El accidente se produjo después. Quiero preguntar si como responsable político, por las informaciones que le trasladaron de que era operativo y que podía funcionar, conoce que fue lo que impidió poner en servicio el sistema ERTMS embarcado durante ese tiempo transcurrido entre el O.K. de la operatividad del sistema y el día en el que ocurrió el accidente. ¿Usted fue informado, conoce las circunstancias del porqué de esa decisión?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Lo conozco *a posteriori*. En el ministerio no se tiene información de cómo funciona cada uno de los miles de trenes que circulan cada día por nuestro sistema ferroviario, son decisiones de los técnicos de ADIF, de Renfe, a nivel territorial y a nivel central. Esa es una gestión cotidiana del sistema que, lógicamente, no llega al departamento. A partir de que se produce el trágico accidente todos pedimos información para saber qué pasaba, cómo iba, por qué, etcétera. Aquí han comparecido muchas personas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 50

que han dado esta información. Yo tengo la misma información que han tenido ustedes. El sistema daba una serie de problemas reiterados, impropios de un sistema de altísima calidad, con una frecuencia inadecuada, por lo que los expertos decidieron suspenderlo. Eso abre un proceso de mejoras y de versiones. Creo que todos tenemos la tranquilidad de saber que ADIF y Renfe, que son dos casas de altísima cualificación, los proveedores tecnológicos también la tienen, estaban trabajando en la mejora del sistema.

Una vez más volvemos al tema de si iba en alta velocidad o no. ¿Qué es alta velocidad? Es que es tan complejo que un viajero que salía de Madrid para ir a A Coruña durante ese trayecto —él no lo sabe, evidentemente, no tiene por qué saberlo— pasaba por tramos en los que iba en modo de alta velocidad, en otros no, en otros volvía a tenerla; pasaba por una línea dotada de sistema de alta velocidad, pero el tren no lo era y por eso había unas reglas, etcétera.

Es muy compleja la gestión del tráfico ferroviario, de la infraestructura y creo que en este asunto, como en casi todos, lo mejor es tener confianza en los técnicos, en los profesionales, porque son ellos los que toman las decisiones que luego refrenda, administrativa o políticamente, la dirección de las empresas o el ministerio cuando toca. Ese es un funcionamiento normal de las cosas, pero siempre basado en el criterio de los técnicos.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Otra de las cuestiones reincidente cuando hablamos en esta Comisión del accidente de Angrois está relacionada con la independencia del informe que elaboró la CIAF, que ya se ha comentado previamente. Antes compareció el subsecretario, el señor Garcés, y bajó al detalle e incluso pudimos incidir en la propia reglamentación de la CIAF. Quiero preguntarle, como responsable político, sobre todo para clarificar esa independencia de la CIAF, en función de la normativa que la regula, si tuvo alguna relación con la CIAF o con su presidente durante la elaboración de ese informe.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Absolutamente ninguna. Creo firmemente en la independencia de los órganos técnicos, en la independencia funcional que tiene la CIAF. He intentado expresar mi confianza en la cualificación técnica de las personas que formaban parte del órgano, con independencia de en qué empresa o cuál fuese su destino profesional, en este caso, ADIF, Renfe o alguna persona de Ineco. No creo que esa posición profesional les condiciones o les menoscabe para llevar a cabo su labor de investigación. Además, como decía, en el momento en el que se produjo el accidente la normativa regulatoria de la CIAF decía lo que decía y se cumplió estrictamente. Por parte del ministerio, en la parte que me corresponde —me consta también que así fue por parte de la ministra y del resto del equipo—, la relación era de absoluto respeto, de mantenimiento de esa independencia y simplemente se esperaba la presentación de sus resultados, porque lo hacían con total independencia.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Otra cuestión que me gustaría plantearle, sobre todo para conocer su opinión al respecto —su opinión no es un tema menor—, porque reiteradamente se pone en duda, es la relacionada con los plazos de ejecución y con la puesta en marcha de esta línea en Galicia. Seguramente conoce usted muy bien el contenido del famoso Pacto del Obradoiro, que establece cuáles son las inversiones, el calendario, los plazos que se manejaban, etcétera. Según los contenidos de ese acuerdo, al final la línea se puso en servicio en junio de 2012, que coincidía precisamente con lo que se había firmado —si no recuerdo mal— en septiembre de 2009 entre el Ministerio de Fomento de aquel momento y la Xunta de Galicia. ¿Tiene usted conocimiento, por las responsabilidades que asumió después, como secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, de que en algún momento existiera alguna alteración en esa planificación de los plazos, que se adelantaron para poner en marcha esa línea, por decisiones políticas que pudieran poner en riesgo la seguridad de la misma?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): En absoluto. Creo que la historia del Ministerio de Fomento —permítame la expresión— es la historia de un calendario continuamente reajustado y adaptado a la realidad, porque una cosa es la voluntad política, que no niego que puede ser llegar a las citas electorales habiendo cumplido compromisos de ejecución de infraestructuras, y otra es la realidad. La realidad suele ser tozuda y suele demostrar que los calendarios teóricos, alejados de la realidad, no se cumplen porque se dilatan. Pocos calendarios he visto que se anticipen. Los técnicos, y la propia realidad material de las cosas, impiden que la voluntad, si es que existe...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 51

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Suele ocurrir lo contrario.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Claro. Si hipotéticamente alguien quisiera poder hacer algo anticipadamente, más bien sucede lo contrario, que todo se dilata. Los plazos y los calendarios de ejecución de la obra civil, de la obra pública son tremendamente complejos y largos, porque la propia ejecución material de las obras suele ser muy compleja. No conozco ningún caso en el que por imposición política se haya anticipado el funcionamiento de una infraestructura, entre otras cosas, porque, como decía el torero, lo que no puede ser no puede ser y además es imposible.

La señora **CANCELA RODRÍGUEZ**: Para terminar, señor presidente, quiero hacer una última pregunta. Después de que ha pasado el tiempo, y a la vista de cómo han ocurrido las cosas, de la información de la dispuso en aquel momento y de lo que percibió *a posteriori*, ¿qué cree que falló ese día?

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Para emitir un juicio en una sede institucional como es esta, para dar una opinión personal, quiero ser prudente y esperar a la finalización de las investigaciones. No me atrevo a hacerlo porque sería irresponsable por mi parte. Todavía está en marcha la investigación judicial, está esta Comisión, que llegará a unas conclusiones, y no sé si la CIAF va a hacer un nuevo informe, como algunos dicen ahora. Por tanto, señoría, no es por no querer contestar o por no querer comprometerme, me parece que sería irresponsable ser yo quien diga qué pasó o qué falló aquella trágica noche. Lo cierto y verdad es que los ochenta muertos, los más de ciento cuarenta heridos, porque son historias personales que no terminan en el corto plazos, puesto que tienen secuelas para toda la vida, tienen que seguir teniendo de su lado la solidaridad, el afecto y toda la atención. En eso seguro que siempre se puede hacer más.

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

A continuación, para finalizar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Delgado.

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

Gracias, señor Catalá. Comienzo con la continuación de las palabras de Miguel Barrachina. Cuando el Grupo Parlamentario Popular en el Pleno del Congreso manifestó su voluntad contraria a que se crease esta Comisión de investigación dio unas razones, que eran que había una investigación judicial pendiente y que no se quería contaminar para nada ese proceso judicial, conscientes de que para desentrañar la verdad de lo que pasó sería bueno que un poder independiente, inamovible, con rigor, con audiencia de las partes, con garantía para todos, en su momento pudiera emitir un veredicto. La mayoría parlamentaria de esta Cámara quiso que se crease esta Comisión de investigación y comenzamos los trabajos, en el mejor ánimo de intentar, haciendo libremente preguntas y recibiendo opiniones de los comparecientes, llegar al fondo de las cuestiones, cada uno desde su óptica. Ya nos temimos desde el primer día, con las primeras intervenciones, que esto no iba a ser así por parte de algún grupo, sino que se iba a convertir claramente en un auto de fe para intentar de alguna manera masacrar a aquellas personas que sostenían un planteamiento, una opinión contraria a la que se pretendía.

Hoy es la expresión más clara de que esto se cumplió a rajatabla, porque hoy no hemos venido aquí a que se respondan por el compareciente preguntas sobre los hechos, sino que se ha venido aquí a denigrar a un compareciente, con el ánimo de intentar crear sobre él una sombra de sospecha. Se han pasado todos los límites. El señor Catalá sabe defenderse muy bien y ya ha utilizado los argumentos defensivos y no me voy a reiterar en los mismos, pero nos parece vergonzoso el comportamiento que ha tenido hoy la diputada doña Alexandra Fernández y también algunas de las manifestaciones del señor Rufián, absolutamente improcedentes y que atentan contra el decoro, incluso, de los propios comparecientes y de los que estamos escuchando.

En segundo lugar, el colmo es poner en duda la independencia del Poder Judicial. Decir que el Poder Judicial, la Audiencia Provincial de A Coruña, el Juzgado de Instrucción de Santiago de Compostela están plegados al poder político. Eso es ignorar la Constitución española, es ignorar la separación de poderes y también es mandar un mensaje muy peligroso a la sociedad. Las resoluciones del Juzgado de Santiago, de la Audiencia Provincial de A Coruña son buenas si van en la línea de darme la razón y no son buenas, son intolerables si no se acomodan a lo que yo pienso. Nosotros no podemos compartir eso. No estamos en política ni venimos a una Comisión para escuchar estos planteamientos. En democracia hay que oír de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 52

todo, pero yo también expreso claramente el profundo rechazo de nuestro grupo a este tipo de comportamiento.

Lo último es desprestigiar a personas como el señor Rallo, que ha estado aquí en la Comisión, que repitió seis veces que no había existido ninguna interferencia por parte de ninguna persona del ministerio en su trabajo como presidente de la CIAF, que tuvo un lapsus que luego vino a aclarar en la misma jornada para que quedara suficientemente claro, y que todavía se siga diciendo que eso ha sido forzado y se quiera trasladar porquería y sombra de sospecha sobre terceras personas. Es simplemente intolerable y lo tenemos que denunciar. Mucho nos tememos que aquí no se busca la verdad, sino que se busca mandar un ideario político, utilizar partidariamente un accidente con ochenta y un muertos y ciento cuarenta víctimas. Nos parece despreciable.

Señor Catalá, le han traído al terreno del debate una cuestión terminológica, como han hecho con otros comparecientes, que es si es alta velocidad o no, y usted se pregunta: ¿Qué influencia tiene esto en las trágicas consecuencias del accidente? La señora Cancela ha introducido un hecho cierto, que es que esta línea fue publicitada como de alta velocidad, y el Feder las tiene subvencionadas como alta velocidad. Usted ha aludido a testimonios, por ejemplo, del señor Barrón de Angoití, un especialista de la UIC, de la Unión Internacional de Ferrocarriles, que ha dicho que durante muchos años se hablaba de trenes de altas prestaciones y de las prestaciones de los trenes más que de velocidad en sí, y llega incluso a decir que nosotros hablamos de un sistema de alta velocidad, línea, tren, señalización, *marketing*, estaciones, procedimientos, es decir, un montón de cosas, y que eso es un sistema de alta velocidad. Este señor dijo que este era un tren de alta velocidad pero que el día del accidente no estaba operando en condiciones de alta velocidad porque circulaba a 200 kilómetros/hora, porque circulaba por una vía en la que no había ERTMS y tenía limitada la velocidad a esos 200 kilómetros/hora. La pregunta que le hago es si opiniones como esta fueron las que usted recibió para dar su punto de vista sobre este extremo.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Gracias, señor Delgado.

En primer lugar, en cuanto a su primera intervención, le diré que yo sabía a lo que venía a esta Comisión, por tanto, no hay ninguna sorpresa. Creo que nos conocemos todos sobradamente. En todo caso, cuando me he sentado en esta silla de compareciente, he dicho que venía a intentar ayudar, a aportar la información de la que pudiese disponer para que esta Comisión concluya con un dictamen que ayude —estoy seguro de que eso es lo que se pretende y no reescribir la historia— a las víctimas y al conjunto de la sociedad española a avanzar en un sistema ferroviario con mayor seguridad. Ojalá sirva para eso esta Comisión y ojalá ustedes tengan buena mano para hacer un dictamen que acabe en esa dirección.

Estoy seguro de que todos ustedes estarán de acuerdo conmigo, aunque algunos lo reconocerán y otros no, en que cuando un responsable político se pone al frente de una organización, sea el Ministerio de Sanidad, el Ministerio de Justicia, el Ministerio de Fomento o el Ministerio de Medio Ambiente, puede ser que el titular de ese cargo directivo sea un experto, pero lo será en alguna materia concreta, no en la totalidad de las áreas del departamento. Por tanto, lo que aconseja el sentido común, la profesionalidad y la experiencia a lo largo de una vida administrativa es pedir informes a los expertos, porque es verdad que lo hacemos todos los que ocupamos puestos de responsabilidad, y a veces también sus señorías, que tienen que opinar de muchas cosas; se piden notas, informes para saber qué decir cuando te preguntan sobre algo que técnicamente no conoces, y necesitas tener ese estudio, esa información, esa preparación. Eso fue lo que se hizo en el Ministerio de Fomento. Informes como el que aquí ha emitido el señor Barrón, también creo que don Eduardo del Río, otro experto en esas materias, son los que nosotros recibimos por parte de los equipos de ADIF y de Renfe en las primeras reuniones que tuvimos. Porque les aseguro, señorías, que esa pregunta que ustedes se han hecho también la hacíamos nosotros. ¿Esto iba en alta velocidad o no? Fue cuando nos explicaron qué significaba el sistema de alta velocidad. En última instancia, vuelvo a decir, una vez más, y entiendo la orientación que daba la señora Cancela, que está llena de sentido común, que parecería que alguien intenta decir: Si era alta velocidad ha habido un engaño y, además, hay unas responsabilidades, y si no lo era, pasan otras cosas. Pues no, pasa lo mismo: un accidente trágico, desgraciado, dolorosísimo en un tren que tenía unas características, que tenía unas limitaciones. Ojalá tengamos pronto la objetivación de las consecuencias.

En el equipo del Ministerio de Fomento nos hemos movido siempre, en la vivienda, en el urbanismo, en el tráfico aéreo, en el mantenimiento de carreteras, etcétera, de acuerdo con los informes técnicos, que son los que a ustedes les han aportado también en esta ocasión.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 112

21 de enero de 2019

Pág. 53

El señor **DELGADO ARCE**: No quiero insistir en temas que han sido objeto de pregunta y de respuesta por su parte, pero hay uno que es muy relevante. A partir del momento en el que se produce el accidente y de que la señora ministra de Fomento en una Comisión parlamentaria informase de un conjunto de medidas para intentar mejorar el sistema ferroviario español, tanto desde el punto de vista técnico como desde el punto de vista jurídico normativo, como número dos del ministerio, le pregunto si puede hacernos un balance de lo que se ha trabajado hasta la fecha para que estas cosas estén hoy mucho mejor que entonces.

El señor **CATALÁ POLO** (ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento): Como saben ustedes —se lo decía al principio—, dejé el ministerio en septiembre de 2014, pero lo que sé hasta ese minuto, y por lo que he sabido después, porque lógicamente hemos seguido compartiendo con los equipos y con los amigos los temas importantes, y este sin duda era uno de los más importantes del departamento, creo que con el paquete de veintidós medidas que se adoptó en aquel momento, que ha generado un trabajo continuado, permanente, porque hoy todavía se sigue trabajando en muchas cosas que tienen que ver con la formación de maquinistas, por ejemplo, que es muy importante, con la sujeción de equipajes, que puede parecer una cuestión instrumental, pero que cuando hay un accidente tiene unas consecuencias gravísimas, con la identificación de los pasajeros, se abrió una reflexión muy profunda sobre muchísimas cuestiones, las más importantes, sin duda, asociadas con la seguridad, con el establecimiento de balizas que ayudasen a las transiciones de velocidad, con la modificación de las reglas de señalización, etcétera. Creo que todo eso ha añadido unos factores de seguridad a nuestro sistema ferroviario.

Sé, y lo he leído en alguna de las intervenciones, que alguna de sus señorías, cuando alguien ha hablado de porcentajes o de ratios de accidentes, ha dicho: Con uno que haya, nunca deberíamos estar conformes. Por supuesto, nunca debemos estar conformes en cuanto haya un accidente de cualquier modo de transporte, pero también es verdad que las ratios de nuestro sistema en comparación con las de otros países de Europa son razonablemente buenas. Creo que las veintidós medidas y todo el trabajo en particular de los profesionales de ADIF, de Renfe, de la Agencia de Seguridad Ferroviaria actual, anteriormente la Dirección General de Ferrocarriles, han añadido valor a nuestro transporte ferroviario y han añadido seguridad a los viajeros. Yo me he sentido cómodo transmitiendo esa idea de que haciendo un balance el sistema ferroviario español es seguro —eso, sin duda, es muy difícil explicárselo a las víctimas del accidente del Alvia—, agregadamente es seguro. Se ha trabajado mucho en este tiempo y se sigue trabajando, porque este es un trabajo que no termina nunca, sabiendo que la seguridad absoluta conceptualmente no existe, pero que minimizar al máximo la posibilidad de accidentes es un compromiso de todos los que hemos trabajado o siguen trabajando en el sistema de transportes y de las infraestructuras.

El señor **DELGADO ARCE**: Nada más por mi parte, señor presidente.  
Muchas gracias.

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

Señor Catalá, esta Comisión es dura, usted mismo lo ha dicho, pero quizá esta sesión lo ha sido especialmente, por lo que le damos las gracias por su paciencia y por su buen hacer, básicamente por su karma.

Volveremos a reunirnos a las cinco de la tarde para sustanciar dos comparencias.

Se levanta la sesión.

**Era la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.**

**Se reanuda la sesión a las cinco de la tarde.**

— **DEL SEÑOR MORLÁN GRACIA (EX SECRETARIO DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL OBJETO DE LA COMISIÓN. (Número de expediente 219/001557).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes a todos. Espero que hayan tenido un buen almuerzo. Retomamos la sesión de la Comisión.

Tenemos con nosotros al señor Morlán, bien conocido en Cataluña por su buen hacer, ex secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento, obviamente para informar de los temas relacionados con esta Comisión. Tiene usted cinco minutos para usarlos libremente, si quiere