



# CORTS VALENCIANES

DIARI DE SESSIONS

DIARIO DE SESIONES

Reunió número 6

VI Legislatura

Any 2006

## COMISSIÓ D'INVESTIGACIÓ SOBRE L'ACCIDENT OCORREGUT EL PASSAT DIA 3 DE JULIOL EN LA LÍNIA 1 DE METROVALÈNCIA realitzada el dia 4 d'agost de 2006

Presidència de l'Il·lustre Diputat  
Senyor Rafael Maluenda Verdú

### SUMARI

*(Comença la reunió a les 10 hores i 45 minuts)*

**Proposta de la ponència.** ..... *pàgina 3*

Intervencions dels diputats Serafín Castellano Gómez (GP Popular), Francisco Javier Tomás Puchol (Grup Mixt), Joan Antoni Oltra i Soler (GP Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa) i Andrés Perelló Rodríguez (GP Socialista).

Votació de la proposta de la ponència: s'aprova per 9 vots a favor i 8 en contra.

Votació de la proposta alternativa presentada pel Grup Mixt: es rebutja per 1 vot a favor, 7 abstencions i 9 en contra.

Votació de la proposta alternativa presentada pel GP Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa: es rebutja per 8 vots a favor i 9 en contra.

Votació de la proposta alternativa presentada pel GP Socialista: es rebutja per 8 vots a favor i 9 en contra.

**Proposta d'alteració de l'ordre del dia de la comissió.** ..... *pàgina 19*

Votació: s'aprova per unanimitat.

**Designació del membre de la comissió que ha de presentar el dictamen davant del ple. ....** *pàgina 19*

Intervencions dels diputats Serafín Castellano Gómez (GP Popular), Francisco Javier Tomás Puchol (Grup Mixt), Joan Antoni Oltra i Soler (GP Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa) i Andrés Perelló Rodríguez (GP Socialista).

*(S'alça la reunió a les 12 hores i 40 minuts)*



**Comissió d'Investigació sobre l'Accident Ocorregut el Passat Dia 3 de juliol en la Línia 1 de Metrovalència realitzada el dia 4 d'agost de 2006. Comença la reunió a les 10 hores i 45 minuts. Presideix l'il·lustre diputat senyor Rafael Maluenda Verdú. Reunió número 6.**

**El senyor president:**

Bon dia. Comença la reunió.

Pregue al senyor secretari que comprove el quòrum.

*(El senyor secretari passa llista per tal de comprovar l'existència de quòrum)*

Gràcies per la comprovació del quòrum. Hi ha quòrum.

Senyories, per favor, el següent punt és la lectura i aprovació, si s'escau, de l'acta de la reunió anterior. Com de costum en la carpeta les seues senyories tenen l'acta, però vull fer una observació. En l'acta s'ha omés que figure la relació dels compareixents. Està modificant-se només amb eixa inclusió. Per tant, si les seues senyories estan d'acord, podem aprovar l'acta que tenim en la carpeta, afegint la relació dels compareixents. D'acord? Per assentiment i per unanimitat s'aprova.

***Proposta de la ponència***

El segon punt de l'ordre del dia és el debat sobre la proposta de la ponència. Com saben les seues senyories la ponència es va reunir i va recomanar un dictamen, va adoptar l'acord de recomanar un dictamen per majoria i de reconèixer el dret dels dictàmens no recomanats a ser defensats en la comissió. Es va aprovar també per unanimitat un torn i uns temps. Complint els torns d'intervenció que es van aprovar i els temps, correspon en este moment el torn a favor del dictamen recomanat per la ponència. Per tant, per a la seua defensa, té la paraula el senyor Castellano.

**El senyor Castellano Gómez:**

Bon dia. Moltíssimes gràcies, senyor president.

Senyories, la proposta del Grup Parlamentari Popular que ha presentat és una proposta seriosa, rigorosa, exhaustiva i ajustada a la realitat. Les conclusions, senyories, es basen en les dades objectives i en les evidències que es desprenen de les investigacions fetes dels 48 documents que han sigut aportats a esta comissió de les 32 compareixences que s'han produït.

I, senyories, la veritat sempre és la que és, no pot ser altra. Tots hem coincidit que la línia és segura. No hi ha hagut cap, dels 32 compareixents, ninguna acreditació documental que no coincidisca –experts, catèdràtics, responsables de distintes administracions, representants sindicals, etcètera– que no coincidisca que la línia 1 era segura i que, a més, els sistemes de seguretat i de frenat eren els adequats a la configuració, als sistemes d'explotació que la línia 1 té.

Per tant, també, tots han reconegut d'una manera unànime, com així es pot comprovar, que el tren circulava al doble de la velocitat permesa en eixe punt de la via on es produïa l'accident. I, per tant, totes les proves fefaents i acreditades proven que l'excés de velocitat és causa de

l'accident, insistisc, sense que ningú haja pogut acreditar ni demostrar el contrari, sense que ningú haja pogut acreditar ni demostrar en estos moments, ni provar que existeix ninguna altra causa.

Per tant, les conclusions de la nostra proposta són absolutament objectives, no estan basades en idees preconcebudes, ni en cap predisposició inicial d'abans de començar esta comissió sinó tot el contrari, es basen únicament i exclusivament en investigacions completes i exhaustives, en intervencions plurals i en documentació que fique de manifest la veritat, negre sobre blanc. No hi ha ni una sola conclusió de la nostra proposta, del dictamen de la ponència, que no estiga recolzada per l'estudi de la documentació i de les intervencions dels compareixents.

Senyories, quan ací s'ha demostrat per activa i per passiva que la línia és segura, que les mesures de seguretat són les adequades per a les seues característiques, que l'única causa provada que resulta de la investigació fins a la data és l'excés de velocitat; que no s'ha produït cap fallada tècnica o mecànica o de conservació o de qualsevol altre tipus, que les inversions realitzades en la línia per a millorar-la han sigut quantíssimes, com així confirma tota la documentació rebuda, quan s'ha provat que ja existia abans de l'accident un pla d'actuació amb més de 430 milions d'euros previstos, que ja contemplava, entre altres actuacions, la implantació d'un nou sistema, com era l'ATP, jo crec que ací s'ha intentat desviar l'atenció amb excuses formals i d'altres qüestions. Per tant, jo crec que ací tots hem sentit i hem llegit el mateix, però alguns es fan els desentesos perquè no els convé i per això les conclusions no tenen res a vore amb el que ací s'ha provat.

Senyories, nosaltres creem i hem cregut sempre en esta comissió i creem i, com es demostra, que serveix per a molt. Per això, el Grup Parlamentari Popular no sols ha conclòs en la seua proposta sobre allò ocorregut sinó que, a més, ha anat més enllà, ficant una sèrie d'iniciatives per a seguir amb el que ha sigut la política del Consell de la Generalitat fins ara, apostant pel transport públic, apostant per la seua millora i modernització permanent.

I, en eixe sentit, el que nosaltres creem que s'ha conclòs –i així la ponència ho eleva per a la seua aprovació en esta comissió– és el següent. Primer, que queda absolutament clar què és la línia 1. La línia des que el Reial Decret 1.496/1986, de 13 de juny, transferix a la Comunitat Valenciana, es demostra que és una línia que té pràcticament tot el seu recorregut menys set quilòmetres per superfície. I que, al dir també en el si de la comissió pels experts, pels tècnics de tot tipus, des de la més pluralitat, que estem parlant d'una línia que per les seues característiques físiques, per la seua execució inicial, per les solucions que es donaren per a la seua execució, estem parlant d'una línia que no és de metro pur i dur, que és una línia de rodalies. I que, per tant, totes les solucions tècniques i de mesures de seguretat han de ser adequades al que és una línia de les característiques de rodalies, de les característiques que té la línia 1.

En segon lloc, he de concloure també d'una manera clara que eixa mateixa conclusió primera l'acredita el mateix govern en totes les seues etapes, siga del color polític que siga. Perquè és el Govern, en l'any 1993, el que acorda que el sistema més adequat de la línia 1 és el FAP. I, al mateix temps, està dient que per a la línia 3 i per a la línia 5 és l'ATP, precisament pel sistema d'explotació, precisament per les característiques de la línia. I s'entén que és igual de segura, perquè així ho exigixen els tècnics i els experts per les configuracions de les línies, que en 1993, quan es decidix el sistema FAP per a

la línia 1, es decidix simultàniament el sistema ATP per a la línia 3 i per a la línia 5.

Això vol dir que durant diu anys han circulat per la línia 1 més de dos milions de trens sense que s'haguera produït ni un sol accident en eixe punt de la via. Per tant, tots hem coincidit que no és un punt negre, perquè els punts negres són els que tenen reincidències d'accidents en un determinat punt quilomètric o condició física de la via. I, per tant, que la línia, que és la tercera conclusió, és una línia segura. A tots els 32 compareixents que se'ls ha preguntat, tots han coincidit en dir que la línia és segura i tots han coincidit en dir que les mesures de seguretat són les adequades a eixes característiques i a eixe tipus de línia. I ho han fet amb contundència.

També ens ha quedat clar que l'accident ha sigut per un excés de velocitat. La lectura de les caixes negres no deixa cap dubte al respecte, tant la lectura de la primera com la lectura de la segona caixa negra diuen que anava a 80 i un poc més de 80 quilòmetres per hora, quan tot el món queda també acreditat que en eixe punt era a 40 quilòmetres per hora com es podia circular.

Per tant, entenem també que ha quedat demostrat que per part de l'empresa de Ferrocarrils de la Generalitat es compliren les seues responsabilitats quant al que era el número, quant al que eren les revisions que calia fer al material mòbil, que calia fer al tren i a la comprovació, també, de l'estat de la via, on va ocórrer l'accident.

Per tant, si no es queda provat, no hi ha ningú que pugua acreditar que hi ha algun altre tipus de causa que l'excés de velocitat; sí que es queda provat que les revisions es fan totes, sí que es queda provat que no hi ha ningú que pugua acreditar en este moment que pugua haver qualsevol tipus d'altra errada.

També queda demostrat que el maquinista tenia l'habilitació, tenia la capacitat i havia superat totes i cadascuna de les proves previstes per a poder fer les funcions de maquinista amb total actitud. Jo crec també que dels documents i de les fitxes personals que s'han fet així s'ha demostrat.

Jo crec que en el tema d'inversions, que és un tema que jo crec que no caldria ni fer comentaris, perquè queda acreditat documentalment, queda acreditat en tots els documents comparats que, tanmateix, en els últims anys del que ha sigut les inversions, la renovació de les vies, el bloqueig automàtic, la implantació del sistema FAP, que s'aprovà en 1993, però es contracta en 1996 i s'implanta definitivament en l'any 1999; es fa el bloqueig al cent per cent automàtic de tota la via des de l'any 2001 a l'any 2003; se suprimixen un munt de passos a nivell, es fa l'ampliació de les vies, acaben de completar els que són els canvis de travesses de fusta a formigó, etcètera, etcètera, amb una inversió constant i permanent. I abans de l'accident, el 15 de maig, el president de la Generalitat presenta un ambiciós pla d'actuació, que és el pla Horitzó 2010 amb més de 430 milions d'inversió per a la línia, és a dir, tres mesos abans que ocorreguera l'accident. Per tant, quan en l'any 1995 s'invertixen 22 milions i a partir de l'any 1995 fins la data 162 milions, jo crec que ahí s'ha de parlar poquet.

Jo crec que també, el que són els parcs d'emergències, etcètera, etcètera, està totalment demostrat i reconegut per tots els compareixents, i també cal agrair-ho per part dels grups parlamentaris d'esta comissió, el que funcionara d'una manera raonable, que funcionara bé, ràpidament i amb eficàcia en tot el que foren els servicis d'emergència i de seguretat en el mateix dia de l'accident.

Per tant, nosaltres, dites estes conclusions que la línia és segura, que l'excés de velocitat és la causa de l'accident provada i no n'hi ha altra provada en estos moments, també fem mesures com que el Pla d'actuació de la línia 1, que està feta, s'agilitze per part del Consell, el que es presentà ja el 15 de maig, o que s'agilitzen també per part del Consell tots els acords que s'han fet en el Comitè de Seguretat de la Circulació de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. I, per tant, es porten a terme, també, el més àgilment i el més ràpidament possible, o també traient conclusions, jo crec que de futur molts importants, com és, per exemple, el que s'ompli un buit legal –que també ha quedat acreditat per tots els experts independents i tècnics que han passat per esta comissió– i és que no existix una llei que regule el que és la seguretat ferroviària. Però no és que no existisca en esta comunitat, ni existix a Espanya ni als majors països d'Europa, perquè, també, al dir dels compareixents, l'única legislació quant a mesures de seguretat la té la Comunitat Valenciana referida a passos a nivell. No n'hi ha absolutament res més regulat a la resta de comunitats autònomes ni tampoc a nivell estatal en eixe sentit, a nivell del que és la seguretat pròpiament dita.

Per tant, entenem i instem també que el Consell faça un projecte de llei autonòmic que regule les matèries de gestió, explotació, infraestructura, supraestructura, coordinació de modus, material mòbil, formació de maquinistes, plans de seguretat, avenços tecnològics, finançament, entre altres matèries, tot referit per a anar sempre amb eixa idea de continuar millorant permanentment els serveis públics.

I d'eixa mateixa manera també instem l'Estat perquè faça el que pertoque en les matèries que no estiguen fetes en estos moments, perquè el 70 o el 80% dels ferrocarrils que passen per la Comunitat Valenciana són de gestió i competència estatal i, per tant, entenem que també cal lògicament vetllar per tota la seua seguretat en el conjunt.

També des del Grup Parlamentari fem propostes com, per exemple, que es cree una agència de seguretat en el transport de la Comunitat Valenciana, dels diferents mitjans de transport de la Comunitat Valenciana, que regule tot el que hagen de ser o que tinga com a funció la vigilància i el control de tots els sistemes de seguretats, que tots els avenços tecnològics, doncs, permanentment estiguen adequats a la seguretat en qualsevol mitjà de transport de la Comunitat Valenciana.

Per tant, entenem que són, com dia, propostes fetes des de l'evidència objectiva de les compareixences, de la documentació, de les investigacions fetes fins a la data i també propostes en la línia del que ha fet el Consell en estos últims anys de millorar permanentment i sense pausa la seguretat, d'anar millorant-ho de cara al futur.

I en eixe sentit, ahir en la ponència s'estigué parlant de fer un annex d'alguns punts de coincidència que tenien les distintes conclusions en esta comissió, perquè jo entenc que els ciutadans, les víctimes, les famílies, a un mes i un dia de l'accident, perquè el dol de les famílies o els sentiments de cara als ferits i a les víctimes no soles ha de ser en els dies de dol oficial o ha de ser en els dies immediats a l'accident, sinó que ha de ser permanent. Per tant, jo crec que es féu un intent, com jo torne a fer i reitere ací en esta comissió, de poder aplegar, en els punts de coincidència, en els punts que són positius per a seguir millorant permanentment tot el que són serveis públics, doncs, un annex en el que poguérem aprovar per unanimitat tots els grups.

Eixe annex jo crec que és molt clar, és objectiu, és clar, és evident i, a més, es desprén de la documentació de les compareixences d'esta comissió. Simplement la proposta diu que: «Les Corts promulguen una llei que regule totes les matèries referides a la seguretat, funcionament i formació del personal de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana». Un segon punt que diu: «Igualment a través d'una llei específica es crearà un ens públic amb personalitat jurídica pròpia que vetle a la Comunitat Valenciana, entre altres aspectes, per la vigilància i el control dels sistemes de seguretat de tots els mitjans de transport»; i, en tercer lloc «Les Corts insten el Govern d'Espanya i el Congrés dels Diputats que en el marc de legislació existent en matèria ferroviària es promulgue una llei que regule els criteris de seguretat en els ferrocarrils de competència estatal».

Jo crec que és d'una lògica aclaparadora i d'un tema totalment eficaç i positiu el que de cara a la societat, de cara als ciutadans, des de la responsabilitat poguérem fer este tipus d'acord, amb independència que en l'esclarament de les causes de l'accident o en altres qüestions, doncs, cada u puga mantindre lògicament les postures que crega. Però, jo crec que l'altura de mires i la responsabilitat de cara a la societat i de cara a la memòria de les víctimes i les famílies crec que bé es mereixeria un annex d'estes característiques.

Per tant, jo vull concloure, senyor president, i gràcies per la seua benevolència, que des del meu grup parlamentari entenem que si ens cenyim a les proves objectives, al que es demostra amb llum i taquígrafs de la documentació i de les compareixences d'esta comissió, no havia d'haver sigut gens difícil, és a dir, al contrari, haguera hagut de ser molt fàcil haver arribat a un acord en les conclusions i haver aplegat a un dictamen de la ponència que hui estem debatent, perquè jo crec que cal ficar damunt de la taula el resultat objectiu de les investigacions, de les investigacions que amb rotunditat demostren que no hi ha hagut en estos moments ni imprevisió ni deixadesa ni, per tant, responsabilitat política alguna a l'hora de fer les inversions i a l'hora de portar endavant les coses.

Ara bé, jo crec que la nostra responsabilitat exigix prendre bona nota de tot el que ha passat, adoptar les mesures que ajuden a seguir millorant i potenciar la qualitat i la seguretat del transport perquè jo crec que no hem de ser conformistes. Mosatros aspirem a avançar i treballar perquè els ciutadans tinguen cada dia millors serveis públics. *(Remors)*

Jo crec, senyories, i acabe, que este és el millor tribut que podem fer a la memòria de tots els que han perdut la vida en este lamentable i tràgic accident...

#### **El senyor president:**

Senyories, per favor.

Senyor Such, a vore si acabem amb pau i concòrdia. Bé, si no ha sigut vosté, em disculpe amb vosté, però que entenga qui haja sigut que em referia a ell.

#### **El senyor Castellano Gómez:**

Gràcies, senyor president.

Dia que el millor tribut que podem fer a la memòria de tots els que han perdut la vida en este lamentable i tràgic accident, a totes les víctimes i a les seues famílies, és continuar esforçant-se i treballar per, lògicament, millorar des del respecte més absolut.

Per tant, esta és la proposta. Entenem que és seria, constructiva, exhaustiva, d'anàlisi de tot el que ha passat dins del rigor i de la responsabilitat. Mos haguera agradat que l'oposició haguera col·laborat més en este tipus de qüestions, però entenem que l'esforç que hem de fer entre tots el devem fonamentalment a les víctimes, a les famílies, a la societat i als ciutadans que, a la cap i a la fi, mosatros ens devem, tots els que estem ací representant-los.

Moltes gràcies, senyor president.

#### **El senyor president:**

Gràcies a vosté, senyor Castellano.

Senyories, ara, en aplicació del procediment que hem acordat per unanimitat, procedix iniciar els torns en què cada grup parlamentari i el Grup Mixt defensen la seua proposta alternativa i fixen posició, si volen fer-ho, respecte de la proposta, de l'informe o dictamen que ha recomanat la ponència.

En este sentit, té la paraula el representant del Grup Mixt, senyor Tomás.

#### **El senyor Tomás Puchol:**

Gràcies, senyor president.

En primer lloc, volia dir que, tal vegada, a la millor ahir va haver algun tipus d'error, ho desconec, i no vaig ser convocat. No sé exactament què és el que pogué ocórrer.

Però, bé, després de comentar esta lleu incidència, sí que volem fer patent quina és la nostra postura després de vore el que és el desenvolupament i quines són les causes, les diferents compareixences i tot el que se mos ha explicat ací en estos dies tan intensos.

Aleshores, volíem comentar, com a conclusions, que la pròpia comissió d'investigació no ha sigut ni moltíssim menys de les millors del món i que se sembla prou al que és un frau. Perquè no es pot justificar que un accident de tan importants i greus conseqüències es resolga en una comissió en la qual sols hem tingut quatre dies de compareixences i que hi havia més propostes d'acció dels diferents grups parlamentaris, concretament pel que fa a més informació i més documents, que a la millor hagueren pogut aportar alguna novetat o ampliar la informació, i per tant donar més disponibilitat a l'hora del que és elaborar un jui i estes conclusions.

Queda acreditat que la causa principal de l'accident és l'excés de velocitat, ja que en un tram amb revolta, en el que és necessari reduir la velocitat i no es pot circular a més de 40 quilòmetres per hora, el metro anava a 80 quilòmetres per hora. Això mos fa dir i mos induïx a preguntar-nos si en una societat moderna instal·lada en les noves tecnologies pot existir un transport públic que estiga absolutament supeditat al que són els condicionants físics i professionals del maquinista o conductor quan hi ha a la nostra disposició elements de seguretat i garantia suficients perquè açò no fóra aixina.

També entenem, com no, que és necessari que es faça un important esforç de millora en la modernització de sistemes de seguretat per aconseguir optimitzar les línies de Metrovalència perquè es puguem evitar lamentables accidents com este i la pèrdua de vides humanes.

Bàsicament, i com se mos ha comentat per part del Grup Popular que se mos van a presentar una sèrie d'elements que pareix que s'extrauen de les diferents propostes dels grups parlamentaris, en estes quatre pinzellades que hem donat mosatros volem manifestar que la proposta de

resolució no és la que nosaltres pensem, ni desitgem, ni les conclusions a les que arribem després de les diferents compareixences. Però, estem a l'espera de rebre el que és este extracte per a analitzar-ho i, en una reflexió valenta i amb responsabilitat, doncs, adoptarem el que creguem que pugna millorar l'estat actual del que són les línies i, com no, de les víctimes i els sistemes de seguretat en Metrovalència.

Res més i moltes gràcies.

### El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Tomás.

Senyor Tomás, la presidència, sense ànim de polèmica, només per aclarir, vol deixar constància, primer, que les ponències s'autoconvoquen, ni les convoca el president ni els serveis jurídics de la cambra, s'autoconvoquen els mateixos membres de la ponència de la qual vosté era membre.

Segon. El dimarts es va reunir la ponència quan va acabar l'última compareixença, i el senyor Oltra i jo, membres els dos, com vosté, de la ponència, vam estar comentant amb vosté i explicant-li perquè anàvem a reunir-nos en la ponència, que era per a acordar el procediment i que el dijous nos tornàrem a reunir. El que no teníem clar era a quina hora anàvem a reunir-nos. En eixa reunió es va decidir que fóra el dijous a les deu i mitja. Per tant, la falta de comunicació no és sempre culpa d'una part. Només volia dir això per deixar la qüestió clara.

Bé, dit astò... No és polèmica, només és un aclariment. Jo sé que la seua intenció... Perquè la lletrada el va cridar per telèfon i a vosté li va faltar el temps per a agarrar el cotxe i vindre-se'n a València. Em consta que és aixina, però ja havíem acabat a pesar que vam estar més d'un hora en la ponència. No és cap crítica, és només un aclariment per al futur.

Té la paraula el senyor Oltra per a fixar posició, si ho creu convenient, i per a defensar la seua proposta alternativa.

### El senyor Oltra i Soler:

Gràcies, senyor president.

Vaig a començar fixant posició davant de la proposta de la ponència, presentada pel Grup Parlamentari Popular.

Nosaltres la primera qüestió que voldríem dir és que, una volta llegida eixa proposta, la sensació que dona és que hem estat en comissions distintes. És cert que coincidix la data, i és cert que coincidixen els compareixents, però donaria la sensació que hi han hagut dos comissions funcionant: una, que és la que ha sentida el Partit Popular, i una altra que és la que hem sentida la resta.

El resum de les compareixences, a més, es limita a recollir la impressió, sempre la més favorable possible, des del punt de vista del Partit Popular. El resum que s'ha fet d'eixes intervencions ha sigut antològic, sempre s'ha buscat –i consta ahí– la frase més favorable, allò que pugna interessar més al Partit Popular, etcètera.

S'obvia, en tot el document, el veto que s'ha produït a compareixents, el veto que s'ha produït a la presentació de documentació, etcètera, etcètera. Que la documentació, inclús es diu que ha arribat bé. Si ha arribat en les pitjors condicions possibles! Inclús alguna d'elles, com les fotos, inclús han arribat després d'acabar la comissió.

Cap referència a comentaris o aportacions que es demarquen de la tesi oficial. Res. Ací no s'ha dit res absolutament que vaja en contra de la versió del Partit Popular.

Inclús pareix que els sindicats no hagen comparegut. Sols una referència, i molt matisada, de tot el que digueren en contra de la versió oficial.

Açò, en tot cas, el que comprova és que les conclusions del PP estaven fetes abans de la comissió. Per tant, pràcticament no calia incorporar res nou. Les conclusions del PP suposen 63 fulls. Excepte els últims 5, els altres 58 són pura palla. Un llibre de literatura fantàstica que ens conta el que no fa falta, perquè ja està el *Diari de Sessions*. O bé es dedica a interpretar, alguns del PP, naturalment, el que han suposat les sessions de la comissió d'investigació.

I tot això el que confirma és la intenció del PP que, des del primer moment, va enfocar aquesta comissió no com d'investigació, sinó m'atreviria a dir d'antiinvestigació. S'han posat totes les dificultats possibles. La més curta en la història de la Comunitat Valenciana, els vetos que hi han hagut, les dificultats d'accés a la documentació... Tot això amb un objectiu únic: legitimar la falsedat.

Per a això, probablement, serveix el que ha eixit en estes conclusions. Unes conclusions que jo crec que s'allunyen molt de la veritat. Perquè, clar, dir allí que és que durant 18 anys, per exemple, que han circulat molts milions de trens per eixe punt no s'ha produït ni un sol accident entre l'estació de Plaça Espanya i Jesús... És que la línia 1 també és alguna cosa més. En eixa línia 1 va passar, per exemple, allò de Picanya; van haver les queixes i denúncies sobre la famosa senyal en la revolta... Per tant, no s'està dient la veritat allí.

Que la línia 1 és segura? És segura. Però és la menys segura de totes les línies valencianes. I que cal millorar molt la seguretat perquè siga més completa del que és en estos moments. Això també està clar.

Que la causa de l'accident ha sigut l'excés de velocitat? Està entre les causes de l'accident. Molta gent s'ha resistit a creure que eixa és l'única raó d'eixe accident. Per tant, em pareix molt aventurat, molt aventurat, atribuir eixa responsabilitat que, a més, automàticament s'està delegant en el maquinista, al que ha passat. Segurament, està en l'origen de l'accident. Però crec que és molt temerari plantejar que siga l'única causa. Jo crec que altres tipus d'elements han d'haver influït en això perquè tinga la gravetat que ha tingut.

«Es conclou –diu ací també– que Ferrocarrils de la Generalitat ha complit correctament la seua responsabilitat.» Doncs, home, em pareix també molt aventurat això. Allò que el maquinista, l'habilitació... sens dubte que si haguera tingut més, haguera sigut millor per a tots.

Lògicament, que no es deriva cap responsabilitat política. Això ja ho sabíem, en versió d'ells, des del primer moment, des d'abans de començar.

Per tant, jo crec que són unes conclusions fetes a mesura dels interessos partidistes, en este cas, del Partit Popular, intentant adornar eixa qüestió amb tema de respecte... i tal, no sé quantes coses, però que, al final, el que amaguen és el desig de passar pàgina quant ans.

Sí que, curiosament, a pesar de tot això, en el seu mateix escrit, crida l'atenció que, després de considerar que la línia és absolutament segura, que no passa res, que tot es defecte d'un excés de velocitat ocasionat pel maquinista, acorden agilitzar –utilitzen la paraula «agilitzar» en més d'un punt; en el 8, per exemple; en el 9– que s'agilitze, que s'agilitze la implantació del pla de millora d'adaptació de la línia 1; que s'agilitze l'execució dels acords adoptats al si del comité de seguretat. O siga, que s'agilitze. Ara, ara els han entrat les presses. Ara els han entrat les presses. Ara, amb açò, estan reconeixent que, eixa lí-

nia tan segura, necessita millores. I els han entrat les presses; el que passa és que els han entrat les presses un poquet tard de mes.

Es diu que l'accident no era ni previsible ni evitable. Nosaltres pensem, inclús, que les dos coses: que era previsible i que era evitable. Per tant, creiem que això no respon a la veritat, aquestes conclusions.

Després, les tres conclusions finals que, a més, curiosament, són les que fiquen en la proposta d'annex, jo crec que és una forma d'intentar traslladar el problema. Jo crec que, en estos moments, les víctimes, els familiars, etcètera, el que estan demanant especialment és conèixer que és el que va passar exactament allí. Què va passar; com va passar i per què va passar; què cal fer perquè no torne a passar; i quins són els responsables perquè no s'haguera pogut evitar en el seu moment.

No es tracta, per tant, de desviar l'atenció, de fugir de les responsabilitats, de traslladar el problema... que si les Corts no han legislat, que si el Congrés de Diputats no... Mire, sense fer tot això, este accident, en la línia 3 o en la línia 5 no haguera passat. Sense fer tot això, i sense que es fera mai. Per tant, no es tracta de fugir de responsabilitats. Hi ha hagut fallades estrepitoses, fallades estrepitoses que no es poden amagar i que estan ací. Per tant, jo crec que és una mesura d'intentar confondre l'opinió pública, i eludir el Partit Popular eixes responsabilitats que té.

Dit açò, nosaltres entrem en la defensa, lògicament, del nostre informe. El tema principal: l'accident era evitable, com ho serà, per cert, a partir del 15 de setembre. A partir del 15 de setembre, este accident, cal dir, este, no s'haguera produït. Fixen-se, senyors del Partit Popular, si era evitable! A partir del 15 de setembre! Com ho és, per cert, en la resta de línies, que estan en la ciutat de València. Fixen-se, senyors del Partit Popular, si era evitable! Com ho és també en la resta de línies de tota Espanya. Fixen-se si era evitable. Inclús era previsible. Sense ser endevins, era previsible. Per què? Havia passat l'accident de Picanya, recentment, en esta línia, on s'havia produït també per un problema amb el sistema de frenada. S'havien saltat una sèrie de senyals, i s'havia produït una acumulació de trens, que havien produït una quantitat de ferits prou greus.

En esta mateixa revolta s'havia hagut de posar un senyal de 50 quilòmetres fa tres anys, perquè abans no hi havia cap limitació de velocitat. És que això, a qui se li diga que en esta revolta no hi havia cap limitació de velocitat, i que els maquinistes estaven passant per ella a 60 quilòmetres per hora, dius: «És increïble». Com pot ser que esta revolta, que s'ha demostrat tan perillosa, haja estat sense senyalitzar anys i anys, i passant per allí a 60 quilòmetres per hora. Que, per cert, dius: «I ara, passen a 80, i descarrila». No sé. És possible. Jo no vaig a negar-ho. Però, solament per això? Això caldria vore-ho.

Era un senyal que havien... tant de preavis que, inclús al poquet temps, hagueren de baixar-la de 50 a 40 quilòmetres per hora. Per tant, vostés, la direcció de l'empresa, estava més que avisada que allí podria haver perill. Si Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana haguera pensat menys en açò de la cultura del ferrocarril —que és un argument que sona molt bé— o allò de la geometria de la via —que també la gerent parlava recentment— o que com cap sindicalista havia advertit de la perillositat de la revolta, doncs, calia estar tranquils. Tan tranquils, que el conseller declarava allò que era una «curva dulce». Sort que no era una «curva amarga», perquè, si no, no sé que arriba a passar Si Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana prestara més atenció a la seguretat, a la prevenció, a les inspec-

cions prèvies, als simulacres, etcètera, etcètera, l'accident no s'haguera produït. A més, la seguretat, evidentment, costa diners. La seguretat no és una acció prioritària per al Partit Popular en el metro i menys en la línia 1. Sempre podrà aguantar un poc més conforme està. Eixa és l'actitud del PP permanentment, fins ara, en esta línia. «Ja ho farem. Si no este any, l'any que ve».

Les prioritats inversores de la Generalitat són altres: les grans obres, els projectes faraònics... Per allí se'n van els diners que fan falta per als transports públics, per als serveis públics. Malgasten tant que utilitzen fins i tots els diners que vénen de Madrid per a Ferrocarrils per a altres qüestions. I per si faltava alguna cosa, per a acabar de comprovar-ho, ací està la visita del papa per a marcar diferències. No? Tot un vicepresident del Consell dient que «el que faça falta». «En diners, per a eixa visita, el que faça falta». Una frase que passarà a l'antologia del desbarat. Quina sort, xe! Quina sort! Llàstima que açò no siga en altres coses! Tot el que faça falta gastar, per cert, però no justificar. Que eixa és una altra. Tot el que faça falta gastar en la visita del papa, però no justificar. Això, ja vorem si haurem de recórrer al mateix papa per a intentar esbrinar, donada la seua infal·libilitat, què ha costat el seu viatge a esta ciutat.

Per què la seguretat i el benestar dels valencians no tenen dret a «lo que haga falta»? Per què? Per què eixes diferències? La seguretat en el metro ha descobert greus errors en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. En els seus responsables directes, i en el mateix conseller que, a més, cal recordar que, a banda de ser conseller, i precisament per això, és el president del Consell d'Administració de Ferrocarrils. No cal oblidar això.

Nosaltres, jo crec que cal recordar com enfocarem aquesta comissió. En el seu moment, presentarem una proposta al plenari, en la qual demanàvem tres mesos per a poder funcionar. Pensem que era un temps mínim per a poder garantir que la comissió poguera treballar en condicions acceptables per a intentar esbrinar el que havia passat, com havia passat, i delimitar les responsabilitats. Ens vam trobar amb eixa majoria mecànica del Partit Popular, que va forçar una aprovació de 30 dies. Nosaltres, inclús, una volta aprovat això, plantejàrem: «Bé, ja que no tenim més marge que eixos 30 dies, que siguen 30 dies hàbils». Sempre des de la voluntat de disposar de més temps, de disposar de més participació per intentar aclarir-ho. Impossibile. Ni tan sols els 30 dies hàbils. El PP va reduir a la mínima expressió la proposta, i damunt de reduir-la, al final la va deixar en quatre dies de compareixences.

Quins motius han dut al Partit Popular a forçar el funcionament de la comissió d'aquesta manera? Nosaltres entenem que, fonamentalment, tres: tancar el més prompte possible la comissió, i que això es produísca en el mes d'agost, mes on, tots sabem, la informació social està en mínims, etcètera, etcètera; evitar, al màxim, que es puga mesclar el tema de l'accident de la línia 1 amb el debat de l'estat de la comunitat, i amb les pròximes eleccions; dificultar, tant com siga raonablement possible, que la comissió d'investigació puga realitzar la seua tasca, i així palestar les evidents mancances de seguretat de la línia 1 del metro. Possiblement, la raó real siga una mescla d'eixes tres, que és on està tot l'origen del problema.

Per a nosaltres, a Ferrocarrils li fa falta una programació i un compliment d'inversions en seguretat. Mode d'organització, ampliació de línies, per a convertir-lo en la columna vertebral del transport en les grans ciutats valencianes. Demanem, per tant, canviar les prioritats d'inversió de la Generalitat Valenciana. Perquè els recur-

sos són limitats, els deutes s'acumulen, i el *faraonisme* i el malbaratament de recursos continuen sent senyals d'identitat d'aquest Govern Valencià.

Demanem, per tant, un pla integral de seguretat en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, que s'ha demostrat imprescindible. La no-existència d'este és tot un símptoma de la poca preocupació tradicional, en este tema. La importància l'han reconegut diversos experts, com un mitjà de prevenció bàsic. Però, com és possible que en un mitjà tan important, com és el metro en València, no existisca encara un pla integral de seguretat? Tenim un pla d'emergències, però un pla d'emergències una volta s'ha produït la tragèdia. Però el que no tenim és un pla de seguretat que evite que es produïsquen este tipus de qüestions. Això... pareix que ningú havia pensat que això podria ser. D'alguna manera, que es poguera previndre, que es feren els estudis, les inspeccions, els simulacres, per a resoldre eixa qüestió.

Demanem, lògicament, la instal·lació immediata de barres limitadores de velocitat en tots els punts conflictius. La millora de la tecnologia de seguretat. En eixe sentit, l'accident del dia 3 ha convertit en imprescindible la protecció dels punts negres de la línia 1. Eixos punts negres que vostés coneixien, la direcció de l'empresa coneixia, i que nosaltres no podem conèixer, perquè vetaren vostés l'accés al document que un sindicat va presentar a l'empresa. I ens agradaria saber per què vetaren això. Què deia eixe document que vostés consideren que no hem de saber nosaltres ni l'opinió pública valenciana?

I allargar la formació del personal. Hem sentit ací declaracions increïbles de com està fent-se la formació per part del personal de Ferrocarrils de la Generalitat, especialment els maquinistes. Menys de la cinquena part del temps que en altres institucions es dedica a formació és el que ací es prepara a la gent. Em pareix un tema molt delicat, molt delicat, que requereix de la immediata aprovació d'un pla de formació i actualització permanent de tot el personal i uns plans d'accés que garantisquen unes bones condicions quant a tècnica i pràctica per a tot el personal que vullga entrar a treballar a esta empresa. El tema de disposar només de dues-centes i escaig hores de formació, màxim de 15 dies de pràctiques, la no-existència de simuladors. El fet que les diferències són absolutament brutals amb el que està fent-se en altres metros. Em pareix deixar en mans dels maquinistes una responsabilitat excessiva per al poquet temps que tenen de formació. Això ha sigut una reivindicació bàsica de tots els sindicats, bàsica de tots els sindicats. I vostés passen olímpicament d'ella.

Nosaltres demanem també més transparència i participació. És cert que sempre..., arran de l'accident, ara es diu que les decisions del Comitè de Seguretat en Circulació seran vinculants. És una confessió que fins ara no ho eren. I ahí estan les declaracions dels sindicats que ens han dit com es treballava en eixe comitè, que tenien dret a parlar, tenien dret a anar, però resoldre qüestions, l'acceptar les propostes de sindicats depenia únicament i exclusivament de l'empresa sense més arguments.

Ara diuen que seran vinculants. Bé, correcte, però això volem que quede institucionalitzat, que no depenga de la voluntat dels responsables del moment o que en estos moments es diga això, perquè l'accident està molt recent. I creem també que això, eixa major participació i capacitat de decisió ha d'estar també en altres àmbits en l'empresa, fonamentalment a l'hora de la presentació de pressupostos, de decisions que afecten a seguretat i que inclús eixa participació s'amplie no solament al personal sindical representatiu de l'empresa sinó també demanem expressament que

s'incorporen representants veïnals de la ciutat de València, que és en definitiva el gran suport de l'empresa, els usuaris que no tenen representació, no tenen veu en el procés de millora constant d'un servici tan bàsic.

I, fonamentalment, el que creem, una volta dit tot això, és que jo crec que a estes altures és més que evident que un accident, que era evitable, que era previsible, com vostés mateixa confirmen amb les mesures que de mala manera, però han hagut d'acceptar, van a començar a implantar el mes que ve, jo crec que açò requereix l'assumpció de responsabilitats. L'assumpció de responsabilitats en qualsevol sistema democràtic és una cosa bàsica, és una cosa bàsica que quan es cometen errors els responsables polítics han d'assumir la seua responsabilitat política.

Ací cap responsable ha assumit cap responsabilitat, ni per part de la direcció de l'empresa, que tot el món s'ha amagat baix la capa del conseller, tot el món ha fugit de responsabilitats, han vingut ací a contar-nos un discurs clònic, un discurs preparat que responia, com li vaig dir al conseller, a una espècie de pacte de silenci, l'*omertà*, com podríem definir-lo, perquè crec que va ser evident, un espectacle vergonyós, eixes declaracions de les persones que jo crec que més haurien de saber, més haurien de saber del que va passar i del perquè va passar i no sabien res de res. Una cosa patètica en eixe aspecte.

Tots estan ahí, tots van a continuar estant ahí, a pesar dels evidents errors dels quals ells són directament responsables, com els mateixos sindicats s'han encarregat de confirmar. Damunt d'ells està el conseller que ha mostrat una insensibilitat increïble en este tema. Mai, de veritat, podria jo pensar que el senyor García Antón arribaria a esta situació de fugir de responsabilitats, de desviar la pilota, la responsabilitat cap a altres i de ficar-se en la poltrona de la manera com s'ha ficat. És una cosa vertaderament decepcionant, que jo crec que denigra absolutament el seu càrrec i per extensió a tota la classe política. I això em pareix delicat.

Jo crec que quan hi ha moments com este cal donar la talla i cal donar la cara, encara que això coste el càrrec. Perquè els valencians necessiten saber que els seus polítics assumixen la culpa, assumixen la responsabilitat. I això s'ha vist en este moment que no hi ha cap responsable del Partit Popular que ho vulga assumir.

Per tant, reiterem, reiterem inclús en el document, la necessitat per donar exemple i per garantir que les coses van a canviar. Per què com van a canviar les coses si són els mateixos responsables dels errors anteriors els qui van a continuar al front de l'empresa i continuar gastant en el que vulguen? Seria un canvi tan radical que és que simplement jo no m'ho crec. O siga, per a tindre credibilitat, fins i tot les propostes del PP, fins i tot les del PP, fan falta altres responsables, perquè estos, que tingueren l'oportunitat de fer-ho i no volgueren fer-ho, com van a fer-ho a partir d'ara? Fa falta molta fe per a creure que això serà possible. No sé si vostés la tenen. M'imagine que hi ha darrere altre tipus d'interessos, altre tipus d'interessos, que és no reconèixer cap error, cap responsabilitat, perquè, evidentment, això significaria començar, lògicament, la cadena de dimissions necessàries. Per tant, tot el món ferm en el seu lloc, a resistir que al final guanyarem. Eixa és un poc la mentalitat de vostés. I jo crec que això és una cosa que esta societat no pot admetre.

I, a més, hi ha un element important. El manteniment del senyor García Antón està servint, com vaig dir l'altre dia, de parapet per a algú, per a algú, per al nostre president. El senyor Camps és una persona que pareix que esta tragèdia no li haja passat en el seu manament, és que no

ha dit pràcticament ni piu de tota esta situació; s'ha amagat. Un president de la Generalitat amagant-se, amagant-se de l'opinió pública, amagant-se de la premsa, perquè no li pregunten –mire que a vostés els agrada això dels vetos!– vetant en feres de premsa, el president Camps, que se li pogueren fer preguntes. Ha estat una cosa increíble el que està passant.

Per tant, insistim, i acabem amb això: és necessari per exemplificació, per dignitat, per donar exemple, que el conseller García Antón dimitisca. I si no dimitix, que pareix ser que no, que el president Camps el cesse. Si no el cessa, el president Camps es fa tan corresponsable de la situació com ell. Per tant, jo crec que els dos en estos moments és necessari que se'n vagen perquè la situació ho requerix. Un, per incapacitat i, l'altre, per solidaritat amb la incapacitat.

Gràcies.

#### **El senyor president:**

Gràcies a vosté, senyor Oltra.  
Senyor Perelló.

#### **El senyor Perelló Rodríguez:**

Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, quisiera hacer unas consideraciones previas. Primero, como tenemos un tiempo posterior para hacer la réplica, voy a intentar en la medida que me sea posible ajustarme a la defensa de lo que es nuestra propuesta alternativa, que eso tenemos y mantene-mos. Y quiero decirles de antemano, para no decepcionar a nadie, que la misma no presenta la verdad absoluta, nunca la hemos tenido; no tenemos más que una parte de la verdad, que es la que traemos a esta comisión.

Y quiero decirles también que tampoco podemos calificarlas de absolutamente objetivas, por dos razones, porque no somos objetos los que las hemos elaborado, somos sujetos, por tanto tienen que tener más subjetividad que objetividad. Y, segundo, porque si a la objetividad se le da el objetivo de tener todos los elementos que conforman la información, pues es imposible, porque en la comisión de investigación que hemos celebrado en esta misma sala, le ha faltado una gran parte de elementos fundamentales para poder conformar eso que algunos llaman objetividad. Por tanto, ni objetividad absoluta, ni la verdad completa, ni así es la verdad.

Queremos aportar al puzzle la verdadera parte que tenemos, queremos aportar los mínimos objetos que hemos obtenido de información con nuestra valoración, que desde luego es subjetiva, porque la hemos hecho sujetos humanos y no objetos de consigna.

A partir de ahí, quiero decirles que la comisión a la que hemos asistido, pues ha estado marcada por la obstrucción desde nuestro punto de vista. ¿Qué tipo de obstrucción? Una obstrucción temporal. Nadie de las personas de todo tipo que han hablado con nosotros han entendido que sea posible trabajar en un plazo como el que nos hemos dotado. No en un plazo como en el que nos hemos dotado sino en la reducción al máximo y la condensación al máximo del plazo en el cual teníamos la obligación de trabajar, porque así lo había mandatado la máxima representación de todos los valencianos, que es el Pleno de las Cortes.

Nadie entiende por qué ha habido una obstrucción documental, que no solamente se manifestó en la primera votación, en la que se decidía qué documentación se traía

aquí, sino que además se manifestó con objetos y sujetos en esta comisión levantando la mano para obstruir que peticiones de información, que eran fundamentales para lograr algo similar a lo que algunos llaman objetividad, pudieran estar aquí. No ha sido. Y, desde luego, ha habido una obstrucción testimonial en la medida en que ha habido lo que yo diría tres bloques de comparecientes, pero quizá el bloque que más ha obstruido ha sido el que ha presentado a la empresa, que ha estado en un caparazón cerrado diciendo: «Salvémonos todos o no se salvará nadie». Y, por tanto, incluso no somos nosotros sino que algún representante destacado de los sindicatos representados en la empresa han afirmado estos días, después de ver pasar por aquí a sus jefes, que habían escondido documentación a esta comisión. Por tanto, no han colaborado y han obstruido la investigación y el mandato democrático aquí que teníamos.

Les decía que entendemos que ha habido tres bloques de comparecientes. De un lado, la empresa en sus dos vertientes: una, los directivos de la empresa, propiamente dichos, que han obstruido permanentemente la investigación; otra, los maquinistas, representados en los sindicatos, que han hablado desde la práctica y que en alguno de los documentos –en este caso me referiré al documento que se ha defendido en el primer turno– pues han sido de alguna manera desaparecidos. No hay una opinión, como la que vertieron los sindicalistas, que si algo tuvo fue una unidad de criterio muy clara y que yo intentaré recordar.

Y, luego, ha habido una opinión de los invitados, que ha sido dentro de la poca pluralidad que había, diversa, pero que parte de un conocimiento básico, que lo dijeron todos aquí. Venimos aquí con el único conocimiento del accidente de lo que ha pasado en la prensa. Lo dijeron todos. Oiga, ese conocimiento ya lo teníamos nosotros, los que estamos aquí.

A medida que avanzó la comisión se dio la paradoja que evidentemente la gente que venía con un currículum académico nadie se lo va a superar, la gente que venía con una capacitación técnica la tenía. Pero en conocimiento, a partir de las primeras horas de la comisión, en conocimiento de la información del accidente, ya les superábamos nosotros a ellos, porque teníamos el conocimiento de la prensa, con el que ellos venían, y alguno más que hemos ido adquiriendo aquí dentro. O sea, ha sido el resumen de las aportaciones que se han hecho aquí.

Pero yo les diré que en la comisión en la que nosotros hemos estado, a la que hemos asistido –digo esto porque hay testimonios desaparecidos que no entendemos porque han desaparecido en alguno de los dictámenes que se han presentado, concretamente en el dictamen que la ponencia recomendó ayer– pues es verdad que hubo invitados que se refirieron a que la seguridad cero no existe. Nadie la pidió, nadie pide la seguridad cero; nadie pide la garantía absoluta. Nosotros somos tan reales y tan terrenales que entendemos que la única garantía que toda la humanidad tiene es que algún día se ha de morir toda la humanidad. Todo lo demás no está garantizado, todo lo demás puede cambiar. Los seres humanos solo tienen claro que un día se morirán. No tienen claro si cenarán esta noche, si mañana harán una cosa, harán otra, porque todo eso está en el aire. Tampoco la seguridad, aunque tiene que ver con la vida o con la muerte, tiene un punto cero. Nadie la había pedido. Es verdad que dijeron eso.

Es verdad que muchos dudaron de que hubieran balizas previas que pudieran resolver la cuestión de la velocidad. Mire, es verdad que lo dudaron, otros no. Hubo invi-

tados que dijeron que cualquier accidente o, mejor dicho, que no hay accidentes sin concatenación de causas, que no se conocen accidentes por una sola causa.

Y yo creo recordar que en esta comisión les dije: si ustedes insisten en que la velocidad es la única causa y lo mantienen y desechan todo lo demás, aun cuando en esta comisión no se han dado condiciones objetivas, ni siquiera, todavía las tiene la empresa, que aquí reconocía como inexplicable la velocidad, pero si ustedes rechazan cualquier otro tipo de causa, incluido el fallo mecánico, habrá que corregir a partir de ahí que si solo es la velocidad, esa tiene medidas y sistemas de seguridad que la prevean. Para ello solo hay que detectar los riesgos, que es lo que ha fallado en esta ocasión, y plantear la medida que se deriva de la detección de ese riesgo. Por eso les decía que no insistan tanto en la velocidad. Como les decía que no insistan tanto en que la curva se señaló en 2003 y en 2004, porque luego tuvimos que oír que la velocidad por esa curva hasta esa señal era de 60 o más.

Por lo tanto, no es cierto que el accidente se produjera por el doble de velocidad. Al menos por la práctica vertida de los maquinistas aquí, el accidente se produjo por exceder tan solo en un tercio de la velocidad. Eran 20 kilómetros más de lo que ya estaban habituados. Si es que no pasaron a más velocidad alguna vez, cosa que no hemos podido probar en esta comisión, porque se ha negado la lectura de la velocidad de un mes por esa misma curva, incluso con señal, no sabemos bien por qué. Pero cada día nos tememos más la razón por la que se negó.

Por tanto, argumentos ha habido de todo tipo, pero, también, ya les digo, ha habido destacados testimonios diciendo que la velocidad no podía ser el único hecho causal. Cuando nos referimos a la opinión de los maquinistas, que es una opinión desde la experiencia práctica de ocho horas diarias de conducción, ellos han dicho que la velocidad es un hecho, está argumentado con la lectura de la caja negra, pero que no tiene explicación. Llegaban a pensar, incluso, que le hubiera pasado algo al maquinista, cosa que se desecha no solo porque la autopsia no lo revela, sino porque la propia conducción calificada por la empresa de más que regular desde su inicio no da la más mínima evidencia de que el maquinista estuviera fuera de sus capacidades en ningún momento.

Ellos han afirmado, todos, incluso hoy reafirman a quien se interpretó mal, que una baliza previa habría evitado el accidente. Y lo reafirman por cuanto dicen si la velocidad fue el único hecho, las balizas lo evitan. No estaba puesta. Ellos han reconocido que la formación presenta deficiencias. ¡Claro que lo han reconocido! Y muchos más lo hemos reconocido. Porque, mire, una cosa que quiero hacer una pausa para señalarla, antes de avanzar más. He dicho que nuestras conclusiones no eran a lo mejor objetivas en el sentido que aquí se le da, ni tenían toda la verdad, pero les digo una cosa: son coherentes, son coherentes, porque hacen un diagnóstico que contempla fallos y deficiencias, por eso presenta soluciones y alternativas a esos fallos y a esas deficiencias, cuyas soluciones tienden a mejorar el estado de cosas y a evitar la reincidencia de un accidente.

¿Saben lo que hubiera sido lo insólito? Lo insólito hasta ahora, porque aquí ya se ha visto que no es insólito, que puede pasar, es que hagamos un dictamen que no reconoce responsabilidades, que no reconoce ningún fallo, que no reconoce ninguna deficiencia, que no reconoce ninguna imperfección, que no reconoce que se haya de cambiar nada y en las conclusiones propone que hay que legislar, que hay que cambiar la formación, que hay que hacer un plan de se-

guridad. Oiga, ¡es insólito! Si todo está bien y ustedes consideran que el accidente fue imprevisible, inevitable, atípico, desgraciado e incluso irrepitable, huelga proponer nada, ni para acordarlo con el resto del grupo ni para no acordarlo. Es insólito. Esto no pasa en nuestras conclusiones. Nuestras conclusiones son coherentes, adolecen de muchas cosas, pero no adolecen de coherencia, por cuanto diagnostican fallos y proponen soluciones, y las proponen para corregir los fallos que han diagnosticado.

Quería decir esto porque me ha sorprendido que de unas conclusiones amplias con multitud de escrito se diga que todo funcionó bien y luego se diga lo que hay que mejorar. Solo se mejora aquello que funciona mal, solo se proponen alternativas y cumplimentación e implementación de sistemas cuando los sistemas han demostrado sus carencias y sus deficiencias. Lo demás es falsear la realidad y, por tanto, querer salvar algo que no es lo que esta comisión tiene que salvar, que son las carencias y los usuarios del metro. Esto quería dejarlo muy claro porque nos ha dejado bastante preocupados.

Por tanto, un diagnóstico insólito es el que vamos a llevar a aprobación plenaria, y se va aprobar por mor, por mor de la aritmética. La democracia, aquí lo hemos mantenido, es mucho más que aritmética, es también reflexión, la democracia también es no hacer aquello que aun pudiendo hacerlo por aritmética esté feo hacerlo, esté indecente hacerlo.

Bien, nosotros decimos que la empresa en cualquier caso tuvo un fallo claro. No lo hemos visto en otros dictámenes, pero está en las actas, en los teletipos, en la prensa. Aquí la empresa ha declarado que nadie detectó el riesgo, a pesar de que por el grupo mayoritario insistieron por activa y pasiva en cuando se había señalado la curva. ¡Oiga!, si les han dicho que señalicen la curva, si después de señalar la curva por dos veces reduciendo la velocidad han tenido ustedes un accidente en el cual ha habido un rebase de señal por no haber baliza previa, incluso algo en lo que no se ha profundizado, y yo creo que algún día vendrá el conseller porque aún está en cola para comparecer por aquel accidente y lo explicará, que el propio puesto de mando liberó la salida de tres trenes en septiembre, en Picaña, sin saber por qué lo hizo, no lo sabemos todavía, y después de pasarles eso y de pasarles una lista de puntos negros, ¡siguen sin considerar que hay un riesgo! Estamos en condiciones objetivas —aquí sí— de decir que ha fallado el sistema de detección de riesgos. ¡Ha fallado! Lo ha dicho la empresa. Nadie en la casa —dijo el señor Contreras— fue capaz de detectar el riesgo. Reconozcan que ha fallado el sistema. Ya veremos por qué ha fallado.

Pero, hay otra cosa más grave. Efectivamente todos han dicho que la línea tiene seguridad, mucha gente ha dicho que es totalmente segura. Otra incoherencia insólita. Les explicaré por qué. Porque ha habido quien en el guión que le han dado, en la misma frase ha mantenido que la línea es totalmente segura —hubo quien puso la expresión «totalmente»— para en renglón seguido añadir que: «no hay sistema totalmente seguro», y lo que es más grave: «que no está la empresa en condiciones de garantizar que vuelva a pasar un tren a 80 kilómetros por ese punto y, por tanto, en las condiciones actuales vuelva a descarrilar», porque es que si pasa otro tren a 80 kilómetros por hora por ese punto, y yo pediría en una peritación que se hiciera la prueba y que pasara cargado con sacos de tierra, con el mismo peso que tenían las personas que iban dentro, y que se ponga a un especialista a conducir para que no se mate y se haga la prueba, porque es que si vuelve a

pasar un tren y no descarrila, entonces estamos ante la confirmación de que la velocidad no fue solo el único hecho casual. En cualquier caso, la empresa no lo garantiza. Aquí ha dicho la empresa que no está en condiciones de garantizar que un tren no vuelva a pasar a 80 kilómetros por hora. Luego, falla el sistema de seguridad.

Por eso, hemos propuesto que hay que implementar el FAP con todas las balizas previas a las señales fijas, lo diga la orden firmada por el señor Contreras en la consigna 9.99 o no lo diga, hay que revisar, y hay que hacerle entrar a ese director de Explotación, bueno, más que entrar habría que hacerle salir de la casa, pero si lo mantienen ustedes háganle por lo menos entrar en razón y decirle que aunque eso esté así hay que modificarlo, porque es que aquí mantuvo que no era partidario de someter a revisión la filosofía de seguridad de la empresa. Es que se ha dicho. Está escrito para la historia en esta casa. No estará escrito para la historia en las conclusiones, pero cualquiera que tenga un mínimo de preocupación podrá verlo y podrá ver las contradicciones que hay entre unas cuestiones u otras de las que se han planteado hasta aquí.

Por tanto, tenemos en este momento una empresa afectada de descrédito, de descrédito, porque lo que le ha pasado le ha pasado. Y, miren, anuncio una cosa: la carencia de legislación europea y la carencia de legislación española, que no es tal porque hay legislación ya en marcha, alguna muy reciente, de enero de este año, todas esas carencias no han provocado ningún accidente en el resto de metros de España ni de Europa de estas características. Luego, siendo necesario que se formulen elaboraciones normativas, más de las que hay, no podemos llevar la causa... primera, la velocidad; segunda, la carencia de una normativa. Miren, ¡no! Porque si bien no hay una normativa, eso ha llevado a que cada uno haga las normativas que considere dentro de su sistema de explotación. Y, claro, unos han hecho normas internas que no les han llevado a este tipo de accidentes, y otros han hecho regulaciones internas que les han llevado a no impedir este accidente.

Por tanto, no es esa tampoco la solución. La empresa está en absoluto descrédito. Y, ¡ojo!, a esa empresa es a la que le queremos encargar que revise las propuestas que le estamos haciendo. Es que para nosotros, que formulamos propuestas, tiene que ser otra empresa, es decir, tienen que ser otros directivos los que formulen las propuestas que aquí hacemos, no se lo podemos encomendar a la misma gente.

Y tenemos también un Consell afectado de irresponsabilidad, en términos políticos, de irresponsabilidad no asumida. Y por eso lo hemos colocado aquí. Y un presidente que en ese lugar de irresponsabilidad no asumida, además no ha tenido una sola palabra, una sola palabra para venir a la tribuna de las Cortes y lanzarla al pueblo valenciano a través de la tribuna, que es la que le representa. ¡Ni una! Una declaración pequeña en un lugar de inauguración que se buscó para que tuviera un poco de contraste con lo que estaba pasando. No es posible. Si hay presidente, que lo quiten, y, si no, que lo pongan, porque aparecido no está. ¿No merecen las Cortes Valencianas una palabra grabada del 3 de julio hasta aquí, desde la tribuna, de su presidente, aunque solo sea para decir: «aquí estoy yo y el accidente fue inevitable», que es lo que podría decir? Pero, bueno, eso por lo menos. Tampoco.

A ese presidente, a ese conseller, a ese Consell es al que le tenemos que plantear que haga normativas desde la falta de confianza que para nosotros tiene por cuanto que no ha asumido responsabilidades. Por eso le estamos pidiendo responsabilidades también en nuestras conclusiones.

Desde luego, el diagnóstico para nosotros no puede ser más preocupante por deficitario en lo que a calidad, cantidad y seguridad de la línea afectada se refiere, y en lo que a responsabilidad de sus gestores se manifiesta. Hemos abundando perfectamente en ello, y hemos disertado perfectamente en ello. Ese diagnóstico es el que nos lleva a concluir que fallaron los sistemas de detección –lo he dicho–, que no hay garantías de reincidencia –lo he afirmado en el nombre de mi grupo– en las actuales condiciones, que la formación es floja –lo han dicho todos, hasta los que dicen que no es floja–, que la salud no se revisa en los trabajadores, por eso nadie contestaba a la pregunta: ¿con qué periodicidad hacen ustedes la revisión de la salud de los trabajadores? Nadie da respuesta. Es que había que contestar que la revisión de salud de los trabajadores se deja al libre albedrío voluntario de los trabajadores, a diferencia del resto de sistemas de toda España y de Renfe.

Que los sistemas de seguridad son cortos en su desarrollo. No vamos a decir que son largos y perfectos y si tenemos 43 muertos como resultado de un accidente de metro. No podemos decir que los sistemas de seguridad están doblemente desarrollados. No podemos. Aun cuando hipotéticamente lo hubieran estado, ese hecho descalifica que lo estuvieran. Algo pasó que no evitaron el accidente.

Y, desde luego, estamos en condiciones de concluir, y concluimos, que las inversiones no han sido suficientes en la renovación de material rodante porque aquí también se ha dicho, y nadie lo ha contradicho, nadie, que estamos ante los mismos trenes –de los que hay que descontar las unidades siniestradas o averiadas– que teníamos en 1992 y 1995 para cuatro veces más de pasajeros y algunas frecuencias más que en aquella época. Lo que obliga a tener que someter a una rotación mucho mayor esas unidades. Y, miren, aquí algunos con la boca pequeña han dicho que las revisiones se pasan, pero es una triste y pequeña operación matemática. Si usted pone la línea 1 en marcha todos los días, 23 unidades, desde que empieza hasta que acaba la tarde; si tiene diez máquinas Babcock-Wilcox, de las cuales cinco se dedican a repuestos de las otras cinco porque ya no hay repuestos, y tiene que cumplir frecuencias, además de tener tres siniestradas del accidente de Picaña; si ha de cumplir todo eso, es imposible que una P4 se le pueda pasar a todas en tiempo regular por cuanto el tiempo tasado requerido medio no es el que aquí se dijo de: «el que haga falta», porque, además, también está eso regulado a nivel estatal, las tasas de seguridad en las reparaciones. Son 67 horas y media de tasación básica y no salen las cuentas.

Por eso, yo preguntaba aquí por qué no se han pintado las unidades, y no se han pintado no por falta de dinero, que también, porque deben tres perras más que vale el mundo, en Ferrocarriles, sino porque no tienen tiempo de parar las máquinas en el espacio que hace falta para poderlas pintar todas. Por tanto, tampoco se puede afirmar que las inversiones en material rodante hayan sido las necesarias porque simplemente no han sido. Y las que lo han sido en otros aspectos, han sido suficientes para frenar el accidente. ¡Lo han sido! No lo digo yo, lo dice la historia. Es que el accidente se ha producido. Y las que vendrán del futuro, pues, seguramente serán buenas y evitarán otros accidentes, pero éste no lo van a evitar.

En ese sentido es el que nosotros planteamos que hay que revisar todo el sistema de seguridad, hay que hacer normativa, evidentemente, pero también hay que revisar todo el sistema y reconsiderar todo el sistema de aplicación de inversiones en el metro y algo que es más impor-

tante, que no lo dejemos de lado. Esa es una empresa pública que gestiona un servicio público, que pertenece a la dirección de un gobierno democrático. Y es ese gobierno el responsable absoluto, porque además tiene una mayoría no condicionada y absoluta en las Cortes Valencianas, el que aprueba presupuestos y el que establece prioridades para las inversiones. Y ese es el gobierno, el responsable absoluto de esas prioridades y, ese es el gobierno, el que de una vez por todas tiene que bajar de la peana en la que se encuentra y someter a reconsideración, revisión y cambio todas las políticas de inversiones y sus prioridades. No se puede seguir invirtiendo en grandes fastos, grandes eventos propagandísticos y en otro tipo de cuestiones que se demuestran no necesarias, frente a situaciones como las que ahora vivimos. Se necesita dirigir la inversión pública hacia la cantidad, la calidad y la seguridad, no solo del metro, sino del resto de servicios públicos.

Y, por último, hemos concluido que hay que ejercer la regla de oro de la democracia, que consiste en asumir las responsabilidades políticas que le corresponden a quien administra, gestiona y provee a los ciudadanos de un servicio público como es el metro. Y eso, miren, no tiene estudio, se hace de dos maneras: o dimitiendo si uno tiene clara la ética y la responsabilidad, o pidiendo ceses o cesando y firmándolos si el que lo ha de hacer tiene capacidad, posibilidad, ganas, voluntad y concepto ético para hacerlo, que es el presidente. Solo cabe eso, eso está a este lado. Al otro lado de eso solo está la irresponsabilidad y el apego al cargo, que es el que se ha manifestado aquí que algunos tienen y que está por encima de la responsabilidad del carácter público de esta cuestión.

Nada más y muchas gracias.

#### **El señor president:**

Gràcies a vosté, senyor Perelló.

Procedix ara iniciar el torn de rèpliques pel mateix ordre que s'ha intervingut. Cada grup tindrà un torn de rèplica.

Comencem per l'ordre establert.

El senyor Castellano té la paraula.

#### **El señor Castellano Gómez:**

Gràcies, senyor president.

Señorías, venía con la esperanza de hacer, como he hecho en un primer debate, pues, entendía serio, hoy el día de conclusiones a un mes y un día del accidente. Pero, al final, aquí siempre lo mismo: solo interesa la utilización política, que dimita medio mundo, el insulto y la descalificación.

Miren, los únicos que tienen que pedir disculpas a la sociedad son ustedes por la actuación en esta comisión de investigación. No están actuando con responsabilidad, como ha sido el presidente de la Generalitat y el conseller de Infraestructuras. *(Remors)*

#### **El señor president:**

Por favor, señorías.

Ruego el mismo respeto...

#### **El señor Castellano Gómez:**

Miren ustedes, lo que han hecho en sus dictámenes, que yo no he querido entrar en mi intervención pero no tengo más remedio que hacerlo, convertir una propuesta de dictamen en un ataque político y en un instrumento de

crítica al grupo mayoritario de las Cortes y al Partido Popular no solamente es que es inusual y poco ortodoxo, es que está absolutamente fuera de lugar. Porque a esta comisión no se ha venido a criticar ni a insultar al presidente de la Generalitat, ni al conseller, ni al gobierno, ni al grupo mayoritario, ni se ha venido a hacer campaña electoral. A esta comisión se ha venido a averiguar lo ocurrido, a servir a los ciudadanos y no a sacar rédito electoral.

Pero, claro, aquí ya sabemos que la democracia solo es válida, aquí en estas Cortes, al parecer, cuando se dice y aprueba lo que dice la oposición. Cuando no, parece que se pone en tela de juicio. Eso creo recordar que era talante, se llamaba talante, creo, creo. Sí, talante.

Mire usted, no encontrarán ni una sola línea del dictamen propuesto por el Grupo Parlamentario Popular de crítica a ningún grupo de la oposición, ni una sola palabra, como están plagiadas... ¡Y mire que nos han dado motivos para ello! No es que eso faltaría, no, es que tenemos más que motivos suficientes para poderlo hacer.

Y miren si han dado ustedes motivo a lo largo de esta comisión. Se hubieran tenido el menor argumento sólido para poder deducir que hay algún tipo de responsabilidad, no hubieran desviado la atención permanentemente a excusas formales, a excusas reglamentarias, o no se hubieran dedicado a poner en tela de juicio la credibilidad y la seriedad de esta comisión y de estas Cortes.

Ustedes, cuando no han escuchado lo que esperaban, no es que lo hayan ignorado, no, no se han quedado ahí, sino que han intentado desprestigiarlo y despreciarlo de una manera clara en beneficio de su propio interés. Ustedes han venido aquí desde el principio diciendo que este era un accidente evitable y previsible. ¡Y da igual qué comparecientes vinieran o no vinieran! ¡Si es que nosotros hemos votado comparecientes afiliados y cargos del Partido Socialista, y ustedes no lo han hecho! Si es que nosotros les hemos aprobado comparecientes de la oposición y ustedes no han votado a favor ni a los comparecientes que pedíamos nosotros. ¡Da igual lo que dijeran esos comparecientes, los que vinieran o no vinieran! ¡Da igual lo que afirmen por activa o por pasiva! Si les da exactamente igual. Si ustedes ya tenían una predisposición inicial clara y cerrada. Si es que les da exactamente igual.

Pero, mire, yo creo que es más irresponsable aún, y frívolo, mezclar, cuando no hay argumentos, cualquier tipo de argumento. Mire, es una barbaridad que se menosprecie y que se trate de manera insultante lo que es la visita del papa a Valencia. Y que se digan frases literales, diciendo que no se ha escatimado ni un solo euro en seguridad para el metro, ni se ha desviado un solo euro destinado a la seguridad para atender a la visita del papa, porque no se ha hecho, y no se puede decir lo contrario, como afirman, negro sobre blanco, y escrito en sus conclusiones, porque yo creo que eso no solamente son conclusiones absolutamente temerarias, sino que yo creo que demuestran el estilo y el talante político que tienen ustedes.

Es decir, insultar y despreciar la visita del papa a Valencia, y mezclar churras con merinas, como hacen con todo cuando no tienen argumentos, me parece lamentable; me parece lamentable, y de una bajeza sin límites.

Mire usted, esta comisión... sus dictámenes también demuestra otra cosa, que me parece muy preocupante, tremendamente preocupante. Y es que para ustedes, dentro del todo vale, dentro del todo vale, desacreditar no solamente a los comparecientes, sino también, como hacen sus escritos de conclusiones, a los propios trabajadores, a los más de 1.000 trabajadores que tiene Ferrocarrils de la

Generalitat, no solamente a sus directivos, sino a los mecánicos, a los auxiliares, a los ingenieros, a los maquinistas, etcétera, etcétera, a todos; poner en tela de juicio su experiencia, su buen hacer, con tal de defender su verdad, que ya tenían prefabricada desde el principio, es decir, poner en tela de juicio la experiencia y la profesionalidad de cerca de 1.000 trabajadores de Ferrocarrils de la Generalitat me parece, también, estrictamente preocupante. Porque miren ustedes, con toda la seriedad posible, sostener que han fallecido 43 personas por no haber invertido 3.500 euros en una baliza, me parece una temeridad, una irresponsabilidad y una barbaridad intolerable. Intolerable.

¿Creen ustedes que, si eso fuera así, los más de 1.000 trabajadores de Ferrocarrils de la Generalitat hubieran seguido trabajando? ¿Creen ustedes que los 127 maquinistas, que son los primeros que van en las máquinas, lo hubieran consentido? ¿Realmente se atreven ustedes a hacer una afirmación de ese calibre, sin bajar la cabeza y sonrojarse? Es que me parece absolutamente deplorable, lamentable y de una bajeza intolerable. Ese tipo de afirmaciones tan temerarias, desde luego, es que no solamente tendrían que reconsiderarlas, sino pensarlas claramente.

Miren ustedes, para criticar no hace falta faltar al respeto a nadie. A nadie. Pero esto es algo que ya no me sorprende, a estas alturas. Porque han hecho gala de esta misma actitud a lo largo de toda la comisión. Y por tanto, cómo nos iba a sorprender en las conclusiones que, para criticar, no se dedicaran a insultar o descalificar.

Miren ustedes, cuando faltan los argumentos es siempre muy fácil recurrir al insulto, a la descalificación y a la demagogia. Bueno, es lo que hay. Es lo que tenemos. Es lo que tenemos.

Me parece lamentable, una falta de respeto y me parece intolerable, como he dicho, como hace en este caso Esquerra Unida en sus conclusiones, decir, y leo literalmente: «...que las condiciones de preparación, trabajo y controles no ayudan, precisamente, en Ferrocarriles, a que se goce de una adecuada profesionalidad». O sea, que no hay una adecuada profesionalidad, cuando hay cientos de trabajadores, de ingenieros, de maquinistas, que tienen una experiencia de más de 15 y 20 años, en el sector, que se les diga que no tienen experiencia y que no tienen profesionalidad, me parece, en cuanto menos, preocupante y grave.

Decir que esto parecen más conclusiones que hayan salido... o manifiestos que hayan salido de Blanqueries o de la sede de Izquierda Unida, que conclusiones que tengan que presentarse seriamente en una comisión, en una institución como la primera institución de la Generalitat Valenciana. Porque, mire usted, yo no quería entrar en este debate, pero, señor Oltra, las conclusiones de Esquerra Unida, como mínimo, las califico de grotescas. De grotescas. Desde luego, sí que no tiene nada que ver con lo oído ni leído en esta comisión. Porque si ustedes creen que un dictamen tiene que tener en su mayor parte, dedicarse a criticar al grupo mayoritario, en lugar de cumplir con aclarar las causas del accidente, bueno, pues ustedes mismos verán.

O si usted cree que se tiene que ofender la visita del papa, permanentemente, en tres o cuatro hojas, y le puedo leer literalmente, y mezclarlo donde no tiene ningún punto de relación, es que me parece que, claro... Yo creo que usted hace *excusatio non petita, accusatio manifesta*.

Es decir, mire usted, voy a decir algo, porque desde luego, me da hasta vergüenza presentar ese escrito. Porque decir que el Consell no tiene voluntad de meter segu-

ridad –como lo dice usted–, eso sí que me parece una irresponsabilidad. ¿Está acusando, de qué, a un gobierno legítimo y democrático? ¿De no tener voluntad en medidas de seguridad? Yo es que creo que ustedes han escrito y no se han leído su dictamen cuando lo han presentado.

Pero, además, lo que confirma la única utilización política, clarísima, de esta comisión por su parte es que ayer yo tenía esperanzas, porque hubo una ponencia, y dijimos: «Bueno, con independencia del debate, habrá que sacar, ir sacando conclusiones. Habrá que ir mejorando las cosas permanentemente.» Y yo he leído un anexo del que nadie ha dicho nada, porque no les interesa. No les interesa. A ustedes les interesa la descalificación, el insulto, la utilización política. No les interesa nada más. Y no han contestado, absolutamente, al tema del anexo. Al tema del anexo, no han contestado absolutamente nada. Es decir, ustedes, como ponentes, yo creo y entiendo que, desde la buena fe, y desde la responsabilidad, veían que podría ser un tema positivo. Por eso se aprueba por unanimidad, como reza en el acta, que se comprometen a intentar alcanzar puntos de coincidencia en la determinación de algunas medidas de futuro, que se plasmarían mediante la incorporación de un anexo al dictamen aprobado, yo creo que ustedes, de buena fe, como responsables, lo ven de una manera positiva. Pero luego, consultan, y prima solo el interés partidista y electoral. ¡Da igual! «¿Cómo vamos a darle carta de naturaleza a esta comisión? ¿Cómo vamos a aprobar algo, aunque sea evidente, patente, palmario, objetivo, y positivo? ¿Cómo vamos a aprobar algo en esta comisión? Nos tiraría por tierra toda la estrategia. ¿Cómo vamos a aprobar algo, aunque sea beneficioso para los ciudadanos? ¡Nos da igual! ¡Nos da igual! ¡Nos da igual!»

Porque, cuando se debate desde la buena fe se llega a acuerdos como el de ayer de la comisión. Pero, luego, cuando se consultan, solamente vale la estrategia partidista y electoral, como precisamente demuestran. Porque, si no, estamos a tiempo de aprobar este anexo, que dice algo que nadie podrá rebatir, ni discutir, de todos los comparecientes que han pasado en esta comisión. Nadie. Nadie. Y que entiendo que son temas positivos para los ciudadanos, para la sociedad, y para el conjunto de la comunidad. Si estamos a tiempo para aprobarlo. El Grupo Parlamentario Popular está dispuesto a que se someta a votación. Está dispuesto a que se someta a votación.

Claro, pero no interesa. No interesa. Lo que interesa es la estrategia política. No interesa que esta comisión sea seria y que valga para los ciudadanos. No. Interesa lo contrario. Aunque en el fuero interno sepamos que es positivo, aunque en el fuero interno sepamos que es beneficioso, da igual. ¡Da igual! «¿Cómo vamos a darle carta de naturaleza a esta comisión, señor mío? ¿Cómo vamos a dársela?» ¡No! ¡No! Primero, el interés del partido y el interés electoral. Y luego, lo demás.

Por eso, ante las comparecencias, ante la documentación y ante las investigaciones, claro, señor presidente, podría haber sido muy fácil haber llegado a unas conclusiones, además prácticamente por unanimidad. Pero claro, cuando no se quiere escuchar, ni se quiere oír; y cuando no se quiere analizar; y cuando se viene de una predisposición inicial invariable de las causas y del objetivo que se quiere conseguir, es muy difícil. Es decir, cuando uno, en este caso la oposición, no quiere, dos no pueden hablar. Lo hemos intentado, ni por el interés general de la sociedad lo hemos conseguido.

Muchas gracias.

**El senyor president:**

Gràcies a vosté, senyor Castellano.

Senyor Tomás, vol torn de rèplica? Doncs té la paraula.

**El senyor Tomás Puchol:**

Gràcies, president.

Bé, és incidir en el que ja havíem dit en la primera intervenció. Per desgràcia per a tots, açò és una realitat; este accident ha ocorregut. I davant d'ell no val mirar cap a un altre costat, sinó que cal prendre una sèrie de determinacions. Cal fer una anàlisi; cal proposar solucions. I això és el que nosaltres, des del nostre modest *saber y entender*, hem plasmat en la nostra proposta de dictamen.

Evidentment, és dolorós. No tot poden ser alabances. De tant en tant cal entonar el *mea culpa* per part de qui corresponga, i això és el que ha quedat patent en les diferents compareixences que hi ha hagut ací. I a la vista de tot el que hi ha, i tal com ha succeït, jo crec que és una qüestió, i és una qüestió ponderable, i mesurable.

Evidentment, i com s'ha dit també per part d'algun dels oradors hui ací, en esta... ningú està en possessió del que és la veritat absoluta, però el que és la proposta majoritària, o el que hui s'ha de votar, jo crec que dista molt del que és, al nostre entendre, una realitat del que ha vingut a ocórrer, i molt menys d'una solució responsable.

Per tant, nosaltres, insistir una vegada més que ens distància una llarga distància. Per tant, nosaltres ens mantem i ens ratifiquem en el que hem exposat en les nostres propostes de conclusió, i així hem de dir-ho i hem de fer-ho manifest.

Res més i moltes gràcies.

**El senyor president:**

Gràcies a vosté, senyor Tomás.  
Senyor Oltra.

**El senyor Oltra i Soler:**

Gràcies, senyor president.

Bé, la veritat és que està u un tant sorprés. La resposta del portaveu del Partit Popular ha estat molt curiosa. No sé si és que s'han perdut els papers, s'han perdut les formes... No sé què ha passat ací. Però, la veritat, és sorprenent. A més, inclús a nosaltres, que mai ens contesten, ens *ningunegen* vostés, ho han centrat en una cosa estúpida. Escolta, moltes gràcies.

Bé, em pareix genial com ha començat. O siga, que l'oposició ha de demanar disculpes, ha arribat a dir, no?, pel que ha passat. Però és que l'accident... qui mana? Qui mana ací? (*Remors*)

**El senyor president:**

Per favor, senyories.

**El senyor Oltra i Soler:**

Qui mana ací?

Vostés, que donen suport al partit que governa, el partit que ha nomenat una sèrie de responsables que són directament culpables, directament culpables que les coses no s'hagen fet com es podrien haver fet, demana que siga l'oposició la que demane... Este què és? Un altre intent de

fugir de responsabilitats. És una cosa increïble el que cal fer per fugir de la seua responsabilitat.

Diu que en els informes és que hi ha crítiques al Partit Popular. Però, home, tinga en compte que esta comissió havia d'esbrinar els motius de l'accident, les causes, i buscar responsabilitats polítiques, perquè d'altre tipus de responsabilitats es busquen en altres àmbits: el judicial, científic, etcètera. Però si és que són vostés els que estan governant! Què passa, que els molesta que els critiquem? Els molesta? Amb eixa actitud intolerant que tenen, permanentment intolerant, el fet...

Jo crec que vostés ja s'han donat compte que este tema és un tema que els crema; que l'opinió pública valenciana s'ha donat compte que el que ha passat podria haver-se evitat; que no s'ha evitat simplement per la desídia de vostés, per la despreocupació crònica, perquè vostés han destinat les inversions a un altre tipus de qüestions. I jo això del papa ho pose sempre com a exemple. Com a exemple de la facilitat amb què es gasten els diners en un sentit, i la mancança que hi ha en altres sentits. Quan trobem un vicepresident del Consell dir que «per a la visita del papa, el que faça falta...» (*Remors*)

**El senyor president:**

Per favor, senyories.

**El senyor Oltra i Soler:**

Però, per a inversions en seguretat, ja vorem. Sempre pot esperar. Eixa és, eixa és la realitat de tots vostés. Eixa és.

I no intenten escudar-se dient que les crítiques són als treballadors de Ferrocarrils. Però si els quatre treballadors de Ferrocarrils que han vingut ací, els quatre sindicalistes que han estat ací, els quatre han coincidit amb l'oposició, en la manera en com està el tema de la formació, com està el tema de les condicions de treball, com estan les necessitats que tenen.

La crítica nostra és una crítica legítima i a més necessària. És una crítica a la direcció de l'empresa, direcció que els representants dels treballadors han demanat la seua dimissió, perquè s'ha demostrat la incompetència.

Perquè vosté... el que queda clar ací és una cosa: vosté, al front de Ferrocarrils, al igual que al front d'altres empreses i institucions, el que preferixen tindre són «pilotes», «pilotes». Més que gestors eficaços, més que directius amb capacitat de fer coses, gent que els done la píndola. Eixa és la conclusió de tot açò. A eixa gent és la que mosatros critiquem, i critiquem perquè pensem que no estan complint el que caldria.

I l'accident és que era perfectament evitable. Si vostés mateixa ho estan reconeixent. O siga, quan vostés han decidit posar les balises el mes que ve, què estan dient amb això? Què estan dient amb això? Si la línia fóra segura, tan segura, ni faria falta posar eixes balises, ni faria falta un pla de modernització. Si no faria falta res! Inclús vosté en les conclusions, que les conclusions, el famós annex, que jo li he contestat, el que passa és que com vosté no escolta en absolut. Jo, en la primera intervenció quan m'he posicionat respecte a l'informe seu, ja m'he posicionat també de l'annex, l'he anomenat perfectament. Si l'annex, l'annex és una proposta trampa que fan vostés. L'annex reconeix, o siga, recull les mateixes propostes que vostés fan en la comissió. Les tres últimes propostes de vostés són les que configuren l'annex.

Vostés volen, per una banda, aprovar el seu informe amb eixes tres propostes i després obligar a fer-se l'hara-

kiri a l'oposició mitjançant l'aprovació d'un annex que torna a recollir les tres propostes que vostés prèviament han presentat i han fet aprovar en esta comissió. Per tant, no ens faça combregar amb rodes de molí, senyor Castellano.

Jo crec que és evident, jo crec que és evident que a estes altures, a pesar de totes les dificultats que han posat, de vetos, si és que, vaja, és que fa falta tindre molt poca memòria, molt poca memòria (*so per interferències d'un mòbil*) per a oblidar que vosté mateixa en una sessió de ple, davant la cambra, davant la cambra va dir que volien arribar a la veritat, que volien que hi haguera transparència, que no anaven a produir-se vetos. Però què ha quedat de tot això? Però què ha quedat de tot això si ací s'ha vetat molta gent important que donaria informació? S'ha vetat fins i tot papers. S'ha arribat a vetar, vaja, informació d'última hora que estava pràcticament en la premsa. Però què...? De què està parlant? El que s'ha fet per part de vostés, les dificultats que s'han posat perquè no se sàpiga la veritat, ha sigut increïble. El primer objectiu de vostés ha sigut evitar que se sàpiga la veritat. Eixe ha sigut l'objectiu, i fonamentalment que això no toque a la direcció del partit, i especialment al president Camps.

¿Però vosté creu, creu que és digne un president de la Generalitat que va estar en el ple callat, sense intervindre, que va estar amagat, que va adaptar la seua agenda política en base a fugir de la premsa, que va prohibir que se li feren preguntes, que permanentment ha estat fugint de la seua responsabilitat? Però quina classe de president? Quina por? Quina pot té este president? Tenim un president de la Generalitat poregós, poregós davant de les seues responsabilitats. El president de la Generalitat nostra per a què val? Per a tallar cintes solament? Això entra en les seues funcions, és cert, però també la resta, també la resta. Quan s'ha de donar la cara, encara que siga desagradable, cal donar-la. No se pot estar amagant o forçant un conseller, absolutament desprestigiats en estos moments, que «tu te mantens ahí perquè tu eres la meua trinxera, tu eres el que a mi m'has d'ajudar perquè no me toque el tema». Per tant, jo crec que això, això és absolutament jo crec que indigna, indigna d'un president de la Generalitat, d'un conseller, d'un Consell, en definitiva.

I jo crec que les conclusions nostres presenten com creem que han sigut els treballs d'esta comissió, quines han sigut les conclusions que es poden traure a pesar de les dificultats que vostés han fet. I clar que plantejem una sèrie..., una sèrie d'objectius, des de la millora de la formació de personal que ha sigut estrepitosament... Si vostés mateixa ho reconeixen! Quan plantejen, quan plantejen una millora estan reconeixent unes deficiències molt importants en la formació del personal. Però per què? Per què no assumixen cap crítica, de dir: «Bé, la veritat és que estes coses es podrien haver fet d'una altra manera. Les coses podrien haver-se fet millor». O siga, res de res. Vostés són absolutament perfectes.

Jo crec que això demostra una idea de superioritat sobre els altres, una idea de prepotència, una idea de desprec i a opinions contràries que me pareix molt perillós. Ho dic seriosament, me pareix molt perillós. La democràcia no se pot enfocar des del desprec, des del desprec a les opinions minoritàries, màxim quan eixes opinions minoritàries resulta que són..., és que tenen la veritat. Perquè en este cas la tenim, en este cas la tenim. Perquè s'ha demostrat, s'ha demostrat, per la poca gent que han deixat vindre ací, que l'accident era no solament evitable, que ja és important, ja és important, sinó a més previsible. Perquè era un accident en un punt on ja havien hagut proble-

mes. Per tant, era una cosa que vostés tenien l'obligació, tenien l'obligació d'haver assumit com a possible i, per tant, haver plantejat possibles canvis ahí.

Quan demanem en les nostres conclusions un canvi en les orientacions de la capacitat inversora de la Generalitat, per què es fa això? Perquè nosaltres, i ho estem dient des de fa molt de temps, no ha sigut a partir d'este accident. Estem dient que el malbaratament de diners públics que vostés estan fent en obres que considerem nosaltres no prioritàries, això està fent-se a costa de reduir la qualitat i la seguretat en els serveis públics, està fent-se a costa de la sanitat pública. El resultat és que l'estan privatitzant a costa de l'ensenyament. Però és que en el transport públic què més evidència, què més evidència que les coses se podrien haver fet d'una altra manera.

Per tant, jo crec que és una cosa evident. Les coses se podrien i s'haurien d'haver fet d'una altra manera. A mi m'alegra molt, la veritat és que m'alegra molt haver vist la seua reacció, la seua reacció perquè demostra que hem encertat nosaltres en el nostre informe, que hem encertat de ple. O siga, vore la reacció ha sigut, ha sigut fantàstic, ha sigut fantàstic. Hem passat del *ninguneo* permanent a convertir-mos en el punt d'atenció del Partit Popular. Estupend. Gràcies, gràcies, senyor Castellano, gràcies, perquè això ens reafirma en la certesa...

**El senyor president:**

Senyories, per favor.

**El senyor Oltra i Soler:**

...que hem encertat en el nostre document. I que en el nostre document estan...

**El senyor president:**

Per favor, senyories, guarden silenci.

**El senyor Oltra i Soler:**

...estan les raons, les causes d'eixe accident i les propostes de solució.

Vostés no contempen propostes de solució. Vostés contempen propostes de tancar el problema, de tancar el problema, d'amagar-lo, derivar responsabilitats. «Clar, és que com no n'hi havia normativa de seguretat, és que com no sé què!». Les normatives són iguals en tota Espanya, eh! Estos accidents podrien passar en altre lloc, però no passen, no passen. Per què no passen? Perquè les mesures de seguretat allí són més extremes. Igual que ací tenim línies de metro com la 3 i la 5 que no hageren... Però vosté, és que no es dóna compte del que han fet, del que han deixat fer? Eh! De tindre una línia que estava desfasada hui en dia, tindre-la anys i anys. I no val l'argument que dos mesos ans havien anunciat la millora, fins a l'any 2010. I ja vosté sap com se complixen els plans en el seu govern.

Per tant, jo crec que vosté mateixa en la seua..., en el seu dictamen i fonamentalment en la seua reacció visceral, en la seua reacció visceral, jo crec que confirma que ací hi ha responsabilitats polítiques evidents, fallades estrepitoses. I per tant això jo crec que és l'anunci que vostés saben que açò la ciutadania valenciana no ho oblidarà, no ho oblidarà. Ha sigut molt gros el que ha passat. La població valenciana no oblidarà ni acceptarà que es fuja d'estes responsabilitats. I això ho sap vosté. I d'ahí

ve el nerviosisme de gran part de vostés i la desaparició pràctica d'altra bona part. Per tant, encara que intenten amagar el problema, encara que intenten dissimular les seues responsabilitats, ahí estan, ahí estan, per desgràcia ahí estan. I, per tant, no van a poder fer-ho.

Per tant, nosaltres ens ratifiquem que les conclusions d'esta comissió, les conclusions oficials, eh, que seran aquelles que isquen votades hui i que aniran al ple, són unes conclusions falses, deliberadament falses, perquè vostés saben la veritat i saben que no és així. Solament el desig de tapar-ho, solament el desig de protegir els seus responsables, els seus responsables a nivell del Consell i que no afecte criteris electorals, que és el que des del primer moment han tingut vostés voluntat d'evitar-ho, és el que fa aprovar unes conclusions falses i insultants, falses i insultants a la memòria de les víctimes. Eixa és la realitat.

Gràcies.

#### **El senyor president:**

Gràcies a vosté, senyor Oltra.  
Senyor Perelló.

#### **El senyor Perelló Rodríguez:**

Gracias, señor presidente.

Con el riesgo de que me digan ustedes que me detengo en aspectos filosóficos de la política que no vienen a cuento o que me digan conceptualista, hay alguna cosa que no voy a resistir en decirles, porque es que es tremendo lo que se oye en esta sala y en estas Cortes de vez en cuando.

Mire, yo empezaría por decirle al señor Castellano que un día tiene usted que disertar en exclusiva, aunque haya que hacer una sesión extraordinaria, sobre el concepto de seriedad. Porque es que usted permanentemente aquello que no es suyo, y aquello que no le gusta y aquello que contradice lo que usted dice, empieza diciendo que no es serio. Yo cuando le oigo decir «esto no es serio» me echo a temblar. Mire usted, seriedad yo no sé lo que es, pero sí que sé lo que no es. Y no es poner cara de cartón permanentemente o no tener sentido del humor. ¿Eso no es seriedad? Ha habido criminales en el mundo tremendos que han sido personas serias de cuello blanco, y estafadores y narcotraficantes serios y rigurosos vestidos de Armani.

¡Ser serio es otra cosa! ¡Ser serio es otra cosa! Primero es escuchar y aceptar al otro, aunque no te guste, y encajar la crítica. Eso empieza a ser serio. Pero no diga nunca más que lo que usted hace es serio y lo que los demás hacemos no es serio. Yo reconozco que soy menos serio que usted, me han parido así. Ahora, me la juego con usted a la hora de ser serio a la hora de cumplir mi trabajo, me la juego, qué quiere le cuente. Es que no..., «no son serios». O «no tienen buena fe». Oiga, ¿también dando patentes de seriedad y patentes de buena fe? Pues vamos a ver.

Es que son pretenciosos hasta cuando ironizan. Dice usted: «Es que han pedido ustedes la dimisión de medio mundo». Ya sé que es una ironía, pero, oiga, ¡qué mundo más pequeño!, porque si pedir la dimisión de un conseller es la dimisión de medio mundo, pedir la de dos es pedir la dimisión del mundo entero. ¿No le parece que dos conseillers, por muy respetables que sean, no hacen un mundo, aunque sean del PP? ¿Que el mundo es otra cosa más plural, más amplia, más animosa y sobre todo más divertida y más llena de vida? ¡Un conseller no es medio mundo! ¡No lo es! Aunque se merezca que medio mundo le pida la dimisión por su actitud. ¡No lo es!

La democracia, señor Castellano, es válida siempre, claro que sí. Nadie cuestiona que aquí vamos a perder las votaciones. Nadie lo cuestiona. Lo que está en juego, y usted lo pone cada vez que habla, es que el que toma la decisión y dice a los demás de su grupo lo que han de votar, y todos levantando su voto porque todos son mayores de edad, si no no podrían ser diputados, votan, tienen que asumir el comentario, la crítica y la opinión que tiene el resto de humanidad y el resto de los grupos sobre ese voto. Que es lo que ustedes no asumen.

La democracia es así. Si nosotros no queremos ganarle con menos votos, si está asumido. Pero ustedes que levantan el voto, asuman su responsabilidad. Pero, claro, como no la asumen cuando gobiernan, como no la asumen cuando administran una empresa pública, como no la asumen cuando tienen un accidente, tampoco la asumen cuando levantan el dedo. Un ciudadano diputado o una ciudadana diputada cada vez que levanta el dedo, él sabrá por qué es: porque está convencido, por disciplina de partido o por lo que sea. Es su responsabilidad, es su dedo y es su manifestación de voluntad. ¡A ver si estamos aquí haciendo otra cosa que no sea la política, eh! ¡Que nadie luego se llame a andana! Cada uno que levanta el dedo es responsable de eso. Y si por levantarlo de otra manera se arriesga a que lo echen del partido, que lo levante si tiene dignidad, porque a partir de haberlo levantado no valen excusas. Y eso es seriedad. Aunque uno no pueda decirlo riéndose. Podría decirlo riéndome, pero me da miedo, porque la risa en estas Cortes y con ustedes es un elemento de condena, y el sentido del humor una tara. En vez de algo, en vez de algo que colabora a vivir. Si algunos tuvieran más sentido del humor marearían menos a los demás y gobernarían mejor, en vez de poner la cara de palo que ponen todos los días cuando se levantan.

A partir de ahí, señor Castellano, si alguien ha faltado a los trabajadores... Es que, claro, tenemos la misma cuando criticamos a Canal 9. Aquí críticas a los manipuladores de Canal 9 y te dicen: «Se ha metido usted con los trabajadores». ¡Pero si los trabajadores son víctimas de ustedes! Aquí nadie menciona a los trabajadores. ¿Quién ha faltado a los trabajadores de la empresa en esta comisión hace unos minutos? ¡Pues ustedes! Porque el que ha faltado a los trabajadores, ese que los utiliza como elemento y como munición para lanzarlo contra la oposición. Es decir, quien ha faltado a los trabajadores es quien ha omitido de su dictamen la versión íntegra de los maquinistas, que todavía hoy la sostienen en la prensa, que todavía hoy la sostienen en la prensa, hay un comunicado en la prensa hoy. ¡Pues ustedes la han omitido! Quien omite la opinión de los trabajadores deliberadamente, falta a los trabajadores y a toda su clase.

Por tanto, menos lobos con quién falta a los trabajadores, eh. Ya está bien de aguantar lo que no hay que aguantar. Ya está bien de aguantar lo que no hay que aguantar, señor Castellano.

Yo le he dicho cuando he intervenido alguna opinión respecto del anexo. Si algo me caracteriza y caracteriza a mi grupo es poner la cara siempre, aunque algunas veces nos la partan, unas veces con motivos y otras sin motivos.

Le he dicho, pero le voy a volver a decir, y recordará que le he dicho que la inexistencia normativa no ha impedido..., no ha sido la causa, no ha sido la causa de que haya accidentes en otros lugares, porque no ha habido. Y que cómo ha cubierto cada uno esas carencias normativas ha resultado en que uno no tiene accidentes y otros han tenido. ¡Es así! Si nadie queríamos que tuviera un accidente nadie. Pero es que lo han tenido y hay que re-

cordárselo cada día. Pero las carencias normativas, en el supuesto de que existan –ahora le explicaré que no–, no ha sido la causa de ningún accidente fuera de aquí. Y le diré más. Es que la carencia no es tanta. Es que ustedes están diciendo aquí que no hay normativa.

Mire usted, se ha aprobado un Plan estratégico de seguridad en Renfe para el período 2005-2009, con un montante de 290 millones de euros, que incluye actuaciones a nivel estatal en sistemas de seguridad y señalización, en mejora de la formación del personal, de inspección y control de la operación ferroviaria. ¿Con qué objetivo? Reducir al 0,30 el año 2009 la tasa de accidentalidad que se ha heredado de la legislatura pasada, que es del 0,78. Está aprobado a nivel de Estado, está aprobado.

Acaba de aprobarse, pactado con los sindicatos, la normativa sobre formación de profesionales y de maquinistas que ha establecido las 1.150 horas.

Pero hay más. El Reglamento de seguridad ferroviaria está en este momento revisándose –que aquí no se ha revisado– y en aprobación. Se va a crear una autoridad independiente para la investigación de accidentes, se va a establecer que se elabore un informe anual donde se analicen las causas y se propongan medidas tendentes a evitarlos. Esto, sus diputados, si los hubieran llamado, y no están de vacaciones todos los de Madrid juntos, pues, podrían haberles explicado que eso ya ha pasado por el Congreso de los Diputados, eso ya está, una en fase de elevación y otra en fase de elaboración. Pero, es que hay órdenes que yo le puedo dar a usted de las directivas europeas, referidas a seguridad. Hay una orden del 31 de enero de este año que se refiere a las condiciones para la homologación del material rodante, material que no sería homologado en la línea 1, y de los centros de mantenimiento, que se fija en la cuantía de la tasa por certificación de dicho material. No sería homologado y ustedes saben por qué, porque ustedes pidieron la certificación de... –me rectifican si me equivoco– en el ISO, la certificación ISO para la línea 3 y la línea 5, y la concedieron, porque reunía los requisitos, pero no han pedido la certificación ISO para la línea 1 porque no se puede conceder. Cuando las cosas están así hay que ser menos soberbio.

Mire, no se puede aprobar el anexo por las razones que le he dado y porque cuando se parte de un diagnóstico tan radicalmente distinto, cuando se parte de una administración de una empresa tan viciada de origen, de falta de crédito y de falta de confianza, no se le puede confiar absolutamente nada. Y porque, además, acordar solo unas pequeñas propuestas legislativas que, por otra parte, se quedarían aprobadas con el resto de dictámenes o podríamos incluirlas en el voto particular porque para eso tenemos un tiempo hasta el lunes, no valdría ni más ni menos que para confundir a la opinión pública, para pensar que aquí las causas han sido otras. No valdría para nada, para nada, primero porque le he desmontado ya que una parte ya está hecha y, segundo, porque quien ha de hacer la segunda, con todo el respeto, no se ofenda, no tiene nuestra confianza ni nuestro crédito, no la tiene. Si hubiera dicho usted que va a dimitir el equipo, que ha dimitido el consejero o medio mundo, como usted lo ve, posiblemente podríamos haber hablado. Pero, a ese señor, a esa consejera, a esos directores generales y a esa directora general no le confiamos ni el cochecito de nuestros niños, no se lo confiamos, porque han demostrado que obstaculizaban la comisión, que guardaban la verdad y que no están dispuestos a asumir responsabilidades.

Por tanto, no nos diga que le demos la voluntad y la aquiescencia, después del diagnóstico que le hemos he-

cho, de pactarle algo. Es así. Y le digo una cosa, y está asumido, y está asumido, y no está previsto que se vote aquí porque no está en el orden del día, pero con su mayoría puede hacer lo que quiera; que quiere someterlo a votación, haga lo que quiera, nuestro voto lo defendemos con uñas y dientes como un acto de la democracia y no culpabilizaremos a usted de lo que hayamos votado. Votaremos lo que consideremos que hay que hacer y lo asumiremos como hemos asumido todo.

Pero es que, señores, ustedes, y quizás la máxima exponente, que es lo que le voy a decir ahora, fue la directora general, llevan todo el tiempo en esta comisión abominando de la política y pidiéndonos que hagamos religión, pidiéndonos que hagamos religión. Y les voy a explicar por qué. Sí, sí, sí, abominando de la política porque toda crítica política la desprecian, porque todo el análisis político lo desprecian, porque toda posibilidad de pedir responsabilidades políticas la desprecian en un parlamento, en un parlamento, hasta el extremo que la directora general, que yo humanamente entiendo y hablé con ella anteriormente sin estar aquí, por teléfono, para otra cosa, entiendo que está afectada porque es un ser humano, pero vino aquí a pedir dos elementos básicamente religiosos: compasión y tiempo. Es decir, ustedes piden compasión en vez de crítica y responsabilidades y tiempo para que las personas rectifiquen y lo que han hecho mal lo hagan bien.

Miren, en religión se espera que los malos se hagan buenos, no digo que ellos sean malos, digo que se espera que los que tienen errores, pues, los corrijan pagando una penitencia. Pero, en política no se espera que las personas tengan cambios, se hacen cambios en las personas. A la política y a la religión las diferencia una proposición. Si esperan que se produzcan cambios en las personas está usted confiando en la religión, y si hace cambios de personas está usted haciendo política. Y aquí hemos venido a hacer política. Y la buena fe se manifiesta con evidentes conductas. Y no se ofenda por lo que le voy a decir. La buena fe, que también tiene que ver con la religión, pero que exige manifestación expresa de una conducta, aquí no se ha dado.

No nos pida y nos diga que es de buena fe ocultar información, que es de buena fe decir que no ha pasado nada, que es de buena fe todo lo que han hecho ustedes con su mayoría y que es de buena fe vetar comparecencias, vetar documentación y votar en contra de que se traiga más y se diga que no es de buena fe criticarles a ustedes. La buena fe exige manifestaciones, y las manifestaciones que ustedes han tenido hasta la fecha, individual y colectivamente, a nosotros no nos evidencian que estén en el camino de la buena fe. Y, por eso, no les podemos confiar ningún acuerdo ni ningún pacto. Yo no hubiera utilizado esta expresión, pero al sacarla usted me la ha puesto en la mano.

Aquí lo que pasa, señor Castellano, es que algo ha fallado y alguien tiene responsabilidad. Y la buena o mala fe se demostrará cuando alguien asuma... que mire lo que le digo, se asumirá, tardarán uno, tardarán dos, huirán, escapan, pero en cualquier esquina o en cualquier urna tropezarán con la responsabilidad en su día no asumida.

Nada más y muchas gracias.

#### **El senyor president:**

Gracias a usted, señor Perelló.

Bé, senyories, doncs, finalitzat el debat, procedix ara passar a les votacions.

En primer lloc, cal votar la proposta recomanada per la ponència. Vots a favor de la proposta recomanada per la ponència? Gràcies. Vots en contra? Gràcies. Per 9 vots a favor i 8 en contra queda aprovada la proposta recomanada per la ponència i que ara es convertirà en dictamen de la comissió per a elevar al ple.

Per a què vol la paraula, senyor Castellano?

**El senyor Castellano Gómez:**

Senyor president, per una qüestió d'ordre.

Volguera sol·licitar, si cap grup de l'oposició s'oposa, que es poguera votar l'annex que s'ha presentat.

Gràcies. *(Remors)*

**El senyor president:**

Senyor Such, no es pose nerviosa la seua senyoria. No es pose nerviosa.

El senyor Castellano té dret legítim per a plantejar totes les qüestions que vulga, igual que vostés.

Què és el que es vota en la comissió? Es vota el que ha elevat la ponència. La ponència ha elevat una proposta recomanada, que ja era pròpia de la ponència, i ha permès que es voten altres propostes alternatives que, encara que no estan recomanades per la ponència, es permet que es porten i van a votar-se a continuació.

El que planteja el senyor Castellano és altra cosa distinta, és que es vote un annex que en la ponència es va acordar intentar elaborar-ho, però no l'ha conegut la ponència com a tal per a pronunciar-se a favor d'ell. *(Remors)*

Senyors, facen el favor d'atendre i de callar, que a la millor a algú li servix de lliçó!

Què he dit amb tot astò? Que només podria votar-se el que el senyor Castellano ha proposat si hi ha unanimitat en la comissió, només en eixe cas perquè la comissió és sobirana i podria votar-se. Si no hi ha unanimitat, no es pot votar.

Què volia dir, senyor Perelló?

**El senyor Perelló Rodríguez:**

Quería decir dos cosas y, si quiere que aproveche el tiempo, le doy ya mi opinión. La primera, ya la había aclarado usted respecto a las votaciones que se van a celebrar de las otras propuestas, y quería preguntarle si hemos de dejar testimonio de que nos reservamos el derecho a voto particular, que lo dé usted por sentado que nos reservamos.

Y, posteriormente, con respecto a lo que usted plantea, la ponencia hizo una manifestación de voluntad que no, ningún texto. Por tanto no tenemos ningún texto que no haya podido circular, en todo caso internamente, y, por tanto, nosotros planteamos que se respete el orden del día en este sentido.

**El senyor president:**

Muchas gracias.  
Sí, senyor Oltra?

**El senyor Oltra i Soler:**

Gràcies, senyor president.

Els mateixos termes. O siga, en la ponència va a ser una conversa d'un plantejament que es va dir que es consultaria, que ja es voria, per tant no s'ha arribat a res. Jo crec que el que es pretén ara és manipular la comissió i jo crec que no cal.

**El senyor president:**

Vol dir alguna cosa? *(Remors)*

**El senyor Tomás Puchol:**

Bàsicament, jo sóc a la millor el que menys...

**El senyor president:**

Per favor.

**El senyor Tomás Puchol:**

...sóc el que menys hauria de parlar perquè tal com havia exposat al principi, bé, per una sèrie de malentesos o el que fóra no vaig poder assistir. Per tant, sóc el menys apropiat per a pronunciar-me en este cas.

**El senyor president:**

Moltíssimes gràcies.  
Aleshores, senyor Castellano.

**El senyor Castellano Gómez:**

Gràcies, senyor president.

No fou una conversa, fou en l'acord tres de la ponència del dia d'ahir. Jo, simplement, molt respectuosament...

**El senyor president:**

Senyories, per favor.

**El senyor Castellano Gómez:**

...molt respectuosament havia dit que si ningun grup s'oposava, coneixedor del reglament, si es podia votar. Com n'hi ha oposició, doncs, evidentment no es va a poder votar. Jo crec que he dit molt clar, molt clar, que si ningun grup s'oposava.

**El senyor president:**

Moltíssimes gràcies.

La presidència s'alegra enormement que tots hagen coincidit amb el que la presidència ha dit en un principi.

Senyories, continuem amb les votacions.

Procedix ara votar la proposta alternativa del Grup Parlamentari Mixt, que en el supòsit que siga rebutjada tindrà dret el Grup Mixt a mantindre-la com a vot particular, que pot manifestar en este moment, conforme ha fet el senyor Perelló, amb independència que dintre de termini, i el termini finalitza el dilluns dia 7 a les 14 hores, es ratifique per escrit.

Vots a favor de la proposta alternativa del Grup Mixt? Gràcies. Vots en contra? Gràcies. Abstencions? Gràcies. Per 1 vot a favor, 7 abstencions i 9 en contra, queda rebutjada.

Passem ara a votar la proposta alternativa del Grup Parlamentari Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valen-

ciana: Entesa, deixant constància al senyor Oltra i al seu grup que si és rebutjada té dret a mantindre-ho com a vot particular, que pot manifestar ara en este moment a efectes de documentacions, però que haurà de ratificar per escrit abans que finalitze el termini, que és a les 14 hores del dilluns dia 7.

**El senyor Oltra i Soler:**

Ratificaré després de la votació.

**El senyor president:**

Perdó? Clar, clar, si queda rebutjada, he dit.

Vots a favor de la proposta alternativa d'Esquerra Unida? Gràcies. Vots en contra? Gràcies. Abstencions? *(Un diputat intervé sense micròfon)*

Repetim la votació, no es preocupe. Vots a favor de la proposta d'Esquerra Unida? Gràcies. Vots en contra? Gràcies. Per 8 vots a favor i 9 en contra, queda rebutjada la proposta alternativa d'Esquerra Unida.

Ara sí, senyor Oltra.

**El senyor Oltra i Soler:**

Per a fer constar que volem mantindre-la com a vot particular de cara al ple.

***Proposa d'alteració de l'ordre del dia***

**El senyor president:**

Correcte. Moltes gràcies.

Correspon ara votar la proposta alternativa del Grup Parlamentari Socialista. I torne a dir el mateix, que en el cas que siga rebutjada podrà mantindre's com a vot particular per a debatre en el ple, manifestant en este moment, que ja ho ha dit el senyor Perelló, per si fóra rebutjada, però que caldrà ratificar per escrit abans de les 14 hores del dilluns dia 7.

Vots a favor? Gràcies. Vots en contra? Gràcies. Per 8 vots a favor i 9 en contra, queda rebutjada.

Senyories, ara, la presidència proposa una alteració de l'ordre del dia, que seria incloure un punt que només seria la designació del membre de la comissió que presente el dictamen davant del ple.

Estan d'acord amb l'alteració de l'ordre del dia? Per unanimitat queda alterat l'ordre del dia.

***Designació del membre de la comissió que ha de presentar el dictamen davant del ple***

**El senyor president:**

Aleshores, ara, tenen la paraula els grups parlamentaris, en compliment d'este nou punt, per a manifestar els seus criteris respecte de la presentació del dictamen.

Senyor Castellano.

**El senyor Castellano Gómez:**

Gràcies, senyor president.

Com és tradicional i habitual en este tipus de comissions, mosatros proposaríem que fóra el mateix president de la comissió qui presentara el dictamen al ple.

Gràcies.

**El senyor president:**

Senyor Tomás.

**El senyor Tomás Puchol:**

Cap objecció.

**El senyor president:**

Gràcies.

Senyor Oltra.

**El senyor Oltra i Soler:**

D'acord.

**El senyor president:**

Senyor Perelló.

**El senyor Perelló Rodríguez:**

Coincidentes con esta propuesta.

**El senyor president:**

Muchísimas gracias.

La presidència dóna les gràcies per la confiança però, a més, vull agrair a totes les seues senyories, agrair també als lletrats de la cambra, als membres de la Mesa, als representants dels mitjans de comunicació, als funcionaris i treballadors de la casa la col·laboració que al llarg d'estes sessions, valga la redundància, llargues sessions d'esta comissió que hui finalitza, han prestat a la presidència.

Igualment he de manifestar, perquè quede constància, que hui ha finalitzat el tràmit de la comissió, de tot el que fa referència a la comissió d'investigació en fase de comissió.

Senyories, en fase de comissió ha finalitzat. Ara, els acords s'elevaran al ple, acompanyats dels vots particulars, perquè el ple, el dia que siga convocat d'acord amb el calendari establert, que serà per al dia 11, es pronuncie.

Per tant, moltíssimes gràcies a tots.

Senyories, s'alça la sessió.

*(S'alça la reunió a les 12 hores i 40 minuts)*