



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XIV* legislatura · tercer període · sèrie C · número 382

Comissió de Polítiques Digitals i Territori

Sessió 21, dimecres 27 de juliol de 2022

Presidència de l'H. Sr. Ramon Tremosa Balcells

TAULA DE CONTINGUT

Compareixença de la presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per a informar sobre l'accident ferroviari de la línia Llobregat-Anoia del 16 de maig de 2022 357-00640/13	4
Compareixença del director general de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per a informar sobre l'accident ferroviari de la línia Llobregat-Anoia del 16 de maig de 2022 357-00639/13	8
Sol·licitud de compareixença de Jordi Corominas, de la Secció de Ciències i Tecnologia de l'Institut d'Estudis Catalans, perquè presenti l'informe de l'aeroport de Barcelona - el Prat (posposada) 356-00756/13	18
Sol·licitud de compareixença d'una representació del Col·lectiu Punt 6 perquè presenti la guia <i>Mobilitat quotidiana amb perspectiva de gènere</i> 356-00769/13	18
Sol·licitud de compareixença d'una representació del Consorci Viari de la Catalunya Central perquè informi sobre les principals necessitats en matèria d'infraestructures i mobilitat de la Catalunya Central 356-00775/13	19
Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs perquè informi sobre la proposta de desenvolupament per a la zona del Baix Besòs 356-00776/13	19

* Denominació que adopta la legislatura actual a partir del 4 de juny de 2021, en compliment de la Resolució 9/XIII del Parlament de Catalunya, aprovada pel Ple en la sessió 7, del 2 de juny de 2021 (BOPC 50/13, del 04.06.2021).

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

El *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya* (DSPC) reproduïx només les intervencions orals fetes durant la sessió. La resta de documentació que acompanya la intervenció es pot consultar a l'expedient de la comissió.

Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7976 (general)

0213-7992 (sèrie C)

DL: B-3.468-1982

www.parlament.cat

Sessió 21 de la CPDT

La sessió de la Comissió de Polítiques Digitals i Territori (CPDT) s'obre a les deu del matí i quatre minuts. Presideix Ramon Tremosa Balcells, acompanyat de la vicepresidenta, Mireia Dionisio Calé, i de la secretària, Irene Aragonès Gràcia. Assisteix la Mesa el lletrat Antoni Bayona Rocamora.

Hi són presents Eva Candela Lopez, Juan Luis Ruiz López i Jordi Terrades Santacreu, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; Ferran Estruch i Torrents, Engelbert Montalà i Pla i Eugeni Villalbí Godes, pel G. P. d'Esquerra Republicana; Cristina Casol Segué, Jordi Fàbrega i Sabaté i Maite Selva i Huertas, pel G. P. de Junts per Catalunya; Montserrat Vinyets Pagès, pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar; Marc Parés Franzi, pel G. P. d'En Comú Podem, i Marina Bravo Sobrino, pel G. P. de Ciutadans.

Assisteixen a aquesta sessió la presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Marta Subirà i Roca, i el director general de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Pere Calvet Tordera.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Compareixença del director general de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori per a informar sobre l'accident ferroviari de la línia Llobregat-Anoia del 16 de maig de 2022 (tram. 357-00639/13). Comissió de Polítiques Digitals i Territori. Compareixença.

2. Compareixença de la presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori per a informar sobre l'accident ferroviari de la línia Llobregat-Anoia del 16 de maig de 2022 (tram. 357-00640/13). Comissió de Polítiques Digitals i Territori. Compareixença.

3. Sol·licitud de compareixença de Jordi Corominas, de la Secció de Ciències i Tecnologia de l'Institut d'Estudis Catalans, davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori perquè presenti l'informe de l'aeroport de Barcelona - el Prat (tram. 356-00756/13). Andrés Bello Sanz, del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

4. Sol·licitud de compareixença d'una representació del Col·lectiu Punt 6 davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori perquè presenti la guia *Mobilitat quotidiana amb perspectiva de gènere* (tram. 356-00769/13). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar, Grup Parlamentari d'En Comú Podem. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

5. Sol·licitud de compareixença d'una representació del Consorci Viari de la Catalunya Central davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori perquè informi sobre les principals necessitats en matèria d'infraestructures i mobilitat de la Catalunya Central (tram. 356-00775/13). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar, Grup Parlamentari d'En Comú Podem. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

6. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori perquè informi sobre la proposta de desenvolupament per a la zona del Baix Besòs (tram. 356-00776/13). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar, Grup Parlamentari d'En Comú Podem. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

El president

Bé, molt bon dia a tothom. Benvinguts a una altra sessió de la Comissió de Polítiques Digitals i Territori.

Avui tenim a l'ordre del dia dues compareixences que tenen relació amb l'accident ferroviari de la línia Llobregat-Anoia, del 16 de maig del 2022.

Tenim amb nosaltres la presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, senyora Marta Subirà, benvinguda. També tenim el senyor Pere Calvet, director general de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Donarem un primer torn d'intervenció a la presidenta i després al director general de fins a un màxim de vint minuts, que no cal que sigui esgotat aquest temps si no es vol. Després obrirem un torn els grups parlamentaris fins a un màxim de cinc minuts, amb una mica de flexibilitat, si cal. Hi hauria un torn de rèplica per contestar o afegir informació de fins a un màxim de deu minuts.

Per tant, doncs, aquestes compareixences, que van ser demanades per gairebé tots els grups parlamentaris, doncs, avui les substanciem abans de marxar de vacances.

Compareixença de la presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per a informar sobre l'accident ferroviari de la línia Llobregat-Anoia del 16 de maig de 2022

357-00640/13

Per tant, doncs, dono la paraula, en primer lloc, a la senyora Marta Subirà.

La presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (Marta Subirà i Roca)

Perfecte. Molt bon dia a tothom. Moltes gràcies, president, lletrat, senyores i senyors diputats.

Comparec a petició dels partits amb representació al Parlament en qualitat de presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per donar compte de les circumstàncies en les quals es va produir l'accident entre dos trens el passat 16 de maig, a Sant Boi de Llobregat, i que va ocasionar, lamentablement, la mort d'un dels nostres treballadors.

Des d'aquí, i abans de començar, vull reiterar el condol a la família de la víctima i també a tots els treballadors i treballadores de Ferrocarrils, que hem perdut un company d'una forma inesperada i tràgica en un succés inèdit a la companyia i que, per tant, ens ha colpit a tots i a totes.

M'acompanya, com deia ara fa un moment el president, en aquesta compareixença el director general de Ferrocarrils, el senyor Pere Calvet, que els oferirà a continuació de la meva intervenció els detalls tècnics de l'accident, que han estat recopilats i analitzats exhaustivament en el marc d'una investigació interna que l'empresa va iniciar tot just després de l'accident.

Per part meva els faré la cronologia dels fets amb una descripció de totes les actuacions que vàrem dur a terme des del primer moment. Després de la intervenció, quedem a la seva disposició per tal de resoldre dubtes addicionals que els puguin sorgir.

Pel que fa a la cronologia dels fets, el dilluns 16 de maig de 2022, a les 18.05 hores, es va produir un accident ferroviari entre els dos trens de Ferrocarrils, un de mercaderies i un de passatgers, en la línia Llobregat-Anoia de Ferrocarrils, a l'altura de l'estació de Sant Boi. El tren de mercaderies havia sortit de l'estació de Súria a les 14.08 hores i circulava per la via 2 en sentit Barcelona. Entre les estacions de Molí Nou i Sant Boi es van produir una sèrie de fets que van provocar el descarrilament i posterior bolcat del segon vagó de mercaderies que va envair la via 1. De forma pràcticament simultània al bolcat, sortia de l'estació de Sant Boi, per la via 1 i en direcció a Martorell, un tren de passatgers, concretament un S8, que feia el trajecte de Barcelona Plaça Espanya - Martorell, amb noranta-quatre persones a bord que va impactar contra el vagó bolcat.

La topada es va produir principalment a la cabina de conducció del tren de passatgers i, com a conseqüència, el maquinista va morir a l'instant. Hem pogut comprovar que el maquinista, segurament en adonar-se de la situació, va iniciar la frenada d'urgència del tren, que va anar reduint la velocitat. Aquest fet no va impedir el seu decés, però sí que va limitar les conseqüències de l'accident, evitant afeccions més importants als usuaris.

Quan es produeix un accident, Ferrocarrils de la Generalitat actua sempre posant el focus en tres fronts. En primer lloc, en l'activació del protocol d'emergències; en segon lloc, la informació al client i la gestió del servei per garantir la mobilitat als usuaris, i, en tercer lloc, l'activació dels treballs per a la retirada del material mòbil i la inspecció i reparació de la infraestructura, si s'escau, per tal de restablir el servei ferroviari al més aviat possible.

Per tant, i pel que fa al primer punt, l'activació del protocol d'actuació en cas d'emergències, tal com està establert en cas d'accident, des del centre de comandament integrat, el cap de sala, amb el suport del cap de guàrdia, va activar immediatament aquest protocol, un protocol que contempla la comunicació immediata al 112 i al Centre de Coordinació Operativa de Catalunya, el CECAT, per activar el pla Procicat per a emergències en el transport de viatgers per ferrocarril, emergència 1, en aquest cas.

Al mateix temps, es va convocar el Comitè de Crisi de Ferrocarrils al centre de comandament integrat per al seguiment de l'emergència i per a la coordinació dels recursos interns en comunicació permanent amb el CECAT.

El comitè de crisi el va convocar el cap de producció de circulació, màxim comandament de guàrdia, que va ser rellevat quan va arribar el director d'FGC Operadora. També es va convocar el responsable de producció i estacions, el responsable del centre de comandament integrat, el de producció i circulació, la responsable de premsa, el de comunicació interna, la directora d'organització i persones i la responsable de normes i processos jurídics laborals. L'activació del Procicat va mobilitzar el Servei d'Emergències Mèdiques, el SEM, Bombers i Mossos d'Esquadra. El SEM va arribar al lloc dels fets a les 18.23 hores.

D'acord amb la informació de Protecció Civil, de les noranta-quatre persones que viatjaven en aquell moment en el tren de passatgers, setanta-una van marxar en els primers moments sense requerir atenció mèdica, un cop passat el cribatge del SEM. Vint-i-tres persones, cap d'elles greu, van ser ateses *in situ* pel SEM; d'aquestes, onze van ser donades d'alta allà mateix i dotze passatgers van ser adreçats a un centre hospitalari per a seguiment. D'aquests dotze ingressats als hospitals, deu van ser donats d'alta aquella mateixa nit i els dos restants, l'endemà al matí.

El maquinista i l'ajudant de tracció del tren de mercaderies, que van resultar il·lesos, també van ser atesos allà mateix pel Servei d'Emergències Mèdiques, que els va donar assistència psicològica. Així mateix, el SEM també va donar atenció psicològica als viatgers, als companys i familiars del maquinista traspassat, que durant la tarda es van acostar al lloc dels fets. La directora d'organització i persones de Ferrocarrils va acompanyar en tot moment la família del maquinista traspassat.

Activat el comitè de crisi, ens vam desplaçar al lloc dels fets jo mateixa, el director general de Ferrocarrils, l'equip de les àrees d'operadora, material mòbil, xarxa ferroviària, i organització i persones per avaluar la situació i donar suport als treballadors i a la família de la víctima.

També es van personar de seguida als llocs dels fets l'alcalde de Sant Boi, la senyora Lluïsa Moret, amb qui vaig tenir comunicació telefònica des del primer moment; l'alcalde de Santa Coloma de Cervelló, Jordi Bartolomé, membres dels dos consistoris, així com la policia local, i a tots ells, especialment a l'alcalde de Sant Boi, agrair-los molt sincerament el suport donat durant aquells moments i també durant els dies posteriors.

Aquella mateixa tarda-vespre també es va desplaçar a la zona el vicepresident i conseller de Polítiques Digitals i Territori, el senyor Jordi Puigneró, per avaluar la situació i atendre els mitjans desplaçats a Sant Boi.

El segon punt d'actuació és la informació al client. En paral·lel a l'activació del protocol d'emergències, des del centre de comandament integrat es va activar aquest protocol d'atenció al client amb l'objectiu d'informar les persones usuàries i gestionar el servei de transport alternatiu per carretera per poder garantir la mobilitat en el tram afectat. Aquesta informació va consistir en reforçar la comunicació a través de la megafonia i de pantalles d'informació a les estacions de la línia, comunicar les incidències del servei a través de les xarxes socials, sobretot al Twitter de servei, que és el mitjà que habitualment utilitzem per informar puntualment de qualsevol incident, i també vam desplegar més personal d'atenció a les estacions per informar els clients allà mateix del que estava passant i de la situació del servei. I un cop arribats els busos, també aquest personal va guiar les persones als punts de transbordament on s'oferia aquest servei de transport alternatiu per carretera.

El servei ferroviari i el servei alternatiu per carretera es van configurar de la següent manera –intentaré ser molt breu. El mateix dia de l'accident, el servei de la línia Llobregat-Anoia va quedar aturat durant trenta-cinc minuts. Després d'aquest temps, es va poder restablir el servei de trens entre les estacions de Plaça Espanya i Cornellà Riera i entre Colònia Güell i el final de la línia, els ramals de Manresa i Igualada, i, per tant, va quedar afectat el servei ferroviari durant aquella tarda entre les estacions de Cornellà Riera i Colònia Güell, on es va oferir aquest servei alternatiu per carretera, coordinat amb els horaris amb el servei de tren. Es van posar a disposició dels usuaris fins a tretze autobusos pertanyents a quatre operadors diferents.

Estem parlant d'un servei de bus llançadora que garantia que quan arribava el tren a l'estació ja hi hagués un bus esperant per dur el passatge fins a la següent estació per reprendre el trajecte en tren, i aquesta operativa es va mantenir fins a la finalització del servei d'aquell mateix dilluns.

L'endemà, dimarts, el dia 17 de maig, es va poder ampliar el tram amb servei ferroviari, de manera que vam poder reduir el tram d'afectació i de servei alternatiu per carretera entre les estacions de Sant Boi i Molí Nou. En aquest sentit, els dos dies posteriors a l'accident, el dimarts i el dimecres, es va muntar l'operativa ferroviària amb els trens disponibles i des de primera hora es va reforçar el servei amb trens amb composició doble, sis cotxes, amb les màximes freqüències que permetia el material mòbil disponible.

Es van disposar, en aquest cas, de setze autobusos dels mateixos operadors que el dia anterior, que es van coordinar amb els horaris dels trens i amb gestió de les cues per tal d'ajudar a que els transbordaments es fessin de la millor manera possible, tant a Sant Boi com a Molí Nou, per minimitzar el temps d'espera i maximitzar la fluïdesa i el confort de les persones usuàries.

El servei ferroviari ja va quedar restablert totalment amb normalitat des de la primera circulació del dijous dia 19 de maig.

I, pel que fa al tercer i últim punt, el d'activació dels treballs per a la retirada del material mòbil i la inspecció i reparació de la infraestructura, un cop es va rebre avís, es va activar el protocol d'assistència amb l'equip de retens d'accidents i descarrilaments de l'àrea de material mòbil, que van esperar l'ordre de Protecció Civil per poder començar a treballar. Van esperar aquesta ordre de Protecció Civil, però des del primer moment es van preparar ja els equips tècnics, es va traslladar al lloc dels fets la maquinària necessària per poder començar a treballar en el moment en què tinguéssim l'autorització.

Aquella mateixa nit ja es van retirar els vagons i la locomotora del tren de mercaderies, així com la potassa del vagó bolcat. A continuació, es va retirar el tren de passatgers. Tota aquesta operació va durar fins a les 15.30 hores del dimecres 18 de maig.

Un cop retirats els trens, des de l'àrea de xarxa ferroviària i projectes, es va poder avaluar completament l'estat de la infraestructura. Es van reparar les travesses i les subjeccions més malmeses per poder restablir el servei amb seguretat el dijous dia 19 de maig a primera hora.

Totes aquestes podríem dir que són les actuacions que es van dur a terme el dia de l'accident i els posteriors. Un element, també, però que voldria destacar és la comunicació tant interna a l'empresa com l'externa. El mateix dia de l'accident es va emetre un comunicat informatiu per als mitjans de comunicació i es van atendre les peticions addicionals d'informació que van requerir els mitjans, tant el mateix dia com en els dies posteriors.

Internament, es van enviar cinc butlletins, que arriben a tots els empleats, per informar de l'accident, així com del procediment que s'havia obert, dels canals disponibles que oferíem des de Ferrocarrils com a suport a les persones, dels detalls de la cerimònia de comiat al company traspassat i del minut de silenci que es va fer el dia després de l'accident, el 17 de maig, a tots els centres de Ferrocarrils.

També es va incloure la informació en un butlletí que enviem a tot de persones que estan subscriïdes des de fora, que es diu *Via Digital Cent Cinquanta*, que és el butlletí setmanal de notícies de Ferrocarrils, que es va enviar el dia 27 de maig. Tant els comunicats interns com el *Via Digital* estan publicats i es poden consultar a través del portal del personal i de l'aplicació FGC Approp. Precisament, a través d'aquesta aplicació, es van anar donant avisos emergents durant els primers moments de l'accident i en dies posteriors per poder arribar de manera immediata a totes les persones treballadores de Ferrocarrils i, a banda, es va publicar a totes les pantalles dinàmiques de les dependències internes de Ferrocarrils un crespó negre durant tres dies.

Quant a l'atenció als treballadors i treballadores, des de l'endemà mateix de l'accident vam posar a disposició, tant del maquinista com de l'ajudant de tracció, suport psicològic a través de la unitat de trauma, crisi i conflictes de la Universitat Autònoma de Barcelona, una assistència que es manté i que es mantindrà fins que sigui necessari.

També es va establir un servei de suport psicològic de la mateixa unitat de l'Autònoma per a totes les persones treballadores de Ferrocarrils que ho van requerir. I per a les persones que viatjaven aquell dia en el tren de passatgers, es va obrir un *call center*, coordinat amb les nostres companyies asseguradores, per tal d'atendre'ls a tots i fer-ne el seguiment.

En paral·lel, Ferrocarrils va obrir una investigació interna per esclarir què va provocar el descarrilament i bolcat del vagó del tren de mercaderies. Com poden imaginar-se, som els primers interessats en saber què va passar. A més, com és habitual en casos d'accident com el que ens ocupa, es va obrir un procediment judicial –el Jutjat d'Instrucció número 5 de Sant Boi– per tal també d'esclarir les circumstàncies del que va passar.

Poques hores després de l'accident, la jutgessa titular, el lletrat de l'Administració de justícia, el fiscal i el forense es van desplaçar fins al lloc de l'accident per iniciar les diligències oportunes i des del primer moment, com a empresa, ens hem posat a disposició de les autoritats també judicials.

En aquests moments el jutjat està instruint la causa. Mossos d'Esquadra no ha tancat encara l'atestat policial que investiga l'accident i que haurà de lliurar al jutjat quan finalitzi la investigació.

Ferrocarrils de la Generalitat compareix en aquesta causa com a responsable civil subsidiària, com no podia ser d'una altra manera, en tractar-se d'un accident que ha provocat la mort d'un maquinista i ha afectat els clients que viatjaven en el tren de passatgers.

Per finalitzar, voldria tornar a reiterar el condol de tots els que formem part de Ferrocarrils a la família del company que va morir en l'accident. Han estat moments

—com es poden imaginar— molts durs i difícils per a tots i per a totes, i per aquest motiu vull agrair molt especialment als treballadors i treballadores de Ferrocarrils la seva implicació, el seu compromís i la seva dedicació des del primer moment per tal de garantir la continuïtat del servei als usuaris en unes circumstàncies tan delicades.

També agrair l'impecable comportament i l'enteresa de totes les persones usuàries que viatjaven en el tren de passatgers i que van seguir en tot moment les indicacions del nostre personal i dels equips d'emergència. Gràcies a tots i a totes.

I, finalment, també a totes les persones de totes les àrees de la companyia —aquí avui ens acompanyen persones de l'equip directiu de Ferrocarrils—, doncs, tot el seu personal que el dia de l'accident van estar treballant molt intensament, donant el cent per cent en una situació completament inèdita, ja que mai s'havia registrat un accident d'aquestes característiques en la història de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Aquesta, com vostès saben, és una empresa compromesa amb la qualitat del servei i la millora contínua, i d'aquesta situació segur que en sortirem amb aprenentatges per seguir millorant d'ara endavant.

A continuació, dono la paraula, si el president m'ho permet, al director general de Ferrocarrils, el senyor Pere Calvet, per tal que ens porti els detalls tècnics de la investigació interna que s'ha dut a terme.

Compareixença del director general de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per a informar sobre l'accident ferroviari de la línia Llobregat-Anoia del 16 de maig de 2022

357-00639/13

Sí, bon dia, president, diputades i diputats, com a complement de la intervenció de la presidenta de Ferrocarrils, i per donar compte davant d'aquesta cambra de la informació tècnica que hem recopilat dels fets que van tenir lloc el 16 de maig del 2022, just passades les divuit hores, a la línia de Ferrocarrils en el tram entre les estacions de Molí Nou i Sant Boi, passo a detallar el relat dels fets a partir de les següents fonts objectives d'informació que són, d'una banda, les caixes negres i els registres dels dos trens implicats en l'accident, tant el de mercaderies com el de passatgers; les càmeres dels propis trens; les gravacions de les converses amb el centre de comandament integrat de Ferrocarrils; les inspeccions visuals, tant dels trens sinistrats com de les vies en la zona de l'accident; els registres i la documentació associada, tant als trens com a la infraestructura, i totes les comprovacions realitzades amb posterioritat a l'accident.

L'objectiu d'aquest informe és objectivar els fets en base al coneixement de què disposem, però en cap cas és atribuir responsabilitats, funció que correspon a la instància judicial.

En aquest sentit, la documentació també està posada a disposició del Jutjat d'Instrucció número 5 de Sant Boi, que instrueix la causa, i a la Inspecció del Treball, que també va obrir una investigació i ens ha requerit un informe específic.

A les 14.08 del dilluns 16 de maig, el tren de mercaderies implicat en l'accident va sortir de l'estació de Súria, amb direcció al port de Barcelona, amb vint-i-un vagons carregats de potassa. Abans d'arribar a l'estació de Manresa Alta, va passar, igual que fan totes les circulacions, pel sistema de pesatge automàtic, que mesura el pes de cadascun dels eixos del tren i, per tant, de la càrrega transportada. Segons el registre de pesatge, el volum de la càrrega de tots els vagons del tren era correcte, doncs no es va detectar cap sobrepès. Si hagués estat així, és a dir, si algun eix hagués superat les quinze tones establertes, s'hauria generat una alarma i no hauria autoritzat la composició a continuar circulant.

A l'estació de Martorell Enllaç, a les 17.40 hores, es va fer el relleu del personal de conducció i es va reprendre la marxa amb un nou maquinista i un nou ajudant de

tracció. Tots dos havien iniciat la seva jornada laboral poc abans, a les 17.15. Hem comprovat que tots dos estaven degudament habilitats i havien realitzat els descansos pertinents.

A les 18.01, tal com mostren les càmeres, el tren de mercaderies va passar amb normalitat per l'estació de Molí Nou en direcció a Sant Boi. Entre Molí Nou i la següent estació, Sant Boi, es tracta d'un tram d'un quilòmetre tres-cents cinquanta metres de via doble, és un traçat pràcticament pla, moderadament sinuós, format per una corba a la dreta, seguida d'una corba a l'esquerra. El tren de mercaderies circulava per la via 2, que és la via descendent en sentit Barcelona, i no consta que hi hagués cap avís de mal estat de la via.

En aquest tram s'estaven realitzant, des del divendres 13 de maig, uns treballs nocturns de manteniment preventiu ordinari en uns cent trenta metres. La zona de manteniment era protegida per uns senyals, uns cartells indicatius de reducció de velocitat de trenta quilòmetres hora, degudament informada i, a més, amb un senyal d'avís previ. S'ha comprovat que la contractació i execució dels treballs, així com el personal implicat, complien amb tots els requeriments reglamentaris per a la realització de les tasques.

En particular, tal com requereix la normativa, es van mesurar, abans i després de la realització dels treballs, els principals paràmetres geomètrics. Totes les mesures complien les toleràncies, situant-se dintre dels paràmetres establerts per procediment i per a declarar la via apta per al servei un cop finalitzats els treballs nocturns.

Durant el mateix dia havien circulat per aquest tram més de cent quaranta circulacions, tant de viatgers com de mercaderies, sense problemes. Del registre de la caixa negra, podem extreure que la velocitat del tren per la zona de manteniment era superior als trenta quilòmetres hora.

En finalitzar aquesta zona de treballs, i sense relació amb aquests, existeix un senyal vertical lluminós, un semàfor, que mostra un llum verd intermitent indicant que just abans de l'estació de Sant Boi el tren de mercaderies ha d'abandonar la via principal per un desviament i situar-se en una via d'apartat en espera de l'autorització per poder entrar en el ramal de via única del port. En passar per un senyal d'aquest tipus, el sistema emet avisos visuals i acústics en la cabina de la locomotora.

També podem extreure de la caixa negra que el pas pel senyal no consta que l'avís donat per la balisa de senyals fos reconegut i, en conseqüència, el tren realitza una frenada automàtica d'urgència. La frenada d'urgència provoca el descarrilament del segon vagó, tot i que queda en posició vertical. A les 18.03 hores el tren de mercaderies va quedar aturat. La pols generada per l'incident queda recollida a les imatges de la càmera retrovisora del tren. El vagó va quedar en posició vertical i alineat amb la resta de la composició.

El tren va reprendre la marxa quaranta-sis segons després d'haver quedat completament aturat, circulant a velocitat molt baixa, sense superar els tretze quilòmetres hora i arrossegant el segon vagó descarrilat. No consta trucada al centre de control abans d'iniciar la marxa.

Passats cent trenta-vuit metres, en topant aquestes rodes descarrilades amb les vies d'un escapament i havent estat sotmès a la tracció de la locomotora, es produeix el bolcat d'aquest segon vagó sobre la via contrària. El mateix bolcat provoca el trencaament de diversos elements del tren i, en particular, del sistema de fre, la canonada de pressió, per la qual cosa es va activar de nou una frenada del tren. Tant la caixa negra com les marques sobre la infraestructura mostren que durant aquesta segona frenada el tren va recórrer dinou metres arrossegant el vagó bolcat fins a quedar aturat finalment, a les 18.05 hores i 55 segons.

De forma pràcticament simultània, un tren de viatgers, que feia el servei de les estacions Plaça Espanya fins a Martorell, va sortir de l'estació de Sant Boi per la via 1 en direcció a Martorell, sortida a les 18.04 i 27 segons. Transcorreguts trenta segons, i circulant amb normalitat i a la velocitat prevista de cinquanta-nou quilòme-

tres hora, el maquinista va haver d'iniciar una frenada d'urgència, de ben segur per haver-se adonat de la presència del vagó de mercaderies ocupant la seva via. L'acció de frenat del tren va permetre reduir la velocitat fins a trenta-un quilòmetres/hora. La caixa negra mostra com el tren de viatgers va frenar correctament amb una desacceleració de fins a 1,1 metres per segon al quadrat.

Malgrat la frenada, el tren de viatgers no va poder evitar la col·lisió amb el vagó bolcat. Aquesta col·lisió es va produir només nou segons després d'iniciar el frenat d'urgència del tren de viatgers i només onze segons després de l'aturada del tren de mercaderies. Donada la posició bolcada del vagó de mercaderies, l'impacte que es va produir va afectar principalment la cabina de conducció, provocant la mort del maquinista. Voldria ressaltar que l'activació per part del maquinista de la frenada d'urgència del tren de viatgers va permetre que l'impacte no tingués repercussions greus sobre els passatgers.

A partir d'aquest moment, es van iniciar els protocols associats al sinistre, que ja ha indicat la presidenta en la seva intervenció. I aquesta és la síntesi dels fets a partir de la informació recopilada, que, com he dit a l'inici, a partir de caixes negres i registres, càmeres de trens, gravacions de la conversa amb el centre de control, les inspeccions visuals dels trens sinistrats i les vies de l'àmbit de l'accident i totes les comprovacions realitzades amb posterioritat a l'accident, de les quals es disposa en el moment de la redacció del present informe. Així mateix, no s'ha pres declaració ni s'ha interrogat cap persona intervinent en els fets.

No voldria acabar sense sumar-me també a les paraules de condol que ha expressat la presidenta i lamentant, una vegada més, la mort d'un company de Ferrocarrils en el marc d'aquest accident.

I resto a la seva disposició per a tot aclariment o informació addicional que els pugui ser d'interès i que tractaré de respondre en la mesura que disposi de la informació pertinent.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Ens ha sobrat temps, però, bé, això no treu que la informació que s'ha facilitat és molt rellevant.

Ara procedirem, d'acord amb l'ordre habitual, a donar la veu als diferents grups parlamentaris i començaríem pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, que seria el seu portaveu, el diputat Jordi Terrades. Té la paraula per cinc minuts.

Jordi Terrades Santacreu

Gràcies, president. Agrair la compareixença de la presidenta de Ferrocarrils, la senyora Subirà; del director general, el senyor Calvet.

Primer de tot, lamentar l'accident que es va produir i, sobretot, tornar a mostrar el nostre condol a la família del maquinista mort. Agrair la compareixença... Ens queden alguns dubtes, que amb les preguntes que els hi formularé espero que siguin resolts, aquests dubtes, no?, perquè diverses seccions sindicals de Ferrocarrils de la Generalitat, sobretot dels maquinistes, com a mínim al meu grup parlamentari, ens han fet coneixedors de les comunicacions que els propis maquinistes han fet arribar o feien arribar a la Direcció de Seguretat de Circulació de Ferrocarrils sobre diverses incidències que ja havien detectat en la línia Llobregat-Anoia.

En aquest punt, en alguns punts, però en aquest també en especial. També vull recordar que, si no ho recordo malament, va ser el temporal Glòria que va tenir afectacions sobre la rotonda superior per on passen les vies i, per tant, la pregunta és si aquestes afectacions també podien afectar aquest punt quilomètric de la pròpia via i, en tot cas, conèixer quin és el circuit intern que té Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per donar resposta a aquestes incidències que els maquinistes reporten, no?

I ja posats a parlar de queixes, tot i que no té a veure amb l'incident, també se'ns han fet arribar diverses queixes sobre els ponts de ferro del ramal de la línia que va

a Manresa. Per tant, volem saber també quin tipus de resposta s'ha donat per poder evitar incidents en el passat.

Jo no contradiré el procediment intern que Ferrocarrils ha obert, com és normal en una situació d'aquestes característiques, ni tampoc contradiré la síntesi dels fets que el director general de Ferrocarrils ha expressat, entre altres coses, perquè tampoc no tenim..., no som coneixedors d'aquest document intern que està en mans del jutjat que instrueix aquest tema.

Ara, sí que els voldria preguntar per quina raó a Catalunya no hi ha una comissió d'investigació d'accidents de ferrocarril independent de l'operador i del gestor de la infraestructura. Semblaria raonable, des del nostre punt de vista, que la investigació tècnica no la faci directament l'empresa afectada, eh?

Nosaltres creiem, i així li vam manifestar també amb pregunta parlamentària al propi vicepresident del Govern, que podria haver-n'hi una per a tots els mitjans ferroviaris que depenen de la Generalitat, no només de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, però independent dels involucrats.

Creiem que crear aquesta comissió d'investigació d'accidents ferroviaris, amb plena independència funcional dels titulars de la infraestructura i dels operadors de la infraestructura, doncs, també seria una manera de donar garanties a tothom que els incidents i els accidents que es produeixen la investigació resultant d'aquesta ofereix garanties d'aclariment dels fets que hagin pogut succeir.

En tot cas, agrair la compareixença i les explicacions tècniques que s'han donat de l'anàlisi, sobretot de les caixes negres dels dos combois afectats per aquest accident.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, donaríem la paraula, atès que no hi ha avui el diputat de VOX, a la diputada del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar, Montserrat Vinyets.

Montserrat Vinyets Pagès

Gràcies, president. Bé, gràcies als compareixents, a la presidenta i al director general de Ferrocarrils per les explicacions que han donat a aquesta comissió. També fer extensiu aquest condol a la família del treballador que, malauradament, va morir.

I, bé, ens agradaria aclarir..., vostès han explicat que des del 16 de maig, des del primer moment, doncs, es va activar tota aquesta sèrie de protocols i m'ha semblat entendre que exposaven que a data d'avui el Cos de Mossos d'Esquadra encara no ha tancat l'atestat. Entenc que, evidentment, potser no me podran respondre, no?, perquè està a càrrec d'aquest cos policial, però des del 16 de maig fins a 26 de juliol que estem, doncs, ja han passat uns mesos i si ens podrien aclarir quin és el motiu pel qual encara el Cos de Mossos d'Esquadra no ha pogut tancar aquest atestat. I sí que és veritat que és una qüestió que es troba *sub iudice* i tots hem de ser molt cautelosos, per tant, no ens pronunciarem més sobre el tema.

I també preguntar si en aquesta investigació interna que ha fet Ferrocarrils hi ha participat..., ja hem vist que aquesta comissió per accidents ferroviaris no existeix, però si en aquesta investigació interna que ha fet la companyia hi ha participat algun tipus d'expert independent que ha aportat llum sobre l'accident o si ha estat únicament i exclusivament feta per part de la companyia.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, és el torn del Grup Parlamentari d'En Comú Podem. Té la paraula el senyor diputat Marc Parés.

Marc Parés Franzi

Gràcies, president. Donar les gràcies, en primer lloc, doncs, tant a la senyora Marta Subirà com al senyor Pere Calvet, doncs, per les explicacions ofertes en seu

parlamentària, que creiem que és de rebut i que és important que es facin i, òbviament, doncs, començar mostrant el suport als companys i als familiars del maquinista que, malauradament, va perdre la vida en aquest accident.

A nosaltres ens queden algunes preguntes o alguns dubtes, a veure si ens els poguessin aclarir. En primer lloc, reincidir en el que ja ha comentat un diputat que m'ha precedit sobre el que hem conegut a través de la premsa, del fet que sindicats de maquinistes posaven en alerta, doncs, que ja feia mesos que s'havia advertit d'algunes deficiències en la infraestructura en aquest punt. Per tant, doncs, si això és així o si no, o quina informació ens poden facilitar al respecte, tot i que entenem que de l'informe o de la investigació que vostès han extret, doncs, no seria causa de l'accident, però en tot cas saber si això és així o no.

I després, sent conscients que el cas està *sub iudice* i, per tant, doncs, sense voler valorar, ni òbviament atribuir responsabilitats, perquè òbviament a nosaltres no ens pertoca, però sí que del relat que vostès ens han explicat, doncs, algunes qüestions que ens generen dubtes i que a veure si ens poguessin aclarir, eh?

Si no ho hem entès malament, les principals causes de l'accident serien atribuïbles a errors, a una sèrie d'errors humans, més o menys negligents, no?, perquè ens han parlat que el tren de mercaderies anava a una velocitat superior a la limitada, que anava superior als més de trenta quilòmetres per hora, que no es va actuar correctament quan s'havien rebut els avisos de canvi de via i que, després del descarrilament, doncs, es va tornar a posar en marxa el tren i això va provocar el bolcat del vagó, si he entès correctament l'explicació.

Per tant, si això és així, a partir d'aquí algunes qüestions. La primera, com expliquen que tot això passés i si el maquinista del tren de mercaderies era el primer cop que feia aquest trajecte, perquè sorprèn que un trajecte que sempre és el mateix, no?, de Súria al port, doncs, aquest canvi de via es produeix sempre, no?, i per tant, sorprèn que el maquinista no fos conscient que en aquell punt, doncs, havia de fer aquest canvi de via, no?, si això és un fet rellevant o no.

I després també, doncs, sorprèn que si el descarrilament es produeix, si no ho he entès malament, a les 18.03, l'impacte a les 18.05, hi ha aquests dos minuts, no?, sorprèn que no s'hagi pogut avisar el tren que pujava de passatgers de que hi havia hagut aquest incident. I, per tant, com s'explica que quan hi ha un incident d'aquestes característiques no es pugui aturar el tram, no es pugui detectar amb més rapidesa i poder aturar el trànsit per evitar, doncs, que succeeixi l'accident com el que com el que va succeir, no?

I a partir d'aquí, doncs, sí preguntar-los quins són els aprenentatges que haurien extret d'aquest lamentable incident i quines millores han iniciat ja o tenen en ment posar en marxa, doncs, per evitar que es repeteixi un accident d'aquestes característiques.

Per part nostra, res més.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula la diputada Marina Bravo, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidente. Bueno, en primer lugar, vayan por delante también las condolencias a los familiares amigos del maquinista fallecido. Si todas las muertes son dolorosas, cuando se producen así, de una forma repentina y por unas causas que a veces, pues, cuesta entender, entiendo que son especialmente difíciles para familiares y amigos, más cuando la persona implicada estaba en el cumplimiento de sus obligaciones laborales, y también entiendo que pesa mucho sobre todos los responsables que trabajan cada día precisamente para evitar que esto suceda. Así que vaya también por delante mi solidaridad con ellos.

Agradecer a la presidenta y al director general su comparecencia aquí, en este foro, que nunca es fácil, y agradecer que nos hayan aportado transparencia y aclarar algunas dudas que todos nosotros pudiéramos tener. Y también agradecer esta comparecencia para que entre todos podamos extraer algunas reflexiones que puedan sernos útiles para establecer mejoras, si es que son posibles, o, como mínimo, para comprender mejor lo sucedido.

Bien, en cuanto a las responsabilidades legales, ya se ha dicho aquí y entiendo que están judicializadas. Tampoco creo que seamos los diputados de los distintos grupos parlamentarios quienes tengamos que ejercer de jueces ni que nada de lo que aquí digamos deba afectar al proceso que se tiene que producir de una forma totalmente independiente. Por eso mi intervención irá más en la línea, pues, de reflexionar sobre procedimientos generales relacionados con la seguridad ferroviaria o también sobre la gestión de la seguridad, en concreto en Ferrocarrils de la Generalitat. Y aprovechar su presencia aquí para poder conocer mejor en detalle cuál es su funcionamiento.

Una primera cuestión que plantearía es sobre la normativa que aplica Ferrocarrils de la Generalitat en general ¿no?, sobre la normativa que aplica en concreto a la seguridad, pero también a las especificaciones técnicas que debe cumplir, pues, la infraestructura o los vehículos ferroviarios.

En cuanto a los distintos sistemas ferroviarios que tenemos en Cataluña, pues, ya sabemos que tanto las líneas de alta velocidad como la red convencional de Adif, la que decimos siempre de Cercanías, que es un poquito más amplia, están sometidas a unas directivas europeas que tienen que cumplir y a unas determinadas especificaciones técnicas que se tienen que cumplir. De estas especificaciones, pues, está muy claro que los metros, por ejemplo, están excluidos, pero me gustaría aclarar aquí cuál es la situación concreta de Ferrocarrils de la Generalitat, si están sometidos o no a estas directivas, que entiendo que no, pero saber bien cuál es la justificación. Y luego también conocer si, aunque no están obligados o no están sometidos a cumplir esas directivas, en Ferrocarrils de la Generalitat se tienen en cuenta o se cumplen de alguna manera, a pesar de no estar obligados a ello. Esa sería una primera cuestión.

La segunda, y ya han hablado compañeros antes que yo sobre este tema, es sobre la propia investigación del accidente. Me gustaría saber o que nos aclararan aquí, pues, qué organismo es el que lleva a cabo esta investigación, un poquito de quién depende y demás. Entiendo que puede haber distintas fases incluso de la investigación –una primera investigación, una investigación posterior–, puede haber distintas fases de investigación.

Y también saber, ya esto es más sobre hechos, no es sobre procedimientos, si se va a producir algún tipo de investigación independiente, si lo tienen previsto, aunque..., bueno, saber si están obligados o no a someterse a algún tipo de investigación independiente. Saber si lo tienen previsto, aunque no estuvieran obligados a ello, y conocer cuál es su valoración sobre las distintas comisiones de investigación sobre accidentes ferroviarios. Aquí el compañero del Partido Socialista ha dejado ver que él tendría interés o consideraría interesante la existencia de una comisión de investigación de accidentes ferroviarios a nivel de Cataluña. Me gustaría saber su valoración sobre ello. En algún momento aquí se ha hablado de la Agencia de Seguridad Ferroviaria de Cataluña. Me gustaría saber si el volumen de accidentes que se producen en Cataluña podría hacer que esta agencia o que el ámbito de aplicación de esa agencia, pues, fuera de interés de ese volumen, con el volumen que tiene.

Nosotros entendemos que una comisión de investigación de accidentes tiene que trabajar con un número de casos, un volumen de casos suficientemente amplio, pues, para poder extraer experiencia de esos casos y poderlos contrastar unos con otros. Así que mi segunda pregunta iría por ahí, por la parte de investigación de accidentes.

Y una tercera pregunta, esta es más un poco más brindis al sol, en todos los accidentes entiendo que se producen muchas veces por un cúmulo de sucesos que seguramente cualquiera de ellos, si no se hubiera producido, pues el accidente a veces se podría haber evitado. Entiendo que están analizando si hay alguna medida que pudiera tomarse en cuenta en el futuro, si es que esto es necesario o si la poca incidencia de accidentes de este tipo o a lo mejor el cúmulo de coincidencias que han sucedido pueda hacer que no sea necesario. Medidas que pueden pasar desde algún tipo de actuación sobre la infraestructura hasta formación de maquinistas o cualquier otro tipo de actuación que puedan estar planteando.

Gracias.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula la diputada Cristina Casol, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya.

Cristina Casol Segué

Moltes gràcies, president. Agrair la compareixença a la presidenta i al director general de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per aquest escrupolós relat dels fets.

Des del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya volem expressar i lamentar aquest tràgic accident, donar el condol a la víctima, el suport a la família i amics i també a la gran família de treballadors de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Destaco de la vostra compareixença la vostra responsabilitat. Ho destaco perquè ha sigut molt objectiva, molt transparent. Penso que ha sigut un relat dels fets fet amb molt rigor, molt tècnic, amb dades contrastades, objectives, amb temps, amb moments, un relat molt absolutament contrastat dels fets. Per a mi això és rigor, és rigor de gestió, i vull remarcar aquí també que considero que és aquí on hem d'anar. És a dir, jo considero que Ferrocarrils de la Generalitat ha de fer aquest relat amb molt rigor tècnic i hem de defugir tots de fer judicis paral·lels que no corresponen, i molt menys aquí en seu parlamentària, perquè d'alguna manera tot això ja està previst que un jutjat sigui el que determini les causes o el que faci.

Amb això vull dir que no ens pertoca a nosaltres jutjar ni parlar d'informes paral·lels dels Mossos o de parlar..., no ho sé, jo considero que l'explicació tècnica que heu fet és molt important i denota aquesta responsabilitat que us he dit.

Per altra banda, amb això només puc fer que constatar que continueu sent referents en gestió, és a dir..., perquè aquest rigor demostra que la gestió de la vostra empresa en moments tan difícils com el d'aquest tràgic accident és el que ha de ser.

Bé, agrair-vos en nom del grup parlamentari aquest escrupolós..., és que jo penso que ha sigut molt escrupolós aquest relat dels fets, i penso que és el que pertoca, i això us ho vull agrair.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Finalment, té la paraula el diputat Ferran Estruch, del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana.

Ferran Estruch i Torrents

Moltes gràcies, president. Diputades, diputats, presidenta de Ferrocarrils i director general, moltes gràcies per les explicacions que avui doneu en seu parlamentària.

I, en primer lloc, com han fet la resta de companyes i companys, doncs, mostrar la solidaritat del nostre grup parlamentari, evidentment, amb els amics, els familiars de la víctima, d'aquest maquinista que va perdre la vida el 16 de maig d'aquest any. I també, doncs, a tota la família de treballadors i treballadores de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i, evidentment, també, doncs, als vuitanta ferits lleus –que això és una bona notícia, no?, que fossin lleus– dels noranta-quatre pasatgers que un dels trens accidentats portava.

Agrair la informació que heu donat en aquesta comissió i també, des del nostre grup parlamentari, posar sobre la taula la nostra prudència davant d'un cas, doncs, que està en mans del jutjat de Sant Boi, i, per tant, està judicialitzat, i allò que s'hagi de saber o allò que entre les diferents administracions..., i tot el que s'aporti, doncs, s'esclarirà en aquest judici, i, per tant, nosaltres, respectuosos amb el procediment judicial, i, en aquests cas, doncs, prudència per la judicialització del tema, un tema delicat perquè hi ha una mort sobre la taula, i, per tant, també en aquest sentit destacar el fet de que –ho heu explicat vosaltres, no?– aquest maquinista segurament va salvar la vida de molta gent, i això també crec que cal posar sobre la taula la professionalitat d'aquesta persona, que, malauradament, doncs, va tenir la conseqüència de la mort en aquest accident, però que en va salvar d'altres i segurament va evitar mals majors.

Destacar de l'explicació, doncs, l'activació dels protocols. S'ha explicat que es van activar tal com està establert i, per tant, aquí nosaltres no hi entrarem a l'espera també del que s'esclareixi.

I, en aquest sentit, sí que ens agradaria formular dos preguntes. Una és..., crec que ja s'ha dit i, per tant, en aquest sentit, només aclarir-ho, es diu que en el tram accidentat no constava cap afectació a la via. Crec que això s'ha dit i, en tot cas, us ho demano per si podeu confirmar, doncs, que el tram, segons consta a Ferrocarrils de la Generalitat, no estava en mal estat. I, en aquest sentit, referent a això, també demanar a Ferrocarrils, que és una empresa en aquest sentit exemplar, amb professionals de primer ordre, on també hi ha una formació molt especialitzada, on són referents, en aquest sentit sempre hi ha voluntat de millora, i aquí volia dir, doncs, quins mecanismes de millora, més enllà de l'accident, doncs, s'estan implementant o s'implementen i si estan previstos mecanismes de millora en l'àmbit de la seguretat, com totes les empreses públiques, totes les companyies, doncs, a dia a dia estan obligades a actualitzar els seus protocols de seguretat.

I, per l'altra banda, que ha sortit en aquesta comissió per part d'alguns companys i companyes, nosaltres no tenim una opinió clara, però segurament és un debat interessant veure si cal un òrgan independent de l'empresa, en ser una empresa integrada, no?, que tot és de la mateixa empresa, no vies per una banda, trens... No, tot és una única gestió, doncs, si caldria una comissió independent o un òrgan independent. Jo crec que és un debat que va més enllà de Ferrocarrils de la Generalitat, sinó que com a empresa pública ens hauríem de plantejar si és necessari en tot l'àmbit ferroviari i, per tant, és un debat interessant en el qual crec que sí que podríem aprofundir, entrar-hi en un altre moment, si és necessari.

I, per part nostra, res més. Agrair les explicacions i lamentar, evidentment, aquest accident que es va produir.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, donaríem la paraula per l'ordre que vostès vulguin i per un màxim de deu minuts. Veig que és la presidenta... Doncs donaríem la paraula a la senyora Marta Subirà.

La presidenta de Ferrocarrils de la Generalitat

Mot bé. Gràcies, president. En relació amb alguns elements que crec que val la pena precisar, d'entrada agrair-los a tots el to de les seves intervencions i les seves preguntes. Aquest és un cas complex i que entenc que la primera vegada que s'escolta una exposició d'aquestes característiques, sobretot pel que fa a l'informe tècnic, doncs, puguin sorgir dubtes i mirarem de resoldre'ls de la millor manera possible.

També és cert que quan es produeix un fet d'aquestes característiques, que té evidentment un ressò mediàtic des del moment en què es produeix, hi ha un cert soroll, hi ha una certa confusió, declaracions inicials per part d'uns i altres que després, amb posterioritat, quan es va aterrant i es va veient exactament què és el que ha pas-

sat, doncs, es poden precisar amb més detall, i això és el que en aquests moments estem en condició de poder fer respecte al que es va poder dir els primers dies o fins i tot la primera setmana quan es va produir l'accident.

En aquest sentit, recordar que de les noranta-quatre persones que viatjaven en aquell moment en el tren, setanta-una van poder marxar pel seu propi peu en aquell moment. Al primer moment va haver-hi una mica de confusió de quantes persones viatjaven en el tren. D'aquí jo crec que el diputat treu el número del vuitanta, perquè es va dir que eren 80-85 i el SEM, quan hi ha un accident d'aquestes característiques, considera ferits totes les persones que en aquell moment..., se'ls considera com a afectats, no? És la terminologia que ells tenen perquè, pendent de valoració del que pugui passar, doncs, aquelles persones es consideren afectades.

En aquest cas, el que sabem ara és que de les noranta-quatre persones, setanta-una van marxar, vint-i-tres van ser ateses *in situ*; d'aquestes, onze van ser donades d'alta allà mateix, dotze van ser adreçades a l'hospital, deu van sortir aquella mateixa nit i dues ho van fer l'endemà. Per tant, va ser una afectació que, atenent a les primeres notícies, doncs, semblava que podia haver estat més gran del que va ser, a banda de la persona que va traspasar. Això per una banda.

El tema dels avisos també va ser un tema que va acabar generant una certa confusió i que ara el director general els hi explicarà amb precisió. Però, efectivament, sobre el tram en què es va produir l'accident no teníem avisos en aquell moment i ara s'explicarà.

El tema dels Mossos. Evidentment, el termini, diguem-ne, en el qual els Mossos fan la seva investigació els correspon a ells determinar-lo. Nosaltres hem fet la nostra investigació interna i, un cop l'hem tingut enllestida, l'hem lliurat al jutjat, però no ens correspon a nosaltres saber ni quan l'acabaran, ni en quin moment estan d'aquesta investigació.

Pel que fa a l'agència, que és un tema que ha sortit en diferents ocasions, també el director entrarà en algunes de les precisions. Els que ho han tret he vist que també ja coneixien una mica el fet de que la normativa europea amb relació a la seguretat ferroviària exclou, com s'ha comentat aquí, els metros, també els tramvies i les xarxes que estan funcionalment separades del sistema de la Unió Europea i que només estan destinades a l'explotació de serveis de transport de viatgers locals, urbans o suburbans, així com les empreses que només operen en aquest tipus de xarxes.

Per tant, és una normativa que en el cas Catalunya no s'aplica. Sí que és veritat que l'any 2017, mitjançant la llei de mesures fiscals, administratives i financeres, la llei d'acompanyament de pressupostos, es va modificar la Llei 4/2006 i es va establir la creació d'una agència de seguretat ferroviària a Catalunya, que en aquests moments encara no s'ha desenvolupat i no s'han desenvolupat els seus estatuts, però que respon a aquesta voluntat que ha manifestat en més d'una ocasió el Govern de la Generalitat de Catalunya d'assumir totes les competències sobre el conjunt de les infraestructures i serveis ferroviaris de Catalunya, i que ha estat reclamada i que està en aquests moments en negociació amb l'Administració general de l'Estat.

Pel que fa a la disposició d'un òrgan específic per a la investigació dels accidents ferroviaris, ara mateix no s'ha contemplat fins ara. Segurament, abans ho hem comentat, no s'havia produït un accident d'aquestes característiques en la xarxa de Ferrocarrils fins ara, però també m'agradarà que el director general, doncs, pugui donar la seva opinió.

I, pel que fa als mecanismes de millora, òbviament, siguin quines siguin les circumstàncies de l'accident, tant pel que fa a l'informe intern que nosaltres ara hem pogut realitzar a partir de la documentació, les dades objectives, tot basat en elements documentals que tenim, com el que pugui sortir del judici, doncs, segur, com he dit en la meua intervenció, que hi ha elements que a nivell de la pròpia empresa es poden repassar, es poden millorar i podem establir mecanismes per intentar, sempre en base a aquest principi de prevenció que mirem d'aplicar, fins i tot més enllà

del que la normativa ens exigeix, doncs, per tal d'assegurar al màxim la protecció de les persones que viatgen amb nosaltres, atenent, com vostès saben, a que el risc zero no existeix.

El president

Moltes gràcies. Té la paraula el director general, Pere Calvet.

El director general de Ferrocarrils de la Generalitat

Perfecte. Doncs, intentarem fer una composició per fer algunes respostes que vagin empaquetades i així poder aprofitar més el temps, i si hi ha més preguntes o hi ha més peticions...

Respecte al manteniment d'aquest tram de línia, que era el primer, les empreses ferroviàries, i especialment les nostres, que porten més de cent anys treballant, es basen en el manteniment, en una millora contínua de l'experiència, i de l'experiència que vas traient vas implementant mesures de manteniment, amb l'acumulació d'informació i amb les millores de la tecnologia.

En aquest tram tots els paràmetres que hi havien i totes les revisions que s'havien fet complien tant amb els terminis com amb la qualitat geomètrica de la via, i aquesta també és documentació que tenim.

Hi ha un altre aspecte que és més la implicació dels maquinistes amb la circulació del dia a dia. Aleshores, nosaltres..., els maquinistes, tots els maquinistes estan comunicats permanentment amb ràdio amb el centre de control i si veuen o detecten alguna anomalia contacten directament amb el centre de control, el centre de control agafa aquesta informació i la introdueix en el sistema SAP de funcionament del manteniment, on queda registrat el que s'haurà de fer.

Una altra manera molt més moderna que hem posat en marxa des de fa pocs anys, i va ser de resultes d'una incidència que vam tenir de caiguda d'arbres a la via i que no podíem determinar si era un arbre així o era un arbre així, de quina mida era l'arbre, aprofitant la disposició dels aparells mòbils, vam implantar a cada cabina de conducció un telèfon mòbil que permet fer fotografies perquè des del centre de control puguin visualitzar quin és el problema de veritat, i també via Telegram, quan acaben el servei, puguin enviar la informació que poden detectar els maquinistes durant el seu servei.

Després, aquesta informació no consta en aquest tram de l'accident, no consta en els registres SAP ni en els registres de trucades en el centre de control que s'haguessin produït avisos en aquest tram. Sí que consta des del mes de gener que s'havien produït dos avisos a l'altra línia, a l'altra via, a la via 1, i sí que n'hi havien dos també més cap a la zona de Sant Boi. Però en el tram –que és bastant gran– entre Molí Nou i on queda estacionat el tren després de l'accident no hi ha cap tipus de registre que indiqui això. I això és fruit dels registres, no són opinions personals.

Respecte als ponts de ferro, els ponts de ferro en el món ferroviari, com eren d'abans de l'època de l'Eiffel, està molt normativitzat..., i els ponts de ferro tenen cada cinc anys una revisió; cada quinze anys, unes proves de càrrega, per mirar la flexibilitat i la resistència del pont. Vol dir que això és llei; si no ho tens, tens un problema greu. Nosaltres ho tenim, perquè hi ha les revisions del cinc i dels quinze anys.

Respecte al maquinista –diputat Parés–, el maquinista el divendres anterior havia circulat per aquesta línia amb el tren de càrrega i amb totes les velocitats que tocava fer i amb totes les situacions.

Respecte als horaris que deia i la coincidència d'horaris. Aquí, en aquest últim episodi, torna a haver-hi una gran mala sort. El tren ja havia sortit quan bolca el tren de mercaderies i quan posa vermells els semàfors el tren de mercaderies el tren ja havia sortit de l'estació. Vull dir que, segurament, si hagués sortit segons més tard, se li hauria posat vermell el semàfor i no hauria sortit. Vull dir que sí que hi han sistemes de protecció. Malauradament, aquí és una coincidència, com tota aquesta sèrie de coincidències que apareixen en aquest accident, el tema de temps.

Respecte a les comissions d'investigació, que és un tema que ha sortit. És evident que les comissions d'investigació i les agències ferroviàries independents neixen quan Europa es desestructura entre el que són els Adif i els operadors, perquè, és clar, al final tot era dintre d'una mateixa empresa. Això apareix..., quan són empreses diferents que tenen responsabilitats diferents, algú ha d'estar fora per veure les incidències o analitzar les incidències des de fora. No s'aplica a una empresa com la nostra, com ha dit la presidenta, perquè al final l'interès de trobar la solució és igual que sigui la gent de la via, de la catenària, de la senyalització o no sé què. Nosaltres, com a empresa, al final de tot tens interès que tota aquesta informació..., i no apuntar a uns o altres. Vull dir que aquí hi ha una certa neutralitat, però tampoc estaria malament que hi hagués comissions independents que se n'ocupessin, sempre que aconseguíssim que no es tardessin anys a trobar les respostes, perquè al final moltes d'aquestes comissions o agències tarden molts anys en trobar la resposta. Vol dir que el punt de millora hauria de ser, com bé deien els diputats, la independència, però també hauria de ser la resposta ràpida i no aquesta indefinició llarga que passa en molts països.

I jo crec que dels temes que teníem..., crec que tot el que m'he anat apuntant està tot dit.

El president

Molt bé. moltes gràcies. Si hi ha algun grup parlamentari que vulgui afegir-hi alguna cosa..., si no tancaríem aquí aquesta compareixença.

Suspendríem tres minuts la sessió per acompanyar i acomiadar els compareixents.

Moltes gràcies i fins ara.

La sessió se suspèn a les onze del matí i cinc minuts i es reprèn a les onze del matí i onze minuts.

El president

Bé, seguirem amb l'ordre del dia de la Comissió de Polítiques Digitals i Territori d'avui.

Sol·licitud de compareixença de Jordi Corominas, de la Secció de Ciències i Tecnologia de l'Institut d'Estudis Catalans, perquè presenti l'informe de l'aeroport de Barcelona - el Prat (posposada)

356-00756/13

El punt 3 fa referència a una sol·licitud de compareixença de Jordi Corominas, de la Secció de Ciències i Tecnologies de l'Institut d'Estudis Catalans, davant d'aquesta comissió, perquè presenti l'informe de l'aeroport de Barcelona.

Aquesta sol·licitud era del diputat Andrés Bello, del Grup Parlamentari de VOX, que ens ha enviat un correu electrònic excusant avui la seva assistència i, per tant, demanava l'ajornament d'aquesta sol·licitud per tal que fos debatuda en la propera sessió.

Sol·licitud de compareixença d'una representació del Col·lectiu Punt 6 perquè presenti la guia *Mobilitat quotidiana amb perspectiva de gènere*

356-00769/13

Per tant, doncs, passaríem al punt 4 de l'ordre del dia que fa referència a la sol·licitud de compareixença d'una representació del Col·lectiu Punt 6 davant d'aquesta comissió perquè presenti la guia *Mobilitat quotidiana amb perspectiva de gènere*.

Aquesta sol·licitud de compareixença la fan els Grups Parlamentaris d'Esquerra Republicana, Junts per Catalunya i Candidatura d'Unitat Popular, així com també el Grup Parlamentari d'En Comú Podem.

Debat i votació de la sol·licitud de compareixença..., suposo que no caldria debat. Per tant, votariem aquesta compareixença.

Vots a favor?

Unanimitat.

Moltes gràcies.

Sol·licitud de compareixença d'una representació del Consorci Viari de la Catalunya Central perquè informi sobre les principals necessitats en matèria d'infraestructures i mobilitat de la Catalunya Central

356-00775/13

El punt cinquè de l'ordre del dia fa referència a una sol·licitud de compareixença d'una representació del Consorci Viari de la Catalunya Central davant d'aquesta comissió perquè informi sobre les principals necessitats en matèria d'infraestructures i mobilitat de la Catalunya Central.

Aquesta sol·licitud la fan diferents grups parlamentaris: Esquerra Republicana, Junts per Catalunya, Socialistes..., Grup Parlamentari Socialistes, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular, i també Grup Parlamentari d'En Comú Podem.

Per tant, doncs, procedirem a la votació d'aquesta sol·licitud de compareixença.

Vots a favor?

Unanimitat, també.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs perquè informi sobre la proposta de desenvolupament per a la zona del Baix Besòs

356-00776/13

I, finalment, el sisè punt de l'ordre del dia fa referència a una sol·licitud de compareixença d'una representació de la Coordinació Veïnal del Baix Besòs davant d'aquesta comissió perquè informi sobre la proposta de desenvolupament per a la zona del Baix Besòs.

Aquesta sol·licitud de compareixença la fan també diferents grups parlamentaris: Esquerra Republicana, Junts per Catalunya, Grup Parlamentari Socialistes, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular, i també Grup Parlamentari d'En Comú Podem.

Per tant, doncs, votariem aquesta sol·licitud.

Vots a favor?

També unanimitat.

Moltes gràcies.

Molt bé, hem acabat els punts de l'ordre del dia. Desitjar-vos un bon descans en aquestes vacances i ens retrobem el mes de setembre, no havent-hi més punts per tractar avui.

Bon dia.

La sessió s'aixeca a les onze del matí i catorze minuts.

