



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

### CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

#### COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 738

Pág. 1

## TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 32 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 31 de agosto de 2022

Página

#### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Sánchez Jiménez):

- Para informar sobre la puesta en servicio de nuevas infraestructuras y servicios ferroviarios en Extremadura. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 214/000168) ..... 2
- Para explicar la afección al servicio ferroviario del incendio de Bejís (Castellón). A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 214/000170) ..... 2
- Para dar explicaciones por los numerosos fallos e incidencias ocurridos en el nuevo tren rápido de Extremadura cuyo funcionamiento dio comienzo el 18/07/2022, así como para exponer si estos acontecimientos han supuesto algún riesgo para la seguridad de los pasajeros. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 213/002227) ..... 2
- Para informar sobre la puesta en servicio de la nueva línea ferroviaria en Extremadura y dar cuenta de las reiteradas incidencias y retrasos que se han producido en ella. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/002228) .... 2
- Para explicar los problemas de la línea férrea Madrid-Badajoz, inaugurada en el mes de julio en Extremadura. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/002234) ..... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 2

- Para dar cuenta sobre las circunstancias del incidente que afectó al tren que cubría el trayecto Valencia-Zaragoza debido al incendio que se produjo en Bejís (Castellón) el día 16/08/2022. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/002260) ..... 2
- Para dar explicaciones sobre el incidente ocurrido en el trayecto ferroviario Valencia-Teruel-Zaragoza debido al incendio en Bejís (Castellón), el 16/08/2022. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/002262) ..... 2
- Para informar sobre los graves hechos ocurridos el 16/08/2022 en el tren que cubría el trayecto entre Valencia y Zaragoza, así como de los motivos por los que no fue cancelada la salida de dicho tren a pesar del incendio en Bejís (Castellón). A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/002263) ..... 2

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Vamos a dar comienzo a la sesión del día de hoy, sesión extraordinaria, con el orden del día de la comparecencia de doña Raquel Sánchez Jiménez, ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para explicar dos asuntos que vamos a acumular, tanto el relacionado con la línea férrea Madrid-Badajoz, que tuvo en el mes de julio su comienzo, así como el de la afección al servicio ferroviario del incendio de Bejís en Castellón. Esto se ha hecho a petición del propio ministerio, a solicitud también de los grupos parlamentarios Popular, VOX, Ciudadanos y Grupo Mixto, y acordado también en sesión de la Diputación Permanente. Estos dos asuntos, insisto, se van a sustanciar de forma acumulada.

La señora ministra, tendrá la palabra ahora para hablarnos de estos dos asuntos. Tendrán ustedes turno después para tratar en sus intervenciones estos dos asuntos en los tiempos que se han establecido, doce minutos como máximo.

Sin más que añadir, tiene usted ahora el uso de la palabra.

La señora **MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Sánchez Jiménez): Muchas gracias, señor presidente.

Muy buenas tardes, señorías. Como bien decía el presidente, comparezco, en primer lugar, ante esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con objeto de explicar dos cuestiones importantes. En primer lugar, la afectación del servicio ferroviario que se produjo como consecuencia del incendio en Bejís, y también para dar cuenta sobre los primeros días de la puesta en funcionamiento, de la puesta en servicio del primer hito de la alta velocidad en Extremadura.

En cuanto al primer objeto de esta comparecencia, el relativo a la explicación sobre la afección del incendio de Bejís en la circulación ferroviaria, lo hago a petición propia, pero también a petición del Grupo Parlamentario Popular, que fue aprobada por unanimidad en la Diputación Permanente celebrada el pasado miércoles, y también a petición de los grupos parlamentarios Mixto y Ciudadanos.

Permítanme que antes de entrar en el incidente en cuestión del pasado 16 de agosto haga unas consideraciones previas de carácter general, pero también para enmarcar el contexto global en el que nos encontramos. Es evidente que nuestro planeta está afrontando el reto del cambio climático, reto que trasciende de las fronteras y cuya solución sin duda debe ser global. Desde el ámbito científico llevan décadas realizando advertencias al respecto y poniendo el foco en el impacto sin precedentes que la quema de combustibles fósiles, el cambio de usos de suelo, la urbanización, los procesos industriales y los modos de consumo han generado en el sistema climático. Todo ello es causa del consecuente incremento de la concentración de gases de efecto invernadero, muy por encima de cualquier otro período conocido de la historia. El Acuerdo de París, con su compromiso de reducción de emisiones globales de gases de efecto invernadero para limitar el aumento de la temperatura media mundial, conclusión que también es compartida por la Unión Europea con su meta de descarbonización, es la línea que debemos seguir. Conscientes de todo ello, conscientes de esta situación, el Gobierno aprobó, como bien saben, a principios del año 2020, ante la emergencia climática y ambiental, una declaración valiente que marca la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 3

hoja de ruta para el Gobierno y establece las prioridades ante este importante reto. Como dice la propia declaración, la emergencia climática debe ser abordada, ubicando a las personas en el centro, promoviendo respuestas que acompañen a aquellos sectores, colectivos y territorios más directamente amenazados por los impactos físicos o los cambios exigidos por la seguridad climática con el fin de garantizar una transición justa y no dejar a nadie atrás. En este mismo sentido, el pasado mes de marzo la Conferencia de Presidentes, celebrada en la isla de La Palma, se comprometió a impulsar la elaboración del Plan nacional de reducción del riesgo de desastres horizonte 2035, con el eje fundamental de la mejora de la prevención y respuesta a las crecientes amenazas de todo tipo vinculadas al fenómeno del cambio climático. Esto se está manifestando estos días en nuestro país en forma de más de cuarenta días de olas de calor desde junio, batiendo numerosos récords y ahondando en la situación de sequía que estamos padeciendo.

Los incendios forestales son una de estas amenazas. Hasta el día 21 de agosto, este año han ardido más de 247 000 hectáreas. La superficie quemada se ha multiplicado por cinco respecto al mismo período del año anterior y se ha más que cuadruplicado respecto a la media de los últimos diez años. Así, en el Consejo de Ministros del pasado martes 22 de agosto acordamos declarar zonas afectadas gravemente por emergencias de protección civil un total de quince comunidades autónomas que desde el pasado 12 de junio han sufrido un total de 119 incendios forestales, entre ellos la Comunidad Valenciana. El compromiso absoluto del Gobierno de España es poner todos los medios y recursos para prevenir y extinguir estos incendios, para recuperar esos parajes naturales tan únicos y para minimizar sus consecuencias económicas, restaurando la normalidad de las personas y los núcleos urbanos que se ven afectados por los mismos.

En el caso particular que nos ocupa, el incendio producido en Bejís ha tenido, desde luego, una magnitud muy importante. De acuerdo con lo que se ha venido informando a lo largo de los últimos días, durante prácticamente dos semanas han ardido más de 20 000 hectáreas de monte en Castellón y unos 1500 vecinos tuvieron que ser desalojados de sus viviendas. Quiero sumarme, desde luego, de manera expresa al agradecimiento que hizo la semana pasada el presidente del Gobierno y al reconocimiento, como decía, al comportamiento, a la responsabilidad de los vecinos y vecinas de los municipios afectados por estos incendios, así como también al reconocimiento por el trabajo realizado por todos los efectivos desplegados en el territorio. Pero también me gustaría pedir a las distintas formaciones políticas, a los distintos partidos, que no utilicemos este incidente como un elemento de confrontación partidista.

Centrándome ya en los hechos, en el objeto concreto de esta comparecencia, quiero también que mis primeras palabras sean para expresar mi solidaridad con los viajeros que se vieron afectados por este incendio el pasado día 16 de agosto. Nos hacemos cargo de la situación vivida y lamentamos sinceramente lo ocurrido. Por ello, tal y como les contaré a continuación, estamos siendo exhaustivos y rigurosos en el análisis de lo sucedido desde todos los puntos de vista con el objetivo último de ver si tiene cabida alguna mejora en la normativa o en los procedimientos que evite que una situación semejante pueda volver a producirse. En todo caso, debo decirles que los hechos del pasado día 16 de agosto están siendo investigados por la Guardia Civil a instancias de la autoridad judicial competente, por lo que entendemos que ha de mantenerse la máxima cautela en aras de respetar dicho procedimiento.

También quisiera exponer brevemente, porque considero que es necesario, el marco normativo en el que se desenvuelve la operativa ferroviaria. En primer lugar, y respecto a la gestión de las emergencias en la infraestructura, la normativa europea en materia de seguridad está traspuesta y tanto Adif como Adif Alta Velocidad tienen autorización de seguridad otorgada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. En este sentido, Adif dispone de un plan de contingencias y de un plan director de actuación ante emergencias, un PDAE, que incluyen actuaciones para asegurar la coordinación con los servicios de intervención de emergencias de las distintas administraciones públicas. Con el plan director de actuación ante emergencias se da cumplimiento también, por lo tanto, a la legislación comunitaria, y en el caso de la operadora, cuenta también con un sistema de gestión de seguridad, conforme a lo previsto en la normativa europea, donde se establecen los requisitos de seguridad a los procedimientos operativos del sistema de gestión de la operación de Renfe Viajeros y que incluye la gestión de situaciones de emergencia. En el caso de Renfe Viajeros la gestión de situaciones de emergencia se desarrolla a través de un procedimiento específico.

En segundo lugar, y respecto a la obligación de tripulación en el tren, que también ha sido una de las cuestiones que ha surgido en estos días, debo decir que la normativa española que traspone la legislación comunitaria, el Reglamento de Circulación Ferroviaria, establece que para que un tren de viajeros pueda

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 4

circular solo se requiere de la presencia de un maquinista, salvo en determinadas situaciones, por ejemplo, que el tren no tenga comprobación de puertas cerradas en la cabina, no disponga de comunicación de megafonía para comunicación con los viajeros o en determinadas situaciones específicas vinculadas a la infraestructura. Ninguna de estas características, ninguna de estas excepciones se daba en el caso que nos ocupa. Por tanto, se cumplió también con la normativa vigente.

Quiero también dar un dato que es importante: desde que está vigente esta regulación, el año 2003, más de 620 trenes de media distancia circulan todos los días por España sin que se haya producido ningún problema de relevancia en estos 4,3 millones de trenes que se han desplazado durante todo este tiempo.

Paso ahora a hacer una descripción de los hechos que acontecieron el pasado día 16 de agosto. El tren afectado era el tren de media distancia 18506 operado por Renfe, formado por tres coches, con salida programada desde Valencia a las 16:22 horas y llegada prevista a Zaragoza a las 21:18 horas. Adif autorizó la salida del tren desde Valencia porque no tenía conocimiento de ningún incidente en la vía en la zona; es decir, el gestor de infraestructuras no recibió comunicación alguna sobre ningún posible incidente en la vía. Tras salir a las 16:23 horas con treinta viajeros, durante el trayecto subieron veintinueve viajeros y bajaron dos, por lo que en el momento de la incidencia había cuarenta y nueve viajeros a bordo del tren. Sobre las 17:54 horas la maquinista detuvo el vehículo porque observó una intensa lluvia de cenizas y humo. El protocolo establece que la autoridad, operador o gestor de la infraestructura que detecta primero un incidente en la vía debe comunicarlo al resto para la toma de las medidas, de acuerdo con las circunstancias. De este modo, la maquinista se puso en contacto con el centro de regulación del tráfico para preguntar si había algún incendio en las proximidades, y la respuesta fue que en ese centro no se había recibido esa información. Durante esa misma conversación, no obstante, la maquinista observa que había llamas en las proximidades y comunicó que iba a cambiar de cabina y a retroceder, facilitando el número de teléfono móvil al Centro de Regulación de Circulación, quien autorizó de forma inmediata su retroceso hasta la estación de Masadas Blancas. Quiero reiterar, por tanto, que la primera comunicación que Adif recibe sobre complicaciones en la circulación por incendio viene de la maquinista, que primero detecta el humo y cenizas en la zona y luego también la cercanía del incendio. Ante la dificultad de los accesos a la estación de Masadas Blancas, el Centro de regulación de Circulación indicó acto seguido a la maquinista que continuara hasta la estación de Caudiel, donde estarían movilizadas las fuerzas de seguridad y también los servicios sanitarios.

En el proceso de cambio de cabina se produjeron en el interior del tren situaciones lógicas y comprensibles de tensión y alarma debido a que varios pasajeros quisieron abandonar el tren, y de hecho lo hicieron, aun cuando la maquinista informó de que iba a iniciar el retroceso del tren. Como consecuencia de que algunos viajeros tiraran de los frenos de emergencia e intentaran abrir las puertas, se activó el freno automático, y en consecuencia la maquinista debió rearmar el tren para reiniciar la marcha y retroceder. Estos hechos retrasaron el retroceso del tren. A las 18:20 horas, la maquinista reanudó la marcha del tren bajo condiciones de marcha a la vista, que es el argot con el que se conoce ferroviariamente, recogiendo a las personas que iban corriendo por las inmediaciones de la vía, dirección a Caudiel, y algunas de ellas ya presentaban quemaduras de distinta consideración. A las 18:39 horas el tren llegó a Caudiel, donde los viajeros heridos son atendidos en primera instancia por las fuerzas de seguridad y los servicios sanitarios, siendo el balance final de quince heridos. Una de esas personas es trasladada en helicóptero al Hospital La Fe, otras ocho personas son evacuadas a distintos centros hospitalarios, y el resto de las personas son atendidas con heridas de menor consideración o por inhalación de humo, entre ellas, la propia maquinista que tiene quemaduras en ambos brazos. En la medida de lo posible, se dispuso del personal específico de apoyo en dicha estación. Debo decir que a las 20:55 horas un autobús trasladó a veinte personas a distintos destinos, a Teruel, a Calamocha, a Caminreal, Villanueva de Huerva y Zaragoza, y el resto de viajeros abandonó la estación de Caudiel por sus propios medios.

El tren afectado quedó estacionado en la estación y volvió a Valencia a las 23:29 horas con diecinueve nuevos pasajeros del tren 18515 que llegaron en autobús procedentes de Teruel. De hecho, salvo la ventana de evacuación de los viajeros que fue rota en el tercer coche, el tren solo tuvo daños estéticos en el exterior, por ejemplo, en algunos pictogramas, y por lo que respecta a los sistemas de ventilación y climatización funcionaron correctamente, incluidos los sistemas antiincendios, que impidieron la entrada de humo exterior, salvo el que pudo entrar por la ventanilla que fue rota. La circulación por la línea se restableció el pasado domingo día 28 de agosto. Para finalizar la descripción de los hechos, también debo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 5

indicar que a día de hoy la maquinista continúa en situación de baja laboral y además está recibiendo toda la asistencia por parte de la empresa.

Respecto a la atención a las víctimas, insisto en lamentar la situación, y quiero señalar que por parte de Renfe se ha mantenido un contacto, tanto presencial como telefónico, con los viajeros afectados para interesarse por su estado y también se les ha facilitado un número de contacto para cualquier necesidad que puedan tener. En particular, se facilitó en aquel momento el desplazamiento, lógicamente, de los afectados, y también la atención psicológica en algunos casos en los que se ha solicitado este servicio. En concreto, se ha prestado asistencia psicológica a tres viajeros con sintomatología asociada al suceso, pero con una evolución favorable; dos de ellos ya están de alta, pero hay una persona a la que se ha decidido mantener el seguimiento. No obstante, como se ha indicado anteriormente, la evolución es favorable en los tres casos. Por otro lado, y también de acuerdo con la última información disponible, dos heridos continúan hospitalizados. Desde aquí, lógicamente, insisto, les deseamos, les deseo una pronta recuperación.

Como he dicho antes, y es muy importante volver a señalarlo, estos hechos están bajo investigación judicial y todos debemos ser cautos a la hora de pronunciarnos o hacer valoraciones respecto a los mismos. Lo que sí les puedo decir es que con la información disponible hasta el momento, tanto Adif como Renfe cumplieron con los protocolos que están establecidos. En primer lugar, han cumplido su propio protocolo interno que recoge que la primera que tenga conocimiento, tanto de forma directa como indirecta, de alteraciones en las condiciones de circulación en la vía debe avisar a la otra para activar los mecanismos de respuesta, de prevención y de actuación, y los procedimientos establecen que la notificación de la incidencia puede provenir de múltiples fuentes, entre las cuales figuran, evidentemente, los cuerpos de seguridad del Estado o de las diferentes administraciones, pues son los que tienen conocimiento de los incidentes en el entorno que puedan llegar a afectar a la vía. Sin embargo, ni Adif ni Renfe recibieron notificación alguna de posible incidencia en la vía o de que la zona estaba en desalajo por parte de ningún organismo y, por tanto, tampoco fueron informadas del cambio drástico de las condiciones del incendio respecto a la mañana. De hecho, un tren de media distancia de Renfe, que partió de Valencia a las 12:13 horas, realizó el mismo recorrido sin detectar ninguna anomalía o complicación en la vía y, por tanto, pudo desarrollar su trayecto.

Quiero decir que, no obstante, en el ministerio estamos trabajando en el análisis de los acontecimientos para poder extraer lecciones y puntos de mejora posibles. Sin ánimo de ser exhaustiva, por ejemplo, tenemos encima de la mesa estudiar cambios legales para que cualquier situación anómala en los territorios sobre los que discurren infraestructuras del transporte, sea la que sea, deba ser comunicada al titular de dicha infraestructura; analizar también la posibilidad de revisar los protocolos y procurar una gestión de consulta activa en los casos en los que exista aviso de riesgo de incendio extremo o alto en determinadas zonas, y, en particular, decirles que también en los próximos días vamos a promover, aparte de los contactos que hemos mantenido, una reunión con la Generalitat Valenciana sobre todos estos aspectos. También prevemos realizar e incrementar ejercicios y simulacros de situaciones problemáticas generadas desde el exterior hacia el ferrocarril para lograr también un mejor entendimiento y conocimiento por parte de los departamentos responsables de Protección Civil de cada comunidad autónoma, así como dar a conocer también a la ciudadanía cómo proceder ante las instrucciones que dé el personal ferroviario, maquinistas y el resto de la tripulación, en su caso. En este sentido, observamos que se puede reforzar la información a los usuarios sobre las responsabilidades de los maquinistas y que les identifiquen como los únicos interlocutores válidos en tales circunstancias para evitar situaciones de confusión. Siendo imposible catalogar todas las posibles situaciones de emergencia, promover la mejora de la formación del personal ferroviario para la actuación autónoma en situaciones de emergencia. Por último, estudiar también que además del maquinista al resto de la tripulación tenga la consideración de agente de la autoridad en estas situaciones. Incluso estamos abiertos a que, si se consideran adecuadas y tienen el nivel de detalle necesario, pormenorizado, algunas de estas medidas pudieran incluirse en la tramitación parlamentaria de la Ley del sector ferroviario que, como saben ustedes, está en curso.

En conclusión, quiero reiterar que, de acuerdo con la información de la que disponemos hasta el momento, insisto, ni Adif ni Renfe recibieron notificación alguna de posible incidencia en la vía, ni de que la zona estaba en desalajo ni del cambio en las condiciones del incendio desde la mañana de ese mismo día por parte de ningún organismo y que se cumplieron los protocolos internos en el sentido de comunicar cualquier alteración en las condiciones de circulación para activar los mecanismos de prevención y de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 6

actuación en este supuesto. No obstante, insisto en que todo ello no es óbice para trabajar en las posibles líneas de mejora que les que les he descrito.

Continuaré ahora con la segunda parte de la comparecencia, la relativa a la puesta en servicio de la nueva infraestructura y servicios ferroviarios en Extremadura. Lo hago también a petición propia, como ustedes saben, así como también por las peticiones presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, el Grupo Parlamentario VOX y también Ciudadanos.

En primer lugar, debe reconocerse sin tapujos —y creo que también lo debemos puntualizar en esta comparecencia— que Extremadura ha padecido un abandono histórico en materia ferroviaria, con una infraestructura que desde hace unos años se presentaba como una infraestructura obsoleta, más propia del siglo XIX que del siglo XXI, y que permitía la circulación a velocidades muy bajas, sin electrificar, con una vía única e incluso con traviesas de madera en buena parte de su recorrido, a lo que había que añadir también un servicio claramente mejorable, con trenes que sufrían averías constantes e incluso incendios, que obligaban un día sí y otro también al transporte por carretera de los viajeros afectados. Esta es la situación de partida que nos encontramos en 2018. Sin duda, era necesario revertir esa situación de abandono al que las infraestructuras y los servicios ferroviarios llevaban años sometidos en Extremadura. Era necesario tratar con seriedad, planificación y contundencia el problema al que los extremeños se enfrentaban diariamente en sus desplazamientos en tren, y era necesario concretar un programa de inversiones y transformaciones a futuro. Por eso este Gobierno lleva ya cuatro años trabajando en esta comunidad autónoma, y tienen mi compromiso de que lo vamos a seguir haciendo como el primer día para abordar y, sobre todo, materializar la transformación del sistema ferroviario extremeño.

Si en junio del año 2018 los trenes extremeños no eran capaces de recorrer más de 5000 kilómetros sin incidencias, triplicamos la fiabilidad del material rodante que circula por Extremadura y las incidencias se han reducido en más de un 85%. Renovamos la flota del material rodante, implementamos un plan de fiabilidad del material, actuaciones de monitorización remota, auditorías internas, renovamos los protocolos de actuación en caso de contingencia, dispusimos también de material de reserva y de personal técnico a bordo de los trenes y pusimos en servicio una nueva base de mantenimiento en Badajoz. Asimismo, en materia de infraestructuras desarrollamos mejoras en todas las líneas de la red convencional, ejecutando hasta 30 millones de euros anuales en actuaciones de mejora de la red convencional extremeña frente a poco más de 600 000 euros que dedicaba este ministerio en 2017. En lo que respecta a la alta velocidad, duplicamos el ritmo de ejecución e incluso, a pesar de la situación sanitaria, multiplicamos por más de diez las licitaciones de inversión. Gracias a todo este esfuerzo, el pasado día 18 de julio realizamos el viaje inaugural del primer hito de la alta velocidad en Extremadura, que entró en servicio comercial al día siguiente. Con ello hemos dado respuesta a importantes peticiones del territorio, reclamaciones justas donde debo reconocer la labor de colaboración del Pacto Social y Político por el Ferrocarril en Extremadura para lograr unas infraestructuras ferroviarias dignas y acordes a los tiempos actuales, metodología de trabajo que desde luego ha sido un éxito y con la que tenemos que continuar.

Desde la finalización del último tramo extremeño de la autovía de la Ruta de la Plata en 2008, no ha habido otro hito de semejante magnitud en esta comunidad autónoma y, por cierto, también se debió a un Gobierno socialista. Esta primera fase de la línea de la alta velocidad supone una gran oportunidad para más de un millón de extremeños, pues permite la vertebración interior de la comunidad autónoma, me atrevería a decir, como solo en Cataluña o en Galicia hemos conseguido acometer. Asimismo, la convierte en una región mucho más competitiva, que está ya facilitando la puesta en marcha de importantes proyectos industriales en la región, como la que probablemente será la primera gigafactoría de nuestro país en Navalmoral de la Mata. Según los datos de la propia Junta de Extremadura, gracias a la certeza de poder contar con un buen transporte de mercancías, se están movilizando inversiones por valor de 2500 millones de euros, que permitirán generar 3000 puestos de trabajo, y además mejorarán también las conexiones internacionales cuando la línea que unirá Elvas-Badajoz con Lisboa y con Sines sea una realidad, lo que está previsto para finales del año que viene; Lisboa, Badajoz y Madrid estarán unidas por una línea ferroviaria digna y de calidad.

En lo que respecta a la infraestructura de la alta velocidad Madrid-Extremadura, debo decir —ya lo sabrán— que tiene una longitud total de 437 kilómetros y cuenta con una inversión total aproximada de más de 3700 millones de euros. Forma parte del corredor atlántico y se divide en tres tramos: el Madrid-Oropesa, en fase de estudio informativo, sometido a información pública y recientemente remitido al Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico para la obtención de la correspondiente declaración de impacto ambiental; el tramo Talayuela-Plasencia, en ejecución, y el tramo entre Plasencia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 7

y Badajoz, pasando por Cáceres y Mérida, que es la parte del trazado que hoy nos ocupa. Este último tramo, que consta de plataforma para vía doble en la mayoría de su recorrido, tiene una longitud de 150 kilómetros aproximadamente y ha representado una inversión de unos 1700 millones de euros. Además de la construcción de la infraestructura ferroviaria, se han realizado importantes obras en las estaciones de Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz, por valor de unos 15 millones de euros, con el fin de dotarlas de las características, de los servicios y de las prestaciones necesarias para albergar la alta velocidad ferroviaria. Su trazado incluye también diferentes estructuras singulares y viaductos que han supuesto una complejidad en su ejecución.

Esta nueva infraestructura puesta en servicio permite que los tiempos de trayecto entre Cáceres, Mérida y Badajoz sean más competitivos en tren que en vehículo privado. En concreto, gracias a esta primera fase de la puesta en marcha de este primer tramo se adelantan las ventajas para los viajeros, llegando a reducir en 51 minutos el tiempo de viaje entre Badajoz y Madrid, en 44 minutos entre Monfragüe y Badajoz, en 25 minutos entre Badajoz y Cáceres, o en 20 minutos entre Cáceres y Mérida. Además, la puesta en funcionamiento de esta nueva infraestructura ha supuesto la reorganización de los servicios ferroviarios y un aumento también del número de circulaciones semanales en Extremadura, que se han incrementado un 17%, pasando de 145 a 170. Un total de catorce localidades de Extremadura han visto incrementado el número de servicios en sus estaciones y, en este sentido, conviene también destacar el aumento de paradas en Plasencia, con un incremento de veintitrés paradas, así como en el caso de Monfragüe y Plasencia, con un aumento de veintiuna.

Esta nueva oferta de servicios se acompañó de una oferta promocional en los trenes de larga distancia entre Extremadura y Madrid inicialmente de 30000 plazas, que luego ampliamos en 12000 plazas más, que pueden adquirirse hasta el día 10 de diciembre. Quiero resaltar el hecho de que la nueva oferta de servicios ferroviarios pone en valor quince años de obras y la inversión realizada en infraestructuras a través de un plan que ha reorganizado también los servicios ferroviarios en Extremadura, atendiendo mejor las necesidades de movilidad y ofreciendo un mejor servicio a los ciudadanos, vertebrando, como decía anteriormente, mejor Extremadura, tanto en las conexiones dentro de la propia comunidad como con el resto del territorio español. Estas mejoras introducidas permiten, en primer lugar, viajar punto a punto en Extremadura, tanto por la mañana como por la tarde, gracias a dos relaciones norte-sur, Plasencia-Llerena; a tres relaciones este-oeste, Badajoz-Cabeza del Buey, y a dos relaciones transversales, Navalmoral-Badajoz.

En segundo lugar, permite conectar Extremadura con los territorios de España: con Madrid, con cuatro relaciones diarias; con conexión al norte y al este de la península; con la alta velocidad Madrid-Sevilla, en Puertollano, dos relaciones diarias, y como punto de conexión al arco mediterráneo español y Andalucía oriental, y también permite la mejor conexión con Sevilla, con dos relaciones como centro de conexión con Andalucía occidental. Seguimos trabajando. Los trabajos en esta línea de alta velocidad en Extremadura siguen su curso y tienen como objetivo la puesta en servicio de nuevas instalaciones y tramos, sin condicionar la puesta en marcha de esta primera fase. En concreto, los tiempos de viaje se van a ir mejorando, junto a la comodidad, los servicios y la sostenibilidad ambiental, porque vendrán mejoras como la electrificación de este tramo en el primer semestre del próximo año, la finalización también de las obras del baipás de Mérida en 2024 o la finalización del resto de tramos hasta Madrid, para cuyos avances estamos trabajando de forma intensa para que puedan tener lugar lo antes posible.

Como es sabido, en los días siguientes a esta puesta en servicio se registraron diversas incidencias y retrasos que de ninguna manera debemos asumir como aceptables. Admito que no estuvimos a la altura de las expectativas que se habían generado, pero, aunque nunca hemos engañado a nadie con nuestro objetivo, ha habido a quien le ha interesado decir que había dejadez y que todo era un desastre. Nada más lejos de la realidad. El primer día yo misma pedí disculpas y comenzamos a trabajar con la creación de un comité de seguimiento para revertir la situación lo antes posible. Lo constituyeron la secretaria de Estado, la presidenta de Adif y el presidente de Renfe, así como diferente personal de estas entidades y de mi propio gabinete, porque no íbamos a escatimar ni en medios ni en recursos para identificar las causas y poner soluciones cuanto antes. De esta manera, la presidenta de Adif y el presidente de Renfe se desplazaron a Extremadura el pasado 22 de julio para abordar con la consejera de Movilidad, Transporte y Vivienda de la Junta de Extremadura las causas de esta situación y las medidas adoptadas por ambas entidades para operar los servicios con normalidad. Además de expresar nuevamente las disculpas por esta situación, los responsables de ambas entidades informaron públicamente de las incidencias registradas y de sus causas, fundamentalmente de origen tecnológico.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 8

Entre las causas, de manera resumida, podemos indicar que en la infraestructura, además de un fallo humano en el primero de los días y al menos dos situaciones derivadas del robo de cable eléctrico, ha habido incidencias en las instalaciones de señalización, tales como ocupaciones de circuitos de vía, avería de señales, fallos de bloqueo o enclavamientos que pueden considerarse habituales al comienzo de la explotación de una nueva infraestructura y también en los desvíos, más concretamente, en las agujas y en sus accionamientos. En el tren se observó que el motor se sobrecalentaba haciendo saltar un disyuntor, lo que automáticamente reduce la velocidad del tren, pudiendo llegar a pararlo para proteger el propio motor. En cuanto a los técnicos del mantenedor, detectaron esta anomalía e iniciaron un estudio para determinar las causas y, como primera medida, recomendaron reducir la velocidad o la potencia en determinados tramos para evitar este sobrecalentamiento. Esta anomalía no se detectó previamente ni por el fabricante ni por el mantenedor durante los diez años que llevan los trenes en servicio, donde hasta este momento habían demostrado una gran fiabilidad, ni tampoco durante los más de 8000 kilómetros que los trenes recorrieron durante la fase de prueba de esta nueva infraestructura.

Además, estas incidencias afectaban en cadena a los siguientes servicios ferroviarios que debían prestarse acumulando en este caso retrasos. Piensen que, con carácter general, los sistemas están preparados para garantizar en todo momento la seguridad de la circulación y, en este mismo sentido, la secretaria de Estado visitó Extremadura el pasado día 27 de julio para pedir disculpas, explicar las causas de las incidencias, dar cuenta de las medidas que estábamos adoptando y manifestar nuestro compromiso firme con el tren extremeño. Ayer mismo, día 30 de agosto, la presidenta de Adif viajó a Extremadura para visitar en primera línea a los equipos responsables de la circulación en la línea, tal y como ya hizo el pasado día 3 de agosto con los equipos de mantenimiento, y el objetivo de estas visitas es poder apreciar la labor de los equipos en el terreno, viendo las problemáticas que se van presentando, escuchando las propuestas de mejora del servicio y, en cualquier caso, aplicando estas mejoras. Por lo tanto, un aspecto muy importante es el reconocimiento de esta labor que están llevando a cabo las personas que trabajan en esta línea.

Entre las medidas para prevenir estas incidencias, adoptamos las siguientes, que se mantienen vigentes a día de hoy. En el caso de la infraestructura, se estableció un plan de contingencia con dos objetivos fundamentales: controlar las incidencias que se estaban produciendo en los nuevos desvíos y mejorar los tiempos de atención en las incidencias que se puedan producir. Para la reducción de las incidencias en desvío, se realizó un plan exhaustivo de revisiones, ajustes y engrases de accionamientos y motores con las empresas constructoras y mantenedoras. Para la reducción de tiempos de atención en incidencias, se definieron seis puntos de atención prioritaria y se acordó la disposición de medios adicionales de las empresas mantenedoras de las instalaciones para atender los mismos con brigadas de agentes de señalización y comunicaciones, en turnos con presencia de veinticuatro horas al día y siete días a la semana. Cabe destacar que no se ha observado una tasa de incidencias mayor que en la puesta en servicio de otras líneas de alta velocidad española. Además, el tramo de la línea objeto de puesta en servicio supone aproximadamente un tercio del total entre Madrid y Badajoz y, para ello, al tramo entre Humanes y Monfragüe se le dotó de un nuevo sistema de señalización que está funcionando perfectamente. No obstante, la línea en estos puntos es vía única con puntos de cruce concretos y cualquier incidencia que se produce en cualquier punto implica un desajuste en los cruces programados entre los trenes en los distintos sentidos. En el caso de la operadora, por parte de Renfe se informa a los clientes de cualquier tipo de incidencia mediante mensajes SMS. Se procedió también a la revisión de todo el material rodante, con presencia de personal dentro de los trenes para resolver *in situ* cualquier problema que pueda producirse y, en concreto, en los trenes de la serie 730 van un técnico de Talgo en la composición y uno de Btren en la cabina, y en los Intercity va un técnico de Talgo en la composición, porque la locomotora en estos casos es aparte.

También se anunció la mejora del compromiso voluntario de puntualidad hasta que se normalice el servicio. Mediante el mismo se devuelve el 50 % del importe del billete en los servicios Alvia e Intercity que lleguen con un retraso superior a quince minutos y el cien por cien del importe en el caso de que los retrasos sean superiores a treinta minutos. En todos los retrasos indemnizables se envían mensajes SMS a los clientes informando de este derecho a la devolución y, además, también se ha dispuesto de un tren Alvia en sustitución en Madrid y se ha situado en Extremadura una locomotora y una composición Talgo de reserva para atender cualquier contingencia que pueda producirse. Para mejorar también los flujos de viajeros en las estaciones, además de los mensajes específicos de megafonía, se están tomando las siguientes medidas: se programarán agentes de refuerzo en días punta y fechas de alta demanda para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 9

gestionar la distribución de clientes en los andenes en las estaciones de Badajoz, Mérida y Cáceres. Además, está previsto incorporar personal en Navalmoral de la Mata para la información y atención a los clientes. También se va a reforzar el personal en Monfragüe para ayudar a los transbordos y, asimismo, se está trabajando junto a Adif en un plan de sectorización en las estaciones intermedias entre Madrid y Cáceres, y se está pendiente de iniciar los trabajos de marcaje de andenes. Asimismo, se han creado cupos de venta en los coches centrales de los trenes para agilizar la subida y bajada en las cinco estaciones con parada entre Madrid y Cáceres, y también se ha solicitado un refuerzo del servicio Acerca para evitar demoras en paradas en los casos en los que se solicite este servicio en un solo tren.

Por lo tanto, nuestro objetivo es que no se produzcan incidencias, pero para el caso en el que estas lleguen a producirse hemos puesto todos los medios humanos, materiales y técnicos para que los tiempos de respuesta sean los menores posibles. Dadas las características de esta primera fase de la infraestructura puesta en servicio, especialmente hasta que no se disponga de vía doble, insisto en que cualquier pequeño retraso, por ejemplo, los cruces entre trenes o si un día hay una afluencia de viajeros muy elevada en determinada estación, puede tener una afección que se ve magnificada sobre el resto de las circulaciones. A pesar de ello, las medidas adoptadas han permitido mejorar de manera muy rápida la calidad y la puntualidad de los servicios entre Madrid y Extremadura. De esta forma, ya durante la última semana del mes de julio, los trenes Alvia que conectan ambas comunidades autónomas registraron una puntualidad cercana al 90 %, y una vez transcurrido el primer mes de esta puesta en servicio, las incidencias y sus retrasos son prácticamente residuales. De hecho, en más de la mitad de los días del mes no se ha producido retraso de ningún tipo; la puntualidad a cinco y diez minutos de los servicios es del mismo orden que en otros servicios equivalentes, como las relaciones entre Madrid y Sevilla, Barcelona o A Coruña, habiéndose mejorado 20 puntos respecto a la primera semana. Además, esto está siendo respaldado por los viajeros porque, a pesar del periodo estival en el que nos encontramos, la demanda se ha incrementado un 19 %, con una ocupación de los trenes un 18 % superior.

Finalizo ya esta segunda parte de la comparecencia pero, a modo de resumen, podemos decir que a día de hoy los nuevos servicios en Extremadura están teniendo buena acogida, que se están prestando con total normalidad y que, por lo tanto, corregimos las incidencias que se produjeron los primeros días de la puesta en servicio y por las que nuevamente aprovecho para pedir disculpas a los extremeños y a las extremeñas, porque, desde luego, no estuvimos a la altura de las expectativas. Pero, insisto, hemos corregido esas deficiencias y a día de hoy el servicio se está prestando con normalidad.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor don Tomás Guitarte Gimeno.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Buenas tardes, señora ministra. Muchas gracias por su comparecencia, diríamos que rauda a la petición que cursamos.

Yo, en primer lugar, querría expresar nuestra solidaridad y apoyo con los cuarenta y ocho o cuarenta y nueve pasajeros, según las fuentes; a usted le han dicho cuarenta y nueve, nosotros tenemos cuarenta y ocho, salvo que contemos a la maquinista. Esto no es una tontería, esto lo que quiere indicar es que no se sabe cuánta gente va en el tren, porque para ese tren no hay máquinas expendedoras ni taquillas presenciales; la gente se sube en cada parada cuando quiere y como quiere, y como no hay interventor, no se regulariza y no se sabe cuántas personas van. Esa derivada también tiene un perjuicio en la planificación ferroviaria. Los índices de ocupación de estos trenes son claramente inferiores porque solo se computan aquellos que de verdad sacan billete. En cualquier caso, nuestra solidaridad con estos cuarenta y ocho pasajeros y la maquinista, que sufrieron una situación de pánico en el tren de media distancia Valencia-Zaragoza al ser cercado por el incendio forestal en Bejís el día 16 de agosto y, sobre todo, con aquellos que sufrieron daños personales graves como consecuencia de la situación de riesgo.

A nosotros este suceso nos permite evaluar dos de los problemas sustanciales que afectan a la España vaciada y a los que el Gobierno hace caso omiso constantemente. Por un lado, los incendios y la situación del mundo rural y, por otro, la olvidada infraestructura del ferrocarril convencional y de aquellos ejes que no son radiales. Este verano las olas de calor y de incendios han evidenciado este abandono del medio rural en las zonas despobladas, y ahí es donde tenemos que analizar las causas por las que se produjo un episodio concreto, como este en Bejís, pero que podría haber sido mucho mayor y haberse producido también en otras situaciones. Por un lado, tenemos un verano donde ha habido olas de calor e incendios que evidencian este abandono y, por otro, el olvido de una línea férrea vital para el desarrollo de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 10

los territorios a los que debería servir. Por ello, proponemos que el Ministerio de Transportes asuma en esta comparecencia tres responsabilidades. Primero, adquirir el compromiso de llevar a cabo una investigación profunda y rigurosa y colaborar en todo lo que la justicia solicite para esclarecer los hechos; entre otras cuestiones, saber por qué el tren llegó hasta la zona de incendio en la tarde del 16 de agosto, cuando ya en esa zona del puerto del Ragudo y del Alto Palancia el incendio tenía dimensiones muy importantes; averiguar las causas por las que falló la comunicación entre los organismos implicados —emergencias de la Generalitat Valenciana, Adif y Renfe—; determinar si existió o no un cambio súbito en el incendio debido al viento, que impidió la comunicación oportuna y, en consecuencia, posteriormente atribuir responsabilidades. La narración de los hechos está perfectamente documentada porque los trenes van dotados de —creo que se llama— un registrador jurídico, que es una especie de caja negra, similar a la de los aviones, que evidencia todo lo que allí pasó.

Pero también debemos analizar esta situación del tren como un episodio que condensa, como decía antes, los problemas que sufren estos territorios despoblados. Por un lado, la crisis territorial de la despoblación, el abandono de las políticas públicas, el olvido de infraestructuras básicas como el ferrocarril convencional y problemas ambientales. En las áreas despobladas, ante las olas de calor se han producido este verano incendios con desastres naturales y riesgos humanos. Por ello creemos que la capacidad destructiva de estos grandes incendios actuales, que inciden en este caso sobre el tren, exigen la aplicación de un análisis científico sobre las causas de los nuevos incendios y los sistemas de prevenirlos y enfrentarlos. *A priori*, en nuestra opinión, una interacción entre la despoblación y los procesos de deterioro ambiental, y los fenómenos meteorológicos extremos sería la combinación, junto con la existencia, obviamente, de pirómanos. La despoblación y la debilidad del sistema de poblamiento que conlleva el abandono de los montes, bosques y campos, con ausencia de actividades de mantenimiento y explotaciones adecuadas, junto a una explotación del territorio que no atiende a las condiciones naturales. Hay antiguas repoblaciones forestales, ausencia de servicultura, desaparición de ganadería extensiva, que llena de material seco el monte y el campo, que se han combinado con fenómenos naturales derivados, como las sucesivas olas de calor, la sequía continuada y numerosas tormentas secas.

Este análisis también debe valorar los hechos para identificar las deficiencias técnicas y las infraestructuras, así como los protocolos de coordinación, y desarrollar los procedimientos necesarios para evitar situaciones similares en el futuro. La acción política debe intervenir en una visión de conjunto, no con parches desconectados pero, sobre todo, cada departamento debe comenzar a tomar medidas desde ya en el ámbito de sus responsabilidades. Una de estas medidas en el ámbito de la responsabilidad de su ministerio es convertir el tramo ferroviario afectado, Teruel-Sagunto, en una línea mixta de ferrocarril del siglo XXI al servicio de los ciudadanos, superando el carácter actual, que es una línea deteriorada para mercancías con trazado del siglo XIX y obras de acondicionamiento, y una línea marginal para el uso de pasajeros por la que circulan algunos trenes a una velocidad que casi es la del origen del ferrocarril. Esta línea está recogida como tal en el plan de infraestructuras, en el PITVI, del Estado español y en la red básica europea. Es un reto, un compromiso que tiene su Gobierno con nosotros en el acuerdo de investidura y es una línea en la que se está apostando, pero muy lentamente, y solo en la mejora del ferrocarril existente.

Me gustaría hacer una reflexión en este último punto: expulsar a los viajeros de ferrocarril cuesta poco, recuperarlos cuesta mucho. A pesar de la afectación de la vía por este incendio, que no fue muy importante, nosotros estuvimos recorriéndola físicamente en los kilómetros en los que se produjo la detención. Allí observamos que se quemó la canaleta a lo largo de 1,5 o 2 kilómetros, que se repuso a las pocas horas, y también se procedió al corte del arbolado que afectaba sobre la vía. Esto quiere decir que antes había arbolado que recaía sobre la vía y había riesgo real, que luego se procedió a cortar. Sin embargo, una vez realizadas estas operaciones, la vía ha permanecido cerrada desde el día 16 de agosto hasta la noche del día 27 de agosto, sin una clara justificación. Los transbordos realizados en autobús han generado múltiples quejas y retrasos, habitualmente de hora y media, sobre todo en la dirección hacia Zaragoza, para aprovechar la llegada del TRD a Teruel desde Zaragoza.

Dado que estamos en esta infraestructura ferroviaria, que exige urgentemente un intenso trabajo de mejora, merece la pena repasar su estado actual. Es una vía en estado casi de abandono; la vía tiene el mismo trazado con el que fue proyectada a finales del siglo XIX; es una vía de ancho ibérico y sin electrificar; tiene radio de curvaturas muy cerrado; tiene rampas de hasta 24 milésimas superiores, por ejemplo, a las del puerto de Pajares. Las actuaciones que se establecieron en el plan director de 2017 llevan más de tres años de retraso y, a pesar de que estas actuaciones se venden como grandes logros

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 11

de inversión en la línea, la realidad es que todo el trazado entre Zaragoza, Teruel y Sagunto se mantiene según lo proyectado en el siglo XIX, con velocidades de la primera mitad del siglo XX. Hay un aspecto muy relevante a destacar: los trenes de media distancia carecen de interventores, como el que sufrió el incendio, lo que complicó la solución rápida y eficiente de la situación y el gravísimo riesgo. Hay muy pocas taquillas y tampoco hay máquinas expendedoras; es muy difícil adquirir los billetes y abonos. Este punto lo pongo en relación con la obtención de los bonos o las bonificaciones que ha establecido el Gobierno en atención a la derivada de la crisis de la guerra de Ucrania. Es imposible obtener, por ejemplo, bonos en la página web de Renfe. De las veintinueve paradas que tiene este trayecto, solo hay taquillas expendedoras en cinco, y solo hay taquillas presenciales en otras cinco, coincidiendo en cuatro de ellas, es decir, solo en cinco puntos se puede obtener un billete. La existencia de un interventor permitiría la obtención de estos bonos o billetes cuando se sube al tren, pero, como no los hay, no se puede hacer. Por eso decía antes que es muy difícil saber cuántos viajeros lleva cada tren en esta línea. Y esta ausencia de interventor creemos que está relacionada de una manera muy importante con la consideración que la propia Renfe da los trenes de media distancia y con la propia imagen corporativa de Renfe. En ausencia del interventor, por ejemplo, se han dado casos, grabados, de amenazas con violencia, de acoso y de cuadros sincopales. Nadie entendería que en un avión el piloto tuviese que hacerse cargo de la atención a los pasajeros.

En el caso del incendio de Bejís, si el tren 599 hubiera tenido presencia de interventor en ruta, con toda seguridad las incidencias habrían sido distintas. La maquinista se habría sentido acompañada y liberada de tareas que tuvo que realizar, sin ser su competencia, en momentos de gran estrés y pánico. La maquinista habría utilizado menos tiempo en realizar la tarea de cambio de cabina y reiniciar el retroceso del tren. No tendría que haber dedicado tiempo a explicar la situación de los viajeros ni a rearmar manualmente los sistemas de seguridad activados por ellos. La maquinista habría tenido la certeza del número de viajeros que había dentro del tren. Probablemente, se habría evitado que los viajeros saltaran del tren a la vía, hacia el balasto — un salto mínimo de ciento veinte centímetros desde el estribo de la puerta hasta el suelo—, y hubieran permanecido dentro del tren. Todos los viajeros que continuaron dentro no sufrieron ningún tipo de lesiones.

Por ello decimos que la existencia de un interventor, aunque no sea obligatoria, debe ser uno de los elementos que se plantee su ministerio. Los trenes de media distancia requieren la misma calidad del servicio que los de larga distancia. Muchas de las cosas que han pasado aquí en modo alguno habrían ocurrido en una línea de AVE, lo cual es indicativo de que su ministerio solo presta atención a las líneas de AVE de gran recorrido, todas ellas radiales con Madrid. No hay atención a las líneas transversales y de media distancia.

¿Qué proponemos nosotros para esta línea? En principio, lo más inmediato es que esa dotación de interventor venga acompañada de una reforma inmediata para dotar de características geométricas al trazado, de forma que la corrección de curvas y las velocidades del servicio puedan tener características correspondientes a nuestra época. No es suficiente esperar a que se finalice el estudio informativo del corredor para el tramo Sagunto-Teruel, cuyo expediente, por ejemplo, estaba caducado y se recuperó precisamente gracias al acuerdo entre el Gobierno y Teruel. Existe, al tiempo que está a la espera de un supuesto estudio de impacto ambiental, cuya aprobación llevamos años esperando. Por ejemplo, resulta imprescindible e inaplazable poner en funcionamiento un servicio de pasajeros diario con un material rodante adecuado, que disponga de tracción eléctrica y diésel, como el Talgo 730, con frecuencia diaria y horarios que incentiven la demanda. Hay que ampliar el servicio de pasajeros para llegar también a Alicante y Cartagena y hay que extender el servicio hacia el norte desde Zaragoza a Bilbao para que esta línea pueda tener un trayecto de larga distancia, lo que significaría implantar un servicio diario de pasajeros que una el trayecto Cartagena-Valencia-Sagunto-Teruel-Bilbao en cada sentido. Por otro lado, como bien sabe, en Teruel también se espera la llegada del Talgo 730 para poner en funcionamiento otro servicio distinto al anterior, la línea de pasajeros Teruel-Zaragoza-Madrid, sin necesidad de transbordo. Es el momento de hacer de la necesidad virtud, de convertir esta amenaza que nos ha evidenciado el incendio de Bejís en un reto para implantar estos nuevos servicios y garantizar la planificación urgente del corredor Cantábrico-Mediterráneo con unos parámetros de calidad y un ritmo de ejecución similar al que se quiere aplicar, por ejemplo, en los tramos norte.

La situación de riesgo derivada del incendio del día 16 de agosto y su impacto sobre el tren ponen al descubierto las gravísimas deficiencias de la red ferroviaria y de los servicios de transporte de viajeros que sirven en la provincia de Teruel. Los sucesivos planes que las instituciones y diferentes gobiernos han

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 12

presentado responden siempre a la presión y las demandas ciudadanas. Ninguna de las propuestas ha llegado a aplicarse, ya que en muchos tramos no ha llegado a disponerse ni siquiera de proyectos constructivos. Solamente se están realizando actuaciones para alcanzar unos mínimos que permitan el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria para el transporte de mercancías. Ha habido un ninguneo de los sucesivos responsables ministeriales sobre la necesidad de ofrecer un servicio de transporte de pasajeros que una Teruel con Valencia y Zaragoza. Del mismo modo, hay un olvido de los compromisos del acuerdo de investidura para crear un ferroviario de altas prestaciones en el tramo Zaragoza-Teruel-Valencia, dentro del marco del corredor cantábrico.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Guitarte, se le ha agotado el tiempo, le ruego que termine ya.

El señor **GUITARTE MORENO**: Finalizo ya, solo unos segundos.

Por ello, aunque es reiterativo y ya lo debería conocer, le vamos a presentar un documento realizado en 2019 de manera conjunta con la Plataforma del Ferrocarril en el que se evidencian las características de esta línea, se repasa una reivindicación histórica y lo que esperan la ciudadanía y Teruel de su ministerio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra don Iñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señora ministra. Muchas gracias por su intervención y sus aclaraciones. Yo voy a compensar el tiempo que haya podido exceder el señor Guitarte, al cual le prestaría gustoso algo más de lo que ha usado porque su intervención ha sido muy interesante.

Simplemente vamos a hacer una pequeña valoración y dos anotaciones. Una pequeña valoración es que me ha parecido que sus aclaraciones respecto al relato de los hechos han sido fuertemente esclarecedoras y, por lo menos a mí, me han podido demostrar cuál ha sido la secuencia exacta de los hechos, aunque eso me mueve también a otras consideraciones, y es que hay un salto entre el relato y las causas que generan esa situación de riesgo, que posiblemente es lo que se debe investigar y de alguna manera debe poner en evidencia las causas que generan esa situación de riesgo que debemos procurar evitar.

Y eso me lleva a la primera reflexión que le quería aportar, que tiene que ver con el objeto de esta comparecencia, aunque solo con la primera parte —la segunda no la voy a abordar, puesto que desconozco por completo la situación del ferrocarril en Extremadura—, la cual hace referencia no ya a una valoración que pueda hacer yo, sino a una valoración que ha hecho el Congreso con anterioridad. Me refiero, en concreto, a las conclusiones de la Comisión de investigación del accidente de Spanair, entre las que se entendía que era conveniente —y entonces se afirmó incluso por parte del Gobierno que existía un anteproyecto de creación— la existencia de un órgano independiente de investigación de accidentes por diferentes causas, bien porque se hubiera podido obtener un número de víctimas o como prevención para que no volviera a suceder. Es decir, si la investigación de este accidente se hubiera podido trasladar a una comisión ya creada, a un organismo en concreto, a una autoridad administrativa independiente de investigación y producción de accidente —que es así como en principio se llamaba—, posiblemente hoy estaríamos esperando los resultados del informe de esa autoridad administrativa o bien concluyendo sobre ellas. Por tanto, haría falta avanzar en la creación de esa comisión, de esa autoridad, de ese órgano intermodal de investigación para que pudiéramos obtener una información no ya administrativa sino de un órgano independiente.

Una segunda cuestión, que no tiene tanto que ver con el objeto de esta comparecencia, pero me gustaría trasladarla aunque tenga que ver con otra materia —si no lo haré en otra comparecencia—, es que hemos escuchado o leído que por parte de su ministerio se ha retrasado por completo la posibilidad de implementar el llamado pago por uso, es decir, la posibilidad de que el uso de las carreteras pueda ser dispuesto de una forma diferenciada. Hemos oído que se ha pospuesto por lo menos hasta el año 2024 o 2025, lo cual también coincide con que posiblemente piensen en prolongar la legislatura hasta finales de 2023 y, por lo tanto, electoralmente tampoco interesa esa situación. Es una situación que a nosotros no nos conviene, porque en Euskadi somos nosotros los que ya nos hacemos cargo de la gestión de las carreteras y, por lo tanto, también nos hacemos cargo de su implementación y, por ende, también de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 13

costes de su mantenimiento, cosa que, por otra parte, supone el incremento o el mantenimiento de dichos costes a través de créditos extraordinarios, a los que Euskadi va a tener que hacer frente también como obligación contraída a través del concierto económico. Por lo tanto, esa es una noticia que no nos ha agradado y que intentaremos que se retome en su momento en las conversaciones parlamentarias.

Muchas gracias. Ya dije que iba a ser breve.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Ciudadanos, don Ignacio López-Bas Valero.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señora ministra. Como han hecho ya quienes me han precedido en el uso la palabra, quiero agradecer su presencia en esta Comisión para tratar de manera acumulada los dos temas que han sido protagonistas este verano en materia de transportes.

En primer lugar y refiriéndonos a la cuestión del incidente —más que accidente, incidente— del tren de Valencia a Zaragoza con el incendio de Bejís, en Castellón, por supuesto, desde mi grupo parlamentario quiero manifestar toda la solidaridad y el apoyo a las víctimas, a las personas que fueron afectadas, así como un reconocimiento muy especial a la maquinista, quien, sinceramente, creo que en un momento muy complicado tuvo que tomar una serie de decisiones, ya fuera más acertadamente o menos, porque es verdad que las versiones han sido contradictorias, o incluso la que hoy tenemos por su parte de alguna manera tampoco coincide con las que hemos podido leer en prensa, que además en algunos casos han surgido de filtraciones derivadas de las propias investigaciones de la Guardia Civil y la investigación judicial que está en curso. Ayer mismo —si no recuerdo mal— era la consellera del Gobierno valenciano quien precisamente hacía referencia a su intervención hoy en esta Comisión del Congreso a fin de que se pudiera esclarecer cualquier dato al respecto.

En Ciudadanos somos conscientes de que existe una investigación en marcha, tanto judicial como de la Guardia Civil, y, por lo tanto, habrá que esperar a las conclusiones de esa investigación oficial, si bien es cierto que todavía quedan, incluso a partir de sus manifestaciones de hoy, demasiados puntos que no han sido aclarados respecto a algo que aparentemente, según su explicación, sí está bien claro lo que pasó, ya que, no obstante, hay numerosas versiones de los viajeros que iban en ese tren. Hay versiones que nos hablan de que fue la maquinista quien abrió las puertas, mientras que otras señalan que no fue ella quien lo hizo, lo mismo que si solicitó o pidió a los viajeros que bajaran a las vías o no se lo pidió. Pero yo me voy a hacer eco de algo que ya se ha manifestado, y es la necesidad de que esa maquinista no hubiera estado absolutamente sola en un tren con tres vagones y en una situación de tanta tensión tener que desplazarse de una punta a la otra atravesando esos tres coches, donde estaban los pasajeros en una situación muy cercana a lo que podríamos considerar pánico absoluto por la proximidad de las llamas. En este aspecto, desde luego, como ya le he dicho, quiero expresar el reconocimiento hacia esa persona, que mostró una serenidad tremenda para poder dar una solución frente a un momento muy complicado.

Pero, también hay que decir que en situaciones de emergencia de este tipo se ponen en juego dos circunstancias: la previsibilidad y la inevitabilidad. Siendo inevitable probablemente lo que pasó, desde luego, sí era previsible, y eso debió preverse tanto por Renfe como por el administrador de infraestructuras, y, en su caso, desde luego, por los servicios de Protección Civil presentes en la zona. Dos días antes en dicho territorio había un incendio de muchísima virulencia y que además estaba dando muchísimos problemas para su control y estabilización precisamente debido a la existencia de fuertes vientos racheados en la zona, que provocaban ampliaciones de la zona que se estaba quemando totalmente insospechadas. Como usted ha manifestado, poco tiempo antes un tren había pasado por esa vía sin ningún tipo de problema, pero lo cierto es que todos pudimos ver en televisión las cámaras térmicas de unos drones de los servicios de Protección Civil de la Generalitat Valenciana que tomaron imágenes de la zona —creo que de la Generalitat Valenciana, si no fueron de los servicios de Renfe o ADIF— demostrando que había llamas y maleza o arbolado muy cerca de las vías, lo que denota una situación de defectuoso mantenimiento de la infraestructura.

Esto es lo que lleva a pensar que hubo algo que no se llevó a cabo, que no se cumplió, y es la necesidad de la coordinación tanto entre diferentes administraciones como, en su caso, entre todos los agentes intervinientes en la gestión de infraestructuras de este tipo en un territorio donde desde hacía cuarenta y ocho horas había un incendio de gran virulencia, que podía hacer prever precisamente que algo así pudiera ocurrir. Personalmente, me alegra que usted haya dicho que se está estudiando qué ha pasado precisamente para tomar medidas e incluso modificar aquellas normas legales o reglamentarias

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 14

que pudieran implementarse para evitar estas situaciones. Esta misma mañana el portavoz de mi grupo parlamentario, Edmundo Bal, ha manifestado nuestra voluntad de no hacer una crítica partidista de esta situación. Estamos convencidos de que lo que hay que hacer es aportar y, sobre todo, apoyar a quien gobierne, bien sea en Madrid, en el ministerio, en la *conselleria* correspondiente, en la Generalitat Valenciana en este caso, o en cualquier otra comunidad autónoma, para que se tomen medidas que permitan la coordinación entre servicios a fin de poder evitar este tipo de situaciones.

De verdad que creemos que lo que ha habido ha sido una falta de coordinación en el caso del incendio en Bejís, que ha provocado una situación de riesgo personal y material —sobre todo, personal— muy importante para los viajeros de ese tren, y creemos que, dentro de esas modificaciones y análisis que habrá que hacer sobre lo que ha sucedido, estaría bien que se revisara la presencia de interventores, los tradicionales revisores en los trenes. Como usted ha dicho, se ha cumplido la norma, puesto que no era obligatorio que hubiera un revisor o interventor, que además, según hemos podido comprobar, efectivamente, solo tienen funciones de tipo comercial, y no de seguridad sobre los viajeros, pero, desde luego, en una situación de emergencia hubiera dado muchísima más tranquilidad y, sobre todo, hubiera ayudado a poder gestionar una situación de riesgo y de tensión en el pasaje de mejor manera. Por ello el llamamiento que hacemos desde Ciudadanos al ministerio, pero, desde luego, también a las autoridades competentes en este caso de las comunidades autónomas debido a la circunstancia de que lo que se produce es un incendio forestal, es que se refuerce ese principio de coordinación entre las administraciones a fin de que con la información correspondiente que debiera haber habido en esta situación se puedan evitar este tipo de circunstancias.

Me refiero ya a la segunda de las cuestiones que hoy se plantean, que es la situación referida a lo que ahora se llama el primer paso en la alta velocidad en Extremadura. Curiosamente, esto se ha rebautizado ahora como primer paso de la alta velocidad en Extremadura, pero quiero recordar que cuando nosotros pedimos su comparecencia, que fue precisamente un día antes de que usted la anunciara a petición propia —usted la anunció el 27 de julio y nosotros registramos nuestra solicitud el mismo día 26—, es cierto que venía dada por dos circunstancias. La primera se refiere a lo que creemos que es una broma de mal gusto hacia los extremeños y el común de los ciudadanos en España, y no por su parte, se lo tengo que decir claramente, sino por parte del presidente Pedro Sánchez, quien un año antes había anunciado que el tren de alta velocidad iba a llegar a Extremadura en menos de un año. Esto lo anunció en Navalmoral de la Mata precisamente un 26 de agosto de 2021, y, hombre, sí, en principio, cumplió su promesa o compromiso, porque antes de un año estaba inaugurando algo que se denominaba oficialmente alta velocidad, si bien realmente no es alta velocidad. Creo que son de sobra conocidos cuáles son los criterios para poder determinar técnicamente una línea como de alta velocidad, y, desde luego, la línea entre Badajoz y Madrid no los cumple. Un tren que al final lleva un promedio, con las mejoras que se han implementado desde hace unos días, de 102 kilómetros/hora para recorrer algo más de 400 kilómetros la verdad es que no puede calificarse de alta velocidad.

En todo caso, es cierto que incluso el presidente Sánchez en el debate del estado de la nación anunció que apenas una semana después —literalmente, el próximo lunes— iba a poder disfrutarse de la alta velocidad en Extremadura. Hombre, algo es cierto, y es que la alta velocidad de carácter técnico oficialmente está en Extremadura, pero, desde luego, no conecta Extremadura con el resto de los territorios. De Plasencia a Madrid hoy se sigue tardando lo mismo que hace un año, que hace dos o que hace cinco, se siguen tardando las dos horas y cuarenta y tantos minutos, como sucedía antes. Por lo tanto, no es cierto y es un chiste para muchos extremeños.

Y no me voy a referir ya a las críticas que le podamos hacer desde la oposición. El presidente de la Junta de Andalucía, el señor Fernández Vara, tachó esta situación de vergüenza. Es más, dijo que los responsables se tienen que marchar. Llegó a decir que era un error que no debería haberse cometido —cuando ustedes lanzaron una invitación para acudir a esa inauguración del AVE de Extremadura—, refiriéndose precisamente a que eso no era un AVE. La asociación Milana Bonita, que, desde luego, se ha caracterizado por la reivindicación constante de unas líneas férreas dignas en Extremadura, ya manifestaba el 14 de julio, unos días antes de la inauguración, que iban a hacer un churro para que pudiera inaugurarse, y, desgraciadamente, es lo que parece que ha pasado, cuando ustedes tuvieron incluso que cesar al encargado de producción comercial de Renfe solo dos días después de ocasionarse los primeros fallos en una línea que, desde luego, no debería haberse inaugurado, como se ha dicho en prensa, porque fue demasiado pronto cuando se inauguró en las condiciones en que se encontraba. Entre sus propios socios de Gobierno, doña Irene de Miguel, secretaria general de Unidas Podemos en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 15

Extremadura manifestó que esto es como el día de la marmota, que el Gobierno pone alfombra roja a quienes vienen a vendernos promesas vacías y mentiras y, cuando se descubre, se vuelven a indignar, en referencia a las palabras del presidente de la Junta, el señor Fernández Vara. Y esto es lo que sienten los extremeños cuando se les ha vendido que iban a tener una alta velocidad que no supera los 100 kilómetros/hora, que tiene todavía un tramo sin electrificar y que entre Plasencia y Madrid incluso aún está pendiente de los estudios técnicos sobre el propio terreno en el que ha de implementarse la vía.

Por tanto, la pregunta es si el Gobierno cree, si el ministerio cree, si la ministra cree que se ha cumplido el compromiso de Pedro Sánchez en Navalmoral de la Mata cuando dijo que en menos de un año iba a llegar el AVE a Extremadura, porque posiblemente sean ustedes los únicos que se lo creen. Nosotros lo que pediríamos es que no se vuelva a jugar con el sentido común de los ciudadanos y los usuarios de la línea ferroviaria Badajoz-Plasencia, que no se vuelva a insistir en que tienen un AVE, que ha tenido que modificar horarios ya no para disimular sino para acomodar las posibles conexiones que tiene esa línea con el resto de líneas en toda España. Por tanto, y dado que tenemos un segundo turno de intervención, simplemente le preguntaría si realmente piensa que ese compromiso se ha cumplido.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor don Joan Baldoví Roda.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, president.*

Nuestra intención al venir aquí no es la de buscar culpables ni la de pedir dimisiones, sino la de buscar soluciones para que este hecho, que, a mi modo de ver, pudo tener mucha gravedad, no se vuelva a repetir o, en todo caso, intentar evitar que pueda repetirse. En su exposición, señora ministra, creo que ha quedado claro de manera taxativa cuál ha sido el problema de que ese tren saliera de la estación de Valencia y llegara hasta donde estaba el incendio. Evidentemente, si ese tren salió es que hubo una falta de comunicación entre los servicios de emergencias de extinción de incendios, la Renfe y ADIF. Y me parece que este es un hecho grave por lo que hubiera podido suceder, si bien hubiera podido producirse una desgracia mucho más grave, que, afortunadamente, la actuación decidida y diligente de la maquinista impidió.

De la exposición del señor Guitarte, me ha parecido interesante lo que ha dicho sobre cómo se contabilizan los pasajeros, las subidas y las bajadas. Si finalmente no se sabe cuánta gente compra el billete, cuánta gente sube y cuánta baja, me parece que eso añade un punto de gravedad a este tema. Me gustaría que de todo esto aprendiésemos y pensemos en la conveniencia de dotar de interventores a todas estas líneas de media distancia, porque, desafortunadamente y a nuestro modo de ver, los distintos gobiernos que se han sucedido en el Estado han ido abandonando este tipo de ferrocarril, el ferrocarril de media distancia que une destinos que no se encuentran en esa España radial que está en la mente de muchos centralistas de este Estado, así como muchas otras líneas de cercanías.

Insisto —y acabo—, no buscamos culpables, y harían bien algunos que probablemente hablarán después de mí en ser prudentes —en concreto, el Partido Popular—, porque tienen una larga lista de accidentes graves y no se producían dimisiones ni en muchos casos se asumían responsabilidades. Insisto, Compromís ha venido aquí para intentar aprender de lo que ha pasado, para ver cuáles han sido los fallos. Como decía, creo que el fallo fue de comunicación y tenemos que aprender para próximas emergencias. Probablemente tendremos un otoño de danas, sobre todo en la zona mediterránea, dado que después de los incendios vienen las danas, y esperemos que esta comparecencia, como mínimo, sirva para tomar nota, aprender y que esta falta de comunicación no vuelva a suceder.

*Moltes gràcies.*

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra doña Inés Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Me voy a sumar a los agradecimientos de mis compañeros por las explicaciones de la ministra, que creo que han sido interesantes y esclarecedoras, y estoy totalmente de acuerdo en que el nexos es común, la falta de comunicación. Pero ya le adelanto que le voy a exponer otro posible incidente, aunque no llegó a serlo porque se produjo una parada técnica antes de suceder. Le hago unas preguntas sobre este accidente y le voy a preguntar también sobre uno de la línea de Manresa.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 16

Para nosotras, las republicanas, declarar que estamos en una situación de emergencia climática no es solamente fruto de constatar lo que la comunidad científica internacional viene diciendo desde hace muchos años, es decir, que o reducimos de manera drástica el impacto ambiental que generan nuestras actividades o las cosas nos va a ir muy mal, y prueba de ello la hemos tenido este verano en numerosos incendios que hemos sufrido, treinta y siete de los cuales se han clasificado como grandes incendios, puesto que solo ellos han calcinado más de 200 000 hectáreas. La previsión de estos incendios es imprescindible, como también la actuación respecto de los protocolos en el caso de incendios, y, en referencia al incidente fruto de la comparecencia, aseguran que antes la salida del tren ninguna autoridad había comunicado la existencia de un incidente próximo al trazado ferroviario. Renfe ha destacado que la maquinista actuó con diligencia e insistió en que nadie abandonara el convoy y, tras recuperar a los viajeros que habían bajado a las vías, llevó el tren hasta la estación de Caudiel, donde fueron atendidos los heridos. Aprovechamos para felicitar a la maquinista por su prudencia y profesionalidad. El gestor de infraestructuras ferroviarias, ADIF, autoriza a las 16:22 la salida de un tren, pero a las 17:54 la maquinista ya detuvo el convoy al observar una intensa lluvia de cenizas y humo, y es aquí donde constatamos la falta de comunicación. Se decidió hacer un cambio de cabina y retroceder hasta Caudiel. Se producen entonces en el interior del tren situaciones de tensión y alarma entre los pasajeros. Al romper las ventanas de emergencia algunos pasajeros, se activan los sistemas ante incendios y frenado automático, lo que obliga a la maquinista a perder tiempo rearmando el tren para reiniciar la marcha y retroceder.

Según explica Renfe, en un tren en plena vía y habiendo peligro el que manda es el maquinista. Esto está muy bien, pero ¿lo saben los pasajeros? La persona que más información tiene es verdad que es el maquinista y así lo recoge la ley ferroviaria, y, si no se hubiesen desbloqueado las puertas y se hubiese tirado de los aparatos de alarma para huir, el tren se hubiera puesto en marcha mucho antes. Da un poco la sensación de que toda la culpa de lo sucedido es de los pasajeros. La pregunta es: ¿Por qué ADIF permitió que saliera este tren desde Valencia? Creo que se la han formulado ya otros grupos también. ¿Se informó suficientemente a los pasajeros del peligro de abrir estas puertas? ¿Quién incitó a salir del convoy fue una policía nacional, como informan algunos medios? Si es así, ¿van a abrir una investigación a esta policía nacional? Y la pregunta más importante respecto a la buena coordinación ante un suceso de esta gravedad es si no le parece que Renfe debería disponer de personal preparado para gestionar este tipo de crisis. Aquí me vuelvo a sumar a las peticiones de mis compañeras. ¿No les parece que Renfe necesita más personal en esos convoyes? Los testimonios de los viajeros aseguran que los pasajeros sintieron que sus vidas peligraban. Por tanto, hubo unos momentos de mucho caos.

Ahora sí que le voy a hacer también referencia al incidente que le he comentado, porque el patrón es el mismo: una falta de información y desorganización por parte de ADIF. El incidente se produjo el 15 de agosto cuando un convoy que salía de la estación de AVE de Manresa se encuentra de cara con uno que iba hacia esta estación. Esto fue el día anterior al que estamos hablando. Estos dos trenes de cercanías estuvieron a punto de chocar frontalmente en la estación de Manresa, puesto que circulaban en direcciones opuestas, pero por la misma vía. Por suerte, ningún pasajero resultó herido. Nos encontramos con el mismo hecho: algunos de los viajeros, cuando hacía casi una hora que estaban a la espera de ser evacuados y sin información de lo sucedido, decidieron salir por su propio pie y llegar a la estación de Manresa andando por las vías. Mientras, en las estaciones de estas líneas se continuaba dando servicio y recogiendo pasajeros, provocando un caos en las estaciones anteriores en los dos servicios en la estación de Manresa. A raíz de los hechos queda final y totalmente interrumpida la circulación ferroviaria entre las estaciones de Calaf y Sant Vicenç de Castellet, hecho que afecta a los trenes de las líneas R-4 y R-12. Los usuarios y el personal de Renfe no tenían información de lo ocurrido, solamente pedían a los pasajeros que esperaran autobuses, que les darían un servicio alternativo de transporte por carretera. Según informó a ADIF, se investigaron unos hechos que fueron provocados por unas maniobras en la estación de Manresa cuando los dos trenes se encontraron de cara. Destacan que se habían activado todos los servicios de seguridad, y así se evitó una tragedia. Entonces le preguntamos: ¿cómo puede ser posible que se admita que se activaron todos los protocolos, cuando hubo usuarios que abandonaran el tren y que no sabían nada de lo ocurrido? ¿Cómo es posible que se continuara el servicio en las demás estaciones sin informar del retraso y que en Calaf o en Sant Vicenç de Castellet tuvieran que cambiar de transporte y pasarse al autobús después de esperar más de una hora? No es el primer incidente que pasa en esos trayectos ni en esta línea. En 2019 lamentamos la muerte de un maquinista y un centenar de pasajeros resultaron heridos por un accidente de la misma tipología.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 17

El sistema ferroviario de cercanías y de trenes regionales, especialmente en Cataluña, padece un deterioro estructural, fruto de décadas de una desinversión. La cantidad de incidencias, retrasos, cancelaciones de trenes que afectan diariamente a la red han degradado la calidad del servicio hasta el punto que mina la capacidad productiva y competitiva de todos los municipios conectados a estas líneas. Lo hemos repetido en muchas ocasiones: hay líneas en un estado muy muy deficiente, y por enumerar algunas en Cataluña la R-4, la R-3 y la R-12. En estas vías hay demoras en un día normal de más de cien minutos, precisamente lo que a ustedes les parece demasiado tiempo para bonificar un Avant a un 50%. Señora ministra, ¿cuándo tiene previsto mejorar estas líneas ferroviarias e implantar un servicio eficiente para estas líneas? Porque si no vamos a tener que lamentar algún accidente otra vez. Y en el País Valencià, ¿tiene previsto un calendario para la transferencia de las competencias? Porque para evitar estos accidentes siempre es mejor gestionar con conocimiento del territorio.

Dicho esto, señora ministra, desde nuestro grupo estamos convencidos de que desarrollar respuestas efectivas al transporte y a una movilidad efectiva y sostenible da una oportunidad al planeta, y de paso, al reto demográfico que padece gran parte de las zonas rurales. Para ello deben impulsarse transformaciones profundas en el modelo de transformaciones e infraestructuras de todos los territorios, pero especialmente los más castigados. ¿Cómo tiene previsto impulsar dicha transformación si dejamos fuera de las medidas de sostenibilidad económica a estos territorios? Y esto nos hace ir al real decreto que se ratificó el pasado jueves, en el que dejamos aparte el transporte por autobús de las medidas. ¿Cuándo va a aprobar el Consejo de Ministros la tramitación de la ley para una movilidad sostenible, para poder evitar todas estas incidencias? ¿Va a tomar en consideración el Gobierno el informe del pasado mes de julio de la CNMC, que apuesta decididamente por la apertura de un mercado? ¿Va a definir un nuevo modelo que permita el acceso a las pymes del país, a los servicios de largos recorridos en autobús? ¿Cómo puede justificar el Gobierno el gran número de concesiones que ya tenemos caducadas de líneas de autobús, y que operan en el Estado español? Aquí termino, esperando todas las respuestas a estas preguntas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pero le recuerdo también que los temas de la intervención de hoy —lo digo para las respuestas también— eran sobre otros asuntos concretos y no sobre los otros muchos puntos que ha planteado usted hoy. Lo digo también para centrar también los dos asuntos a los que veníamos: la línea de Castellón y el tema de Extremadura.

Pasamos al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común que van a utilizar dos intervenciones. Comenzamos con doña Marisa Saavedra, que tiene ahora la palabra.

La señora **SAAVEDRA MUÑOZ**: *Gràcies, president.*

Gracias ministra por comparecer y por las explicaciones ofrecidas. Yo soy diputada por Castelló y vivo en la comarca de la Plana Baixa, cercana vecina de El Alto Palancia, que ha sufrido este terrible incendio y el incidente que nos ocupa. Hemos vivido con angustia todo esto y con preocupación el hecho de que este tren se encontrara allí tan cerca del incendio y, por lo que hubiera podido pasar, si la maquinista no hubiera reaccionado de manera rápida y eficaz en estas condiciones durísimas. Queremos expresar nuestra solidaridad con las personas heridas y afectadas directamente por esta situación tan dramática y también expresar algunos aspectos y algunas preocupaciones que creemos fundamentales para entender lo que ha pasado y, sobre todo, para evitar que pueda ocurrir algo así en el futuro.

Entendemos que hubo —se ha mencionado aquí— un error serio en la detección del peligro o en la coordinación entre servicios. Esto no es responsabilidad de ADIF o Renfe, al parecer nadie les avisó —como aquí usted ha expresado también— antes de la salida del tren de que hubiera un incendio cerca y no tuvieron constancia de la proximidad del incendio hasta que informó la maquinista cuando detuvo el tren. Todo parece indicar que el puesto de mando avanzado no detectó que la vía estaba en la trayectoria del incendio y, por tanto, fallaron la detección o la coordinación y la comunicación. Es necesario esclarecer esto para corregir posibles errores y, sobre todo, reforzar para el futuro los mecanismos de vigilancia y de coordinación y comunicación.

Otro aspecto decisivo en la situación de peligro que se vivió fue el hecho de que no hubiera interventor en el tren. La maquinista, además de comunicar con el puesto de mando y de conducir el tren, tuvo que informar y tranquilizar a los pasajeros, además de intentar que no salieran del tren y rearmar tiradores de emergencia, funciones estas, entre otras, de personal interventor, según el Plan de actuación, evacuación

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 18

y rescate de trenes de 2021. Esto demuestra el peligro que supone la reducción de personal en los servicios públicos llevada a cabo durante muchos años por el Partido Popular, una amenaza para la seguridad de la ciudadanía. En este caso la actuación de un interventor hubiera sido necesaria para evitar que algunos pasajeros abandonaran el tren y para rearmar los sistemas para desbloquear el tren.

Tampoco, desde hace años, hay personal en las estaciones intermedias, en este caso, entre Segorbe y Barracas. Esto impide que ADIF o Renfe puedan tener información sobre el terreno de circunstancias que pueden afectar a la circulación de trenes. Si hubiera habido personal ferroviario en la estación de Caudiel, probablemente, esto no hubiera pasado. Desgraciadamente, en nuestro país desde 2003 el Partido Popular ha acometido recortes temerarios en el personal ferroviario, como en otros servicios públicos, con la oposición de los sindicatos. La tasa de reposición del señor Montoro impedía cubrir las bajas por jubilación. En definitiva, las políticas del Partido Popular han debilitado servicios públicos esenciales, como el ferroviario, poniendo en peligro nuestra seguridad. Tenemos el compromiso y la urgencia en esta legislatura de revertir los recortes de la derecha y fortalecer los servicios públicos, también las plantillas del personal ferroviario, para garantizar la seguridad de los usuarios.

Antes de acabar mi intervención, señora ministra, quiero hacer mención a un tema relacionado con este que nos ocupa y preocupa seriamente a los pueblos del Alto Palancia. Este año se han producido allí tres incendios en las proximidades de la vía, parece que provocados por chispas del sistema de frenado de trenes, y el tercero de ellos con evacuación de población en Caudiel. Sabemos que ADIF estaba investigando las causas pero necesitamos respuestas pronto y sobre todo actuaciones para que esto no vuelva a ocurrir. Hay preocupación en la comarca. La línea —y acabo— Sagunt-Zaragoza ha sido tecnológicamente mejorada recientemente. Pero estos incendios, estos incidentes de los que hablamos, son indicadores de que se debe modificar algunos aspectos para garantizar la seguridad de las personas y la protección del medio natural.

*Moltes gràcies.*

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el mismo grupo parlamentario, don Rafael Mayoral tiene ahora la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señora ministra, por la exposición previa. Para nosotros la verdad es que los dos acontecimientos de los que venimos hablando en el día de hoy son preocupantes. Creemos que la cuestión de Castellón necesita de una reflexión en profundidad, en cuanto a —como comentaba mi compañera— la necesidad de reforzar los servicios públicos y las carencias de personal estructural que tenemos en nuestros servicios públicos, por lo que ha sido un modelo de aplicación de un modelo de recortes, precisamente, en personal y en la capacidad para poder prestarlos con buena calidad. Creemos que hay que agradecer, en primer lugar, la encomiable labor de la maquinista y desgraciadamente que tuvo que hacerlo en solitario, y ni tan siquiera reconocida por la persona que instó a los pasajeros a bajar del convoy. A nosotros nos preocupa cómo se pudo dar esa circunstancia y cómo esas instrucciones se pudieron dar, en contra de lo que venía manifestando la persona responsable del convoy. Una vez más se demuestra que a quien hay que hacer caso en caso de emergencia es a los trabajadores del servicio público en el que nos encontramos, y no a nadie que se le haya aparecido alguna idea para salvarnos a todos, sin conocimiento del funcionamiento de los servicios públicos. Creo que eso no es un dato menor, y esa reflexión en torno al hecho de que se les considera agentes de la autoridad puede ayudar para que haya personas que no se atribuyan esa condición cuando no conocen el servicio. Eso, en primer lugar.

En segundo lugar, creemos que esto vuelve a manifestar la necesidad de la ley de coordinación de los servicios de extinción, de prevención de incendios y de salvamento. Vuelvo a poner encima de la mesa que, evidentemente, existen mecanismos de coordinación, pero que esos mecanismos de coordinación no están adaptados a la nueva circunstancia de emergencia climática. No me voy a cansar de decirlo: no estamos ante un cambio climático; estamos ante una emergencia climática con una crisis hídrica de primera magnitud. Es cierto que algunos están preocupados porque no se pueden regar los campos de golf y están intentando legalizar pozos ilegales, pero creo que los demás nos tenemos que preocupar de nuestro país, lo que significa que seamos capaces de intentar entender estos fenómenos en su verdadera dimensión.

Por continuar con la cuestión de Extremadura, creo que Extremadura se merece hacer más y decir menos. Durante las últimas décadas a Extremadura se le han dicho muchas cosas y se han hecho muy pocas, aparte de abandonar las infraestructuras ferroviarias de forma sistemática. Hablar permanentemente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 19

de AVE es un error porque hay que poner encima de la mesa y hay que debatir socialmente que el modelo de desarrollo de las infraestructuras ferroviarias basadas en el AVE y en el abandono del tren convencional son un fracaso, y que es necesario reforzar el sistema de tren convencional que vertebra territorio. Ahí es donde creo que se tienen que seguir dando pasos. Se han dado pasos en el sentido de que, por fin, por primera vez en mucho tiempo, los presupuestos tienen contemplada una mayor inversión en tren convencional, pero la diferencia que existe entre las inversiones en AVE con respecto al tren convencional son patentes en relación con el número de usuarios, por mucho que se quiera decir, sin contar con la deuda histórica que se tiene con respecto a la España que se está vaciando por falta de, entre otras cosas, servicios públicos de calidad. Eso significa que necesitamos una lógica de desarrollo del sistema ferroviario diferente. Extremadura no necesita que le sigan prometiendo un AVE, necesita que se metan kilómetros de tren convencional de alta calidad que garantice un servicio adecuado para el conjunto de la población y que, además, sea capaz de vertebrar la comunidad autónoma como una prioridad política del conjunto de las administraciones y del conjunto de las fuerzas políticas democráticas.

En ese sentido, nosotros vamos a seguir empujando porque nos parece que es un elemento clave. El día 8 viene a Madrid una plataforma ciudadana para solicitar precisamente ese tren digno, para solicitar y exigir el derecho a la movilidad que tiene el pueblo extremeño, y obviamente, el derecho a tener un tren digno para el conjunto de la ciudadanía que no le conecte solo con Madrid, sino que sea capaz de conectar el conjunto de la comunidad. Además, hemos de empezar a replantearnos el grave error que supuso cargarse la Ruta de la Plata en los años ochenta, en una lógica que está muy lejos de la España radial y que está muy lejos de una España con una infraestructura ferroviaria mallar y mucho más con una lógica radial, que no conduce a ninguna parte más que a la despoblación sistemática. En ese sentido, nosotros apoyamos las reivindicaciones que se vienen haciendo desde el territorio porque la realidad es muy grave. Lo que ha ocurrido durante los últimos años con el tema del tren en Extremadura es insoportable para la población. Creemos que se merecen un respeto, porque al final el AVE funciona como funciona la monarquía; es normal que llevaran al rey porque no funciona, que llevaran al rey parece normal. Nosotros pensamos que el pueblo extremeño necesita otras cosas: necesita hechos y menos palabras o menos manifestaciones grandilocuentes. Ahí seguro que nos vamos a encontrar con las mayorías sociales para encontrar la solución a los problemas.

No quería terminar mi intervención —porque es un hecho que está en todos los medios de comunicación— sin hablar de las huelgas que se están produciendo en estos momentos en los servicios aéreos *low cost*. Nosotros queríamos destacar la actitud de Ryanair, ya que no creemos que haya sido un buen acuerdo de servicios mínimos el que se ha adoptado por parte del Ministerio de Transporte. Existen dos sentencias previas contrarias a este asunto, me refiero a dos decretos de servicios mínimos que fueron anulados judicialmente con posterioridad. Creemos que hay que garantizar el derecho de huelga, sobre todo en una empresa que no respeta la libertad sindical, que persigue a los trabajadores, que envía cartas intentando cercenar su derecho a la libertad de expresión, que utiliza el esquirolaje de forma sistemática y a la luz del día, a pesar de que existen actas de inspección denunciando este asunto. Consideramos que el Ministerio de Transporte tendría que ser corresponsable precisamente ante la situación de una empresa que recientemente acaba de plantear la deslocalización porque no está dispuesta a respetar las leyes laborales de nuestro país y está intentando chantajear a la plantilla de tierra de Sevilla. Nosotros creemos que eso no es aceptable, que el Gobierno se tiene que poner del lado de los trabajadores, porque de una vez por todas hay que sentar la mano a este tipo de empresas. En ese sentido pensamos que el Ministerio de Transporte tiene que reconsiderar ese tipo de decretos de servicios mínimos que cercenan el derecho a la huelga.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Vuelvo a recordarle, como a los otros grupos, que los temas de hoy tenían que ver con otros asuntos, como he hecho mención, y no sobre este.

Pasamos al Grupo Parlamentario VOX, que intervendrán dos portavoces diferentes en dos intervenciones. Vamos a comenzar con doña Patricia de las Heras. Tiene usted la palabra.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Una puntualización previa. Aprovechando que el tren salía de Valencia, a la diputada de Esquerra Republicana quiero decirle que el País Valencià no existe en nuestro ordenamiento jurídico, solo en su ensoñación anexionista.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 20

Ahora sí, señora ministra, ¿sabe qué es esto? (**muestra una imagen en una tablet**). No sé si se ve bien, pero esta es la imagen térmica captada por la UME, donde podemos ver que las llamas están prácticamente encima de las vías por las que circulaba el tren. Un tren que se dirigió al mismísimo infierno, conducido por una maquinista que se encontró sorpresivamente frente a las llamas que devoraban todo a su paso y con cuarenta y nueve pasajeros en pánico. ¿Saben por qué? Porque el Gobierno más caro de la historia no supo informar a Renfe y a ADIF de la existencia de un incendio en las vías del tren para evitar que este tren saliese y se pusiese en peligro la vida de esas personas. A pesar de que se escuden en su fanatismo climático, este es el resultado de su gestión, de su falta de coordinación, como muy bien han dicho el resto de diputados en este sentido, de su falta de información. Aquí los únicos culpables son ustedes, el Gobierno, por su falta de información al responsable del tren y de la infraestructura de las vías de la existencia de un incendio en las mismas vías para evitar que se pusiera en circulación exponiendo a los pasajeros a una situación de extrema gravedad. Se trata de veinte heridos que, seguramente, gracias a que la maquinista se dio cuenta de que se adentraba en el incendio y decidió parar la locomotora trasladarse a la cabina del otro extremo y dar marcha atrás para tener visibilidad, no se convirtieron en fallecidos, pues la tragedia estaba servida. Sí, como usted ha dicho, Renfe cumplió con la normativa, pero ¿y ustedes? Porque son ustedes los que no informaron de la existencia del incendio a Renfe y a ADIF. Cuando digo ustedes me refiero al Gobierno, a su ministerio como responsable de materia de transportes, y a su coordinación con el Estado elefantiásico de las autonomías, aunque me mire usted con cara de extrañeza.

Como le decía, fue el retraso en la transmisión de alertas entre administraciones lo que provocó que el tren que cubría el trayecto entre Valencia y Zaragoza se metiera en la boca del infierno de Bejís, porque, como muy bien ha dicho, la responsable de la línea no recibió ningún aviso por parte de Protección Civil y la Agencia Emergencias dependiente de la Generalidad Valenciana. La pasividad de este Gobierno y, como le decía, el elefantiásico Estado de las autonomías al no informar del incendio son los culpables de la situación creada en una vía precisamente con muchas dificultades y deficiencias, reivindicadas históricamente por Aragón y Valencia, un tramo muy empinado donde el tren apenas alcanza unas velocidades de 50 y 60 kilómetros/hora.

Como se ha dicho, la Policía Judicial ya ha iniciado una investigación, pero las preguntas son: ¿por qué no se informó a Renfe?, ¿por qué se permitió que un tren se dirigiera y se adentrara en un trazado que ardía en llamas? Y sobre todo, ¿quién es el responsable o los responsables de la Generalidad Valenciana, de su ministerio o de las administraciones que correspondan de haber remitido dicha información? Desde el Grupo Parlamentario VOX exigimos que se dé respuesta y sobre todo que se depuren responsabilidades para que este tipo de situaciones no vuelvan a suceder.

Si hay algo claro ahora es que los responsables hacen gala de su cobardía, porque Ximo Puig dijo que hay distintas versiones, que no le corresponde analizar a él, que será Renfe la que dé explicaciones. Sin embargo, Renfe, como decíamos, ni siquiera fue informada del incendio, cuya primera comunicación viene de la propia maquinista, y *motu proprio* ha decidido abrir una investigación para esclarecer las causas. Desde aquí agradecemos a los empleados de Renfe su impecable trabajo que hacen cada día, a pesar de los pocos recursos humanos.

Por su parte, la Agencia de Evaluación de Emergencias culpa al cambio súbito de las condiciones del viento y apunta en la dirección del puesto de mando que corresponde al Consorcio Provincial de bomberos de Castellón como responsable de tomar la decisión de un corte de vía o circulación. A los bomberos, que también fueron acorralados por el fuego y que ponen a diario en juego su vida para salvar las nuestras, a quienes también agradecemos, por supuesto, su incesante dedicación. Y no podía faltar el ministro Marlaska, que al ser preguntado se remite a la investigación policial. Vamos, sin respuesta. Y no, señora ministra, tampoco es culpa del cambio climático que el tren se adentrara directamente en una zona en llamas por más que insista.

Un mes antes un incendio cercano a las vías del AVE en el tramo Urda-Malagón, entre Toledo y Ciudad Real, obligó a interrumpir la circulación y afectó a todos los servicios que enlazaban Madrid con Andalucía, y ese mismo mes de julio, es decir, el mes pasado, el incendio forestal de Losacio, en Zamora, obligó a cortar la línea ferroviaria de AVE que conecta Madrid y Galicia por el avance de las llamas a las vías; cuatro trenes afectados y, nuevamente, momentos de pánico entre los pasajeros. Y yo le pregunto: ¿cuántos incendios más tienen que producirse para evitar que los ciudadanos sean sometidos a situaciones de pánico, viendo cómo las llamas se acercan a sus vagones? ¿Cuántos más tienen que producirse para que empiecen a exigir responsabilidades, señora ministra?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 21

Su obediencia ciega a una agenda globalista está arruinando nuestros campos y quemando nuestros montes, porque detrás de cada incendio están sus políticas, que fuerzan a los cazadores, a los agricultores y a los ganaderos al abandono del campo. Su fanatismo climático ha sometido a los españoles a una pobreza energética sin precedentes y reparto de cartillas de racionamiento energético. Ustedes, el Gobierno más caro de la historia, expolían a los españoles, suben las cuotas de autónomos, crean nuevos impuestos al gas o el que quieren implantar en las carreteras, vendiendo así que prestarán mejores servicios a los españoles. Pues le digo una cosa, si los servicios que pueden esperar los españoles de su Gobierno es la dejadez, la descoordinación y la falta de información para poner en peligro su propia vida es mejor que se vayan y cuanto antes.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Don Víctor Manuel Sánchez del Real, también del Grupo Parlamentario VOX, tiene ahora la palabra.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias.

Señora ministra, el 22 de julio nuestro grupo solicitó su comparecencia; días después, el 26 y el 27 de julio se unieron otros grupos, lo cual nos alegra, y usted, su ministerio, pidió su comparecencia el día 27 de julio. No diga que viene aquí de forma voluntaria, se lo hemos pedido otros dentro del sistema democrático. Es más, usted, acumulando dos temas, se ha asegurado de que los extremeños sean hurtados de la mitad del tiempo que podrían tener destinado a hablar de un tema tan relevante como es el presunto AVE a Extremadura, en realidad, el trenecito que se siente AVE, según ustedes, en sus invitaciones oficiales.

La he escuchado con atención y la verdad es que esto es un poco de chiste, porque usted ha dicho algo sobre no sé cuántos años de abandono. Oiga, es que el PSOE ha gobernado veintiocho años en este país; treinta y cinco en el Gobierno extremeño. Usted le acaba de echar el marrón de la responsabilidad a un montón de socialistas, algunos presentes en esta sala. Pónganse de acuerdo entre ustedes sobre quién es el responsable de que esto no exista. ¡Ojo, que no son solamente ustedes! Porque se rio en nuestra cara don José María Aznar, el 8 noviembre de 2002, cuando decía: Habrá un tren de alta velocidad, y hablaba de un AVE que no existe. Se rio el señor Zapatero, el 1 agosto de 2004 —hace dieciocho años—, cuando dijo: Las obras del AVE empezarán por Extremadura y finalizarán en 2010. Es de chiste, ¿verdad? Hablaba de un AVE que no existe. Se rio Rajoy, cuando dijo, el 10 de febrero del 2008 —catorce años y medio—: Voy a traer el AVE a Extremadura, que no te quepa la menor duda, ninguna. No le quepa la menor duda, ninguna, a nadie de que no hay AVE en Extremadura. Pepiño Blanco, ministro del PSOE y de las gasolineras, acompañado en la foto por el mismísimo Fernández Vara, 28 de julio del 2010 —doce años—: Esta obra ya es imparable. Está tan parada que no haya AVE. Se rio doña Ana Pastor, ministra de Fomento del PP, 28 de mayo de 2013 —nueve años y tres meses—, chaleco puesto, eso sí: Se está trabajando para que en 2015 —estamos en 2022— el tren rápido esté en funcionamiento. Pedro Sánchez, 18 de mayo de 2018: Si soy el presidente del Gobierno, el AVE será una realidad; repito, el AVE será una realidad. Él es presidente y —repito— el AVE en Extremadura no es una realidad ni lo va a ser en muchísimo tiempo. José Luis Ábalos, ministro del PSOE, 26 de octubre de 2018: En el cuarto trimestre de 2019 estarán hechas las obras de la alta velocidad. Promesas entre risas y la carcajada, pero de ustedes; porque a los que viven y sufren el día a día de los transportes en Extremadura maldita la gracia que nos hace.

Tras la comedia, el drama; el drama de los datos, el drama de los hechos. No hay AVE, no lo va a haber, y dígalo usted claramente: no hay ni va a haber AVE a Extremadura en mucho tiempo. Dígalo, no pasa nada, ya le ha echado la bronca al PSOE, que ha gobernado veintiocho años, pues siga usted. Le animo a seguir haciendo eso, porque la última vez que miré la distancia entre Madrid y Badajoz eran 403 kilómetros, 460 si utilizamos las vías existentes. Incluso en Falcon son 403 kilómetros, lo que pasa es que, claro, en Falcon no se percibe que solo 150 kilómetros es a lo que ustedes han dedicado esa palabra llamada AVE, según ustedes. Y salvo que haya habido movimientos tectónicos, esta distancia no se ha modificado demasiado en las últimas décadas, ni siquiera el cambio climático, ese señor que ustedes tanto mencionan, ha podido afectar a esta distancia.

Voy a hacer un mero ejercicio personal. Traigo aquí una cosa histórica del año 1997. **(Muestra un folleto)**. Este es el folletito que Renfe entregaba en el año 1997. No solo lo elijo porque es el año 1997 y es un número redondo, porque son veinticinco años, sino porque justo es cuando yo empecé a utilizar las líneas de AVE. Yo intentaba ligarme a la chica más guapa de Extremadura —con todo el respeto para las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 22

extremeñas presentes— (**rumores**), iba y venía mucho de Extremadura y tardaba cinco horas y cuarto. Hoy en día seguimos con esa distancia. Si yo hubiera cogido un tren esta mañana —recordemos: año 199, hace veinticinco años, cinco horas y cuarto— y hubiera tratado de venir, hubiera tardado cinco horas y cincuenta y tres minutos; cinco horas en el de media distancia, eso sí, en el AVE, porque en el Alvia cuatro horas y treinta y tres minutos; luego tendría un tren esta tarde de seis horas y dieciocho minutos y de cinco horas y ocho minutos, es decir, lo mismo que en los años 1996 y 1997; o un Intercity de casi cinco horas.

Por tanto, en realidad qué hemos avanzado desde el año 1996. Pues lo que usted ha dicho, que estos gobiernos han tenido abandonada a Extremadura, a los extremeños y a los madrileños, que también quieren ir a hacer negocios y vivir y ayudar a construir Extremadura y, por tanto, construir España. Este es el problema que tienen ustedes, que los horarios del año 2022 son casi equivalentes a los del año 1996, porque las velocidades que ustedes anuncian de este AVE, de este tren que se autopercibe como AVE, es que se siente AVE, pero en realidad el Alvia tiene una media de 89 kilómetros/hora, porque así son la física y las matemáticas, aunque luego se me enfadará el señor César Ramos y me dirá que no. Pero velocidad y distancia es una fórmula muy sencilla, y da que este tren, el más rápido de ellos, se mueve a 89 kilómetros/hora; el más lento de los rápidos, a 84 kilómetros/hora, y el resto siguen la misma media que había en el año 1997, a 76 kilómetros/hora, que, por cierto, es la misma que había en el año 1970 y la misma que había en el año 1960. Así que no nos vengan con el trenecito que se siente AVE, porque en Extremadura no hay AVE y no lo va a haber en muchísimo tiempo. ¡Y han mentido ustedes! Han mentido sistemáticamente a los extremeños que se lo han tomado con mucha dignidad porque nos han vendido no un AVE, una burra. Pero es que encima esto no es una burra, es una mula, porque lo que tenemos encima es un híbrido; un híbrido que haría llorar a Greta y al señor cambio climático, ese que ustedes mencionan tanto. ¡Porque es que encima es diésel! La mitad del tiempo o más se desplaza diésel sobre las mismas vías que se pusieron en 1867, que algunas siguen existiendo. Y eso es una mula, un cruce entre una burra y un caballo, que no es de carreras en este caso. Hablaré luego del drama que podríamos haber tenido, porque nos ha restado tiempo su decisión. Pero lo que sí hemos tenido es un pequeño melodrama, hemos tenido la comedia y tenemos los hechos. Pero es que ustedes se han inaugurado encima; no solo han tenido una inauguración, sino una segunda inauguración, la requeteinauguración de lo que no tenían. Señora ministra, no hay AVE en Extremadura, no lo va a haber en mucho tiempo y agradeceríamos que por fin alguien diga la verdad a los extremeños.

Muchísimas gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, vamos comenzar con don Óscar Clavell López, porque van a intervenir también dos portavoces.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Gracias, presidente. Muy buenas tardes, señora Sánchez.

Le pregunto: ¿es usted la ministra de Transportes? Se ha visto obligada, por la petición del Grupo Parlamentario Popular, a comparecer ante esta Comisión. Eso sí, una vez finalizadas sus vacaciones, que no entraré a valorar si merecidas o no; usted sabrá. Su única acción durante todo este tiempo después de dos semanas ha sido un tuit y ninguna explicación. Hagamos un eje cronológico que —imagino— a estas alturas debe conocer. Día 16 de agosto. A las 11:00 horas se reconoce que el incendio de Bejís está descontrolado. A las 16:00 horas, varios municipios atravesados por las vías del tren son evacuados, y uno de ellos, Bejís, una hora antes, a las 15:00 horas. Casi hora y media después, un tren dirección Zaragoza sale desde Valencia e irremediablemente debe cruzar los términos municipales de aquellas localidades evacuadas anteriormente. Directo al fuego. Tres horas después de la evacuación de Bejís, la maquinista de aquel tren decide detenerlo porque se encontraba a las puertas del infierno y rodeado por llamas por todos lados, hasta que se inicia su retroceso hasta Caudiel, donde llega a las 18:39 horas. En este eterno transcurso de tiempo resultan heridas veinticinco personas, tres de ellas con quemaduras de segundo grado y una con pronóstico grave. A todos ellos les deseamos desde el Grupo Parlamentario Popular que estén fuera de peligro y recuperándose.

Sin entrar en el origen del incendio forestal, porque no es el motivo de esta comparecencia —y usted así lo ha indicado—, se podía haber evitado si no se hubiese ignorado a alcaldes como el de Torás, que denunció hace cinco años —cinco años— el polvorín en el que se había convertido aquella zona, como el propio Torás, Pina de Montalgrao, Villanueva de Viver o Soneja después de la nevada de 2017 y recordado en muchas ocasiones hasta el día de hoy; exigencia de los alcaldes que recibió la insultante respuesta de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 23

todo un presidente de la Generalitat Valenciana —socialista, como usted— afirmando que «el monte no puede ser un jardín». Palabras de Ximo Puig.

Le vuelvo a lanzar la misma pregunta que al principio: señora Sánchez, ¿es usted la ministra de Transportes, según consta en el BOE, desde julio del año pasado? ¿Conoce usted que en los meses de abril, mayo y junio del presente año, siendo usted ya ministra de Transportes, esa vía ya sufrió incendios a su paso por Segorbe, Navajas, Jérica y Caudiel? ¿Y sabe por qué, señora ministra? Porque su ministerio no cumplió con sus obligaciones de mantener limpias las vías dentro de la zona de dominio, 8 metros por cada lado de vía, y en la zona de protección, es decir, 70 metros por cada lado de vía. Ximo Puig entonces dijo que se abriría una investigación, de la que a día de hoy nada se sabe. Por tercera vez, señora Sánchez, ¿es usted la ministra de Transportes? En caso afirmativo, que sepa que su departamento lanzó hacia un peligro de muerte a cincuenta personas, que de no ser por la valiente y decidida actuación de la maquinista, hoy estaríamos lamentando. Como afirmó una de los pasajeros de ese tren, y abro comillas: «¡Qué fortaleza!, ¡qué serenidad la de esa chica que en medio del fuego intentó resolver el problema del mejor modo y nos sacó de allí!» En este sentido, señora Sánchez, no hay debate. El tren nunca —repito, nunca— debió salir de Valencia. No busquen culpables entre la maquinista y el pasaje.

Señora Sánchez, usted en tres ocasiones en su intervención ha afirmado que no habían recibido notificación alguna de ningún organismo. En tres ocasiones. ¿A qué organismo hace usted referencia, señora Sánchez? ¿Qué organismo le debía haber notificado a usted, a Renfe o a Adif lo que estaba ocurriendo en el incendio de Bejís? ¿Va a exigir el ministerio que usted preside responsabilidad por esta negligencia a ese organismo? ¿Va a asumir ese organismo las responsabilidades que puedan ocasionarse por este suceso? A día de hoy, desde el día 16 de agosto, ¿qué contactos y qué explicaciones les ha dado la Generalitat Valenciana, señora ministra?

Se lo pregunto por última vez: ¿es usted la ministra de Transportes? Si es así, deje de hacer oposición a la oposición; deje, como el resto de sus compañeros, de insultar al líder del Partido Popular y próximo presidente del Gobierno; atienda a los problemas graves de su ministerio, que no son pocos; asuma las responsabilidades del cargo que ostenta y dé explicaciones.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene ahora la palabra don Víctor Valentín Píriz Maya.

El señor **PÍRIZ MAYA**: Gracias, presidente.

«Buenos días, señoría. Adjunto se remite invitación para el acto de inauguración del AVE a Extremadura, que tendrá lugar el próximo día 18 de julio. Se ruega indique en la confirmación de asistencia la estación de ferrocarril en la que se incorporará. Un saludo. María José Moñino, jefa de protocolo del Ministerio de Transportes». Esta es la invitación (**muestra un correo electrónico**). Ahí, justo ahí arranca la versión veraniega del gigantesco, inaudito y bochornoso timo de la estampita que ha protagonizado sin ningún tipo de rubor el Gobierno de España. Lo que les he leído, para los despistados, es el correo electrónico que recibimos como invitación oficial todos los diputados extremeños del Congreso y otras autoridades. Cuando trascendió este texto, señorías, el escándalo fue tal que se vieron obligados a cambiarlo, pero la indignación ya no la pudo frenar nadie; al contrario, se multiplicó con el paso de los días. ¿Qué AVE, ministra? ¿Este tren que circula por 262 kilómetros de vías de otros siglos? ¿Ese tren que no está electrificado en ningún kilómetro? ¿Ese tren Alvia de tercera mano al que le lavaron la cara y nos lo hicieron tragar? ¿Ese tren que no alcanza los 90 kilómetros por hora de media? No se puede imaginar la vergüenza que nos da ser carne de meme, de chiste, ser carne de chirigota. Viene aquí hoy a decir que estamos mejor que antes; 1700 millones de euros después, ¿cómo deberíamos estar, señora ministra? Aquella inauguración ignominiosa, a la que incluso arrastraron a la Casa Real, vino seguida de la realidad de lo que tenemos en Extremadura, dosis de auténtica y pura realidad.

Vamos a hacerle la prueba del algodón a su tren de la vergüenza, señora ministra. Lo que le voy a trasladar son datos, no opinión. Triplica la fiabilidad, dice. Día 1, 19 de julio, el tren circula por error por la vía antigua: catorce minutos de retraso por la mañana, veintiocho por la tarde. Día 2, el 20 de julio, una hora de retraso en un sentido y cincuenta minutos en otro. Renfe cesa a un técnico. Día 3, una hora y cuarto de retraso en el tren de la mañana a Madrid. Día 4, dieciséis y veinticinco minutos de retraso. Ahí, justo ese día, el presidente de Renfe decide mofarse de los extremeños y anuncia que alargará los viajes. Día 5 de agosto, cincuenta minutos de retraso. «No es culpa mía», le dijo un revisor a un usuario. Día 7 de agosto, treinta y cinco minutos de retraso. El 11 de agosto, solo entre Mérida y Badajoz, dieciséis

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 24

minutos. Este pasado domingo, sin agua y con 45 grados en los vagones sin aire acondicionado, en un tren que circulaba por la región, y más de una hora de retraso en el tren a Madrid. Antes de ayer, el tren camino de Madrid se quedó parado, completamente apagado, oliendo a quemado; cundió el pánico, señora ministra, gente al borde del pánico y viajeros abriendo puertas de emergencia. Ninguna de ellas fueron incidencias; todas son indecencias. Ha dicho en su intervención que todo esto es habitual en todas las puestas en servicio. ¿Puede usted decir aquí, afirmar con toda rotundidad, que esto no ha pasado en otras líneas? Le reto, señora ministra, a demostrarlo.

Son ustedes sospechosos habituales de faltar a la verdad, pero no insulte a la inteligencia de los extremeños. Han pretendido darnos gato por liebre, apoyándose en un Vara arrodillado al sanchismo, traicionando a los extremeños y mintiendo como un bellaco, como nos tienen acostumbrados a todos. Porque todo esto es culpa de Sánchez, claro que sí, que discrimina constantemente a Extremadura para beneficiar a otros territorios, pero no podemos olvidar que aquí todos nos manifestábamos en 2017 contra un gobierno de Rajoy para pedir un tren digno y desde que entró Sánchez aquel despilfarro de recursos públicos de la Junta de Extremadura en las diputaciones, aquellos trescientos autobuses nunca volvieron, porque para el PSOE lo primero es el PSOE y los extremeños, si eso, después. El día 8 nadie del PSOE tendrá narices de manifestarse aquí como hicimos nosotros cuando gobernaba Rajoy. Nosotros estuvimos en 2017 y nuestra presidenta regional, María Guardiola, volverá a estar ahora junto a los extremeños que reclamamos lo que en justicia nos corresponde. Usted va a estar el viernes con Vara en el pacto y nosotros estaremos con los que tenemos un pacto, que es con los extremeños, aquí, el día 8.

Sánchez se comprometió en octubre del 21 a inaugurar este verano el AVE de Extremadura y esa es la clave de todo, el porqué del bochorno de esta inauguración patética, chabacana y absurda. Porque, por encima de todo y de todos, también de los extremeños, Sánchez tenía que ponerse la medalla después del fracaso en Andalucía, aunque fuera a costa de pasar por la dignidad de mi tierra, aunque fuera a costa de cachondearse de todos nosotros. ¿Y cuál fue la cabeza de turco del vodevil veraniego? Un trabajador, señora ministra, esas fueron todas las responsabilidades que asumió su Gobierno, fulminar de su puesto de trabajo a un simple gerente. Esa es su forma de entender la política, atreverse con los más débiles.

Ahora hablan de 2030, que es el plazo que ustedes han dado a Europa para acabar con nuestro tren, y hasta entonces, ¿qué? Exigimos un calendario de obras para el tramo Navalmoral-Talavera-Madrid, una partida suficiente en los Presupuestos Generales del Estado del 2023, resolución inmediata de las alegaciones del estudio informativo y el cumplimiento del protocolo del soterramiento del AVE en Talavera en 2007. Exigimos que en paralelo se afronten mejoras que reduzcan los tiempos existentes. Reclamamos mejorar la infraestructura actual entre Talavera y Madrid, doblar la vía y electrificar. Solo con eso mejoraríamos veinticinco minutos la duración del trayecto. Necesitamos que las estaciones y los baipás pendientes en Extremadura se acaben sin retrasos, que los 68,6 kilómetros entre Plasencia y Navalmoral se terminen, que la conexión desde Gévora hasta la frontera con Portugal se agilice sin dilación y podamos tener pronto la conexión de Madrid con Lisboa por Extremadura.

Quiero acabar contándoles cómo nos sentimos los extremeños, señora ministra. Yo sé que es difícil ponerse en nuestro lugar, que usted viene aquí y hace un paripé, pero que realmente no sabe lo que es intentar viajar a Extremadura en tren. No sé si vio hace unos días la portada de un diario alemán y, si no, se la recuerdo, es esta (**muestra un recorte de prensa del diario alemán *Frankfurter Allgemeine***), con el título «El tren de la vergüenza para la segunda clase española». Segunda clase española, señora ministra, ¿cómo cree que nos sentimos los extremeños cuando leemos esto? Y lo peor es que es verdad, que somos tratados como españoles de segunda; que siendo gente honrada, trabajadora, decente, soñadora y emprendedora, se nos trata como a ciudadanos de segunda; que mientras que otros tienen alta velocidad hace treinta años, nosotros tendremos que esperar al menos diez años para conocerla; que mientras otras regiones se conectan y crecen, a nosotros se nos aboca al subdesarrollo de casi cuarenta años de socialismo.

Señora ministra, Extremadura es tierra de buena gente, de gente que trabaja de sol a sol para mantener a sus familias. Extremadura es tierra de emprendedores y desde hace siglos hay decenas de ejemplos de grandes extremeños que cambiaron el mundo, que descubrieron nuevos territorios y que hicieron crecer a nuestro país en sus disciplinas profesionales. Señora ministra, usted tiene dos hijos, como yo. La invito a venir conmigo a Badajoz y a explicarles a mis hijos que por haber nacido en Extremadura, en la mejor tierra del mundo, estarán condenados, tendrán menos oportunidades, estarán alejados del resto del país y que en su ámbito profesional y educativo lo tendrán mucho más difícil. Explíqueme a mi hijo Víctor que tendrá menos oportunidades que los suyos, que el tren de la vergüenza es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 25

un lastre para nosotros y que lo será para su vida cuando crezca. Y, mientras se lo explica, quiero que sepa —y hablo en nombre de muchas decenas de miles de extremeños— que no van a poder con nosotros, que no van a poder con nuestra mentalidad y con nuestra fuerza, que no ponga a prueba la dignidad de mis paisanos como la de esos usuarios que accionaron el freno de emergencia mientras circulaban a 47 grados, sin aire acondicionado y sin agua ni máquinas. No van a poder con los extremeños, no nos van a ganar, téngalo por seguro. «Porque semos asina, semos pardos, / del coló de la tierra, / los nietos de los machos que otros días / triunfaron en América». **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Socialista, que va a compartir también dos turnos, tiene la palabra doña Susana Ros Martínez.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: *Gràcies, senyor president.*

Nuevamente, las primeras palabras del Grupo Socialista son para desear la pronta recuperación de las personas que siguen ingresadas por las heridas sufridas por el incendio de Bejís, en la provincia de Castellón, así como de las que ya están en sus domicilios.

Señorías, lo primero siempre será la protección de las personas, y afortunadamente en la actualidad no tenemos que lamentar ninguna víctima mortal. Gracias, ministra, por su detallada explicación de los hechos ocurridos. Sus explicaciones han sido claras, como siempre lo ha sido este Gobierno, dando la cara y a pie de obra.

Señorías de la derecha y la ultraderecha, es un error poner la carreta delante de los bueyes. Como saben, y callan deliberadamente, existe una investigación judicial en curso y conviene esperar —porque es lo normal— a que finalice para poder aclarar lo ocurrido en lugar de precipitarse, como ya están haciendo ustedes. Para el Grupo Socialista deben despejarse todos los interrogantes del caso, pero sin alardes populistas y torticeros, como hacen la derecha y la ultraderecha, porque siempre debe hacerse con responsabilidad y transparencia, y así es como está actuando este Gobierno. Una prueba más es la comparecencia hoy de la ministra para dar todas las explicaciones necesarias y de qué forma se deben mejorar las actuaciones en estos casos. Otros no pueden decir lo mismo.

A falta de que concluya la investigación judicial, todo indica que la actuación de la maquinista al verse sorprendida por las llamas fue la correcta. Fue resolutive y efectiva y se cumplieron todos los protocolos. El Grupo Parlamentario Socialista no tendrá ningún inconveniente en pedir explicaciones a quien haga falta para despejar todas las dudas. Nuestra prioridad, lo vuelvo a repetir, son siempre las personas y la mejora de la seguridad y calidad de los servicios públicos, también de los servicios ferroviarios, y si hay que revisar los protocolos, que se haga, en eso no hay que escatimar recursos humanos. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia)**.

Señorías del Partido Popular y de la ultraderecha, el drama de los incendios ocurridos en este verano nos debería hacer reflexionar seriamente a todos y a todas, y no deberíamos emplearlo como arma política arrojada contra el Gobierno, como ya están haciendo ustedes. Ustedes no tienen el menor interés en saber lo ocurrido en Bejís, y lo que menos les interesa es buscar soluciones. Ustedes lo único que buscan es desgastar al Gobierno con cualquier pretexto. Si tuvieran buenas intenciones, esperarían a que concluyera la investigación judicial y no harían las afirmaciones tan descabelladas que están haciendo. Ustedes ya tienen un veredicto y ya han buscado a los culpables, y esto lo están haciendo sin fundamentos, faltando al respeto y a la verdad. Porque lecciones de transparencia y buen gobierno por parte del Partido Popular, ni una ni media. Ustedes son una contradicción absoluta, porque hacen lo contrario de lo que dicen según estén en el Gobierno o en la oposición. Son expertos, desde luego, en hacer realidad el refrán «consejos vendo que para mí no tengo», porque tendrían que aplicarse ahora el mismo discurso que cuando el señor Feijóo, ante aquel grave accidente ocurrido en su tierra, pedía y reclamaba no mezclar investigación judicial con la lucha partidista, todo lo contrario a lo que ustedes están haciendo hoy aquí. O pidan que comparezca el señor Mañueco, al que todavía se le está esperando para dar explicaciones en el Parlamento de Castilla y León por los incendios con víctimas mortales ocurridas en el mes de julio y que provocaron manifestaciones de protesta por la pésima gestión que hicieron. Por cierto, el pasado 25 de agosto ustedes —PP y VOX— votaron que no a la comparecencia del señor Mañueco y ayer mismo votaron que no a una comisión de investigación, y ahora aquí se les llena la boca hablando de transparencia, a veces de mala manera, como han demostrado hoy, pidiendo la comparecencia de la ministra de Transportes, que ya está compareciendo hoy a petición propia, o también al presidente Ximo Puig, que ya ha anunciado que comparecerá en cuanto tenga los informes de la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 26

investigación judicial. Porque el presidente Puig comparece este mes con el debate del estado de la comunidad en las Cortes Valencianas y mañana mismo comparece la *consellera* de Justicia e Interior para dar explicaciones del tema del incendio de Bejís. Por lo tanto, consejos de transparencia, ni uno ni medio. Y tranquilidad y tila, señorías del Partido Popular, que esto se les va a hacer muy largo hasta las próximas elecciones, porque la mentira tiene las patas muy cortas. **(La señora Nevado del Campo: ¡Y tanto!).**

En conclusión, como dijo el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, cuando visitó la zona afectada por el incendio, se investigará el incidente del tren. Está siendo objeto de investigación judicial, y el Gobierno actuará con absoluta transparencia y responsabilidad, y eso es lo que se está haciendo. Este Gobierno gobierna y actúa con eficacia y rapidez, poniéndose enseguida al lado de los afectados. La prioridad siempre serán las personas, así como actuar con la máxima diligencia y rigor, como se está haciendo.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Ros.

Por el mismo grupo parlamentario, tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidenta.

Sobre el tema del tren de Extremadura soy especialmente sensible. En el año 2016 me nombraron portavoz de Fomento en esta Cámara, y cada uno puede buscar en las hemerotecas las veces que he intervenido y he hablado del tren extremeño reivindicando un tren digno. Lo hago ahora, estando mi partido en el Gobierno, y lo hice cuando estaba el Partido Popular en el Gobierno. El portavoz del Grupo Popular creo que lleva más o menos el mismo tiempo en este Parlamento. Hagan el ejercicio, miren las hemerotecas y vean lo que decía cuando gobernaba el Partido Popular y el tren funcionaba de aquella forma en Extremadura. Creo que al tren de Extremadura le sobra sobreactuación, nunca mejor dicho, y le falta realidad y moderación. Yo voy a intentar hoy en mi intervención no contentar a mis compañeros de partido y sí a aquellos que decidieron un día ir a las urnas y votar para que les representara en esta Cámara. Creo que es lo más importante, creo que es lo que espera mucha gente y creo que esa debe ser la prioridad.

En Extremadura, desde hace muchos años, llevamos sufriendo una situación con respecto al tren que no nos merecemos. Es cierto que hemos tenido responsabilidad todos los partidos que hemos gobernado. El PSOE gobernó hasta el año 2010 y tuvo la responsabilidad de no impulsarlo como debería de haberlo impulsado, y no tengo ningún problema en decirlo; pero la realidad es la que es, y este Gobierno entró en el año 2018. Había estado seis años y medio el Partido Popular en el Gobierno y tenemos muchos datos de lo que hicieron y de lo que no hicieron, y es bueno recordarlo para saber por qué estamos aquí y cómo estamos en la situación actual.

Es curioso ver lo que dice el Partido Popular hoy aquí y saber y recordar aquellas imágenes de trenes en Extremadura ardiendo, personas caminando por el campo con su maleta a 40 grados, y el Partido Popular de Extremadura no decía absolutamente nada; era indignante, a mí me indignaba. Era curioso ver cómo con el Partido Popular se paraban obras en Extremadura, no se hacía nada, no se invertía en Extremadura y el Partido Popular en Extremadura no decía nada, y a mí me indignaba. Además, el Partido Popular dirá que no es cierto, pero cuando uno coge las cifras de tramos licitados durante la época del Partido Popular y del PSOE ve que, en el tiempo que gobernó el Partido Popular, cada año se invertía la mitad de lo que está invirtiendo este Gobierno, 260 millones ahora y el Partido Popular licitaba por la mitad. Pero no es solo que licitara por la mitad, sino que no compraba trenes nuevos. Cuando ahora me preguntan muchos extremeños que por qué se estropean los trenes que tenemos, la explicación es muy sencilla, primero, porque son máquinas y, después, porque el Partido Popular durante su época no compró ningún tren nuevo, no invirtió en tren convencional y dejó caducar la declaración de impacto ambiental en Castilla-La Mancha. A mí hay algo que me indigna sobremanera: cada vez que oigo al Partido Popular pedir a este Gobierno que ponga en marcha la obra en Castilla-La Mancha, lo que no dice es que hace relativamente poco, cuando gobernaron, dejaron caducar esa declaración de impacto ambiental. Es imposible, literalmente, empezar las obras a día de hoy porque el Partido Popular decidió que caducara esa declaración de impacto ambiental. Entonces, por favor, no nos den lecciones sobre lo que hicieron y lo que no hicieron. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Hay dos opiniones muy distintas a día de hoy en Extremadura sobre el funcionamiento del tren. La gente que utilizamos el tren —y digo la gente que utilizamos el tren, porque esta mañana yo he venido en él y ha llegado de forma razonable en tiempo, incluso después de haber tenido que intervenir la policía

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 27

porque alguien no se quería poner la mascarilla— vemos que hay una gran mejora en los tiempos de viaje, es confortable, podemos ir trabajando con la wifi y funciona de forma razonablemente adecuada. ¿Tiene incidencias? Sí, de vez en cuando tiene incidencias, y cada día que tiene una incidencia que nadie dude que, automáticamente, mando un mensaje a cualquier responsable del ministerio para saber qué ha ocurrido, porque creo que es mi responsabilidad. Y voy a reconocer que, a día de hoy, la situación está bastante mejor de lo que estaba. ¿Es una situación óptima? Evidentemente, no, pero es una situación mucho mejor que la que teníamos.

Voy a poner un ejemplo de una amiga que trabaja en Mérida, vive en Plasencia y todos los días tiene que viajar de Plasencia a Mérida para trabajar. Antes se gastaba en coche 800 euros al mes. Antes tardaba dos horas en tren, algo más de dos horas, y ahora tarda una hora y dieciocho minutos. La mejora ha sido sustancial. Antes se gastaba 800 euros al mes; ahora, gracias al bono del Gobierno socialista, va a pagar cero euros. Y eso les pasa a muchos trabajadores que van a utilizar el tren, mucho menos tiempo de viaje y, además, no van a tener que pagar por él.

Es cierto que he dicho cosas positivas de lo que ha mejorado, pero tenemos que seguir atentos a todo lo que pueda ocurrir y a las incidencias que pueda haber. Y en esto voy a hacer una advertencia, si se puede decir así. Este Gobierno ha dado un impulso y ha hecho un esfuerzo muy grande para que el tren funcione de forma correcta, y no creo que nadie, ni de ADIF ni de Renfe, se pueda permitir que esto no funcione de forma correcta, porque —como ha dicho la ministra en su intervención— los extremeños tienen muchas expectativas puestas, y el problema de la situación actual es que, aun funcionando de forma razonable el tren, como en la mayoría de territorios y con una puntualidad mayor al 85 %, hay mucha gente que tiene la percepción de que tiene muchas incidencias. Suele tenerla la gente que no lo utiliza, pero existe esa percepción, y los extremeños siguen teniendo la percepción de que somos ciudadanos de segunda y creo que, como país, no nos lo podemos permitir y tenemos que hacer todo lo posible para darle la vuelta a esa situación.

Antes se hablaba aquí de la discriminación que sufrimos los extremeños con este Gobierno. Bendita discriminación que va a llevar a Extremadura una fábrica de baterías que va a crear tres mil puestos de trabajo directos y doce mil indirectos. ¡Bendita discriminación del Gobierno de Pedro Sánchez! Porque eso nunca nos lo hubiéramos imaginado con el Gobierno del Partido Popular; igual que no nos hubiéramos imaginado que en el tren se fuera a invertir lo que se está invirtiendo a día de hoy.

Voy a terminar porque creo que he utilizado mucho tiempo y el presidente me va a llamar la atención y, además, tendré un turno de réplica y ahí podremos debatir más. El portavoz de Ciudadanos tiene buena intención, pero creo que se tiene que informar. Dice que no se debería haber puesto en servicio este tren. ¿Cómo nos vamos a permitir esperar más tiempo y poder aprovechar, por ejemplo, como la amiga de Plasencia beneficiándonos de ese recorte de tiempo de viaje? Yo antes tardaba tres horas y media en llegar a Madrid en tren y esta mañana he tardado alrededor de tres horas. ¿Por qué vamos a renunciar a ello? Se está repitiendo algo que no es cierto. Es cierto que el presidente de Renfe no estuvo muy afortunado en sus declaraciones cuando fue a Extremadura —termino— y en la interpretación que se hizo de ellas, pero hay algo que es cierto y los diputados deben informarse de ello, como el portavoz de Ciudadanos y otros portavoces, y es que no se han cambiado los tiempos de viaje. Me parecía una equivocación, creo que era una equivocación lo que se planteó. Evidentemente, no se hizo y los tiempos de viajes son los que se marcaron, y se está cumpliendo razonablemente con esos tiempos de viaje que se marcaron.

Termino. Creo que —como decía al principio— al tren extremeño le sobra sobreactuación. Tenemos la obligación de que los ciudadanos se sientan razonablemente representados y es lo que tenemos que hacer los portavoces. Aquí venimos a representar a la gente que nos votó y no a ganar el concurso del club de la comedia, porque, a veces, con los chascarrillos que se hacen y con algunas de las expresiones que se utilizan...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ramos, le ruego que vaya acabando.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: ... da la impresión de que se trata más de un concurso de humor que de un debate parlamentario.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos.—Rumores)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 28

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora, para dar respuesta a las cuestiones que se le han planteado, la señora ministra doña Raquel Sánchez Jiménez.

La señora **MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Sánchez Jiménez): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, pasaré ahora a responder a sus intervenciones. Con carácter general, quiero agradecer el tono de la mayoría de las intervenciones, no así en cuanto a los portavoces del Partido Popular y de VOX, pero era de esperar, lógicamente, que el tono de sus intervenciones fuera el que han utilizado. Pero, insisto, quiero agradecer al resto de portavoces el tono y también las aportaciones sin duda interesantes en el análisis que han hecho del incidente que se produjo en Castellón, en el incendio de Bejís, y también respecto a las incidencias que afectaron los primeros días de la puesta en servicio de la alta velocidad en Extremadura.

Dicho eso, intentaré contestar una a una a las cuestiones que han planteado y me remitiré a referencias anteriores en el caso de que se trate de cuestiones que se hayan ido repitiendo. Inicé mi intervención contestando al señor Guitarte, del Grupo Mixto. Mostraba usted preocupación en relación con el funcionamiento del servicio ferroviario en esa zona y, en concreto, respecto al cómputo de viajeros que se ha realizado y que se vieron afectados por el incendio en ese viaje. La información de la que disponemos, señor Guitarte, es que el número de pasajeros que circulaban y que usaron ese tren o que estaban en ese tren en el momento del incidente, eran cuarenta y nueve. Le decía en mi comparecencia que en un inicio subieron treinta, bajaron dos, subieron después durante el trayecto veintiuno y, por tanto, el resultado final fue, repito, cuarenta y nueve viajeros, que además es la información que aportó la Guardia Civil, que también se aseguró de que ningún pasajero quedara perdido en las inmediaciones del tren.

Hacía usted también una sugerencia respecto a la intervención o a la investigación que pudiera realizar este propio ministerio. Quiero señalar que, como no puede ser de otra manera, este ministerio y también las empresas ADIF y Renfe van a colaborar con todos los medios, con toda la información de la que disponen, con los registros de los que se dispone también en el propio tren, con la Administración de justicia para esclarecer y determinar cuáles fueron las causas de ese de ese incidente que, evidentemente, escapan a lo que es la propia operación ferroviaria, en cualquier caso, para ofrecer toda la información, para que en ese caso sea la Administración de Justicia la que pueda esclarecer en mayor grado los hechos y depurar las responsabilidades que correspondan. Desde luego vamos a seguir colaborando con la Administración de Justicia, como no puede ser de otra manera. También quiero insistir en el hecho de que ya les hemos anunciado que, además de que tanto por parte de Adif y de Renfe se cumplieron con todos los protocolos existentes, protocolos que están absolutamente homologados con la legislación europea en este sentido, en cuanto a los protocolos de seguridad que deben tener tanto los operadores de los servicios como también el gestor de la infraestructura, también estamos estudiando introducir, en su caso, si es necesario, y si además disponemos del detalle pormenorizado, todas las modificaciones legislativas que sean precisas para asegurarnos de que se pueda dar esa necesaria y conveniente anticipación que puede haber entre la información que se maneja entre los distintos operadores ferroviarios, las administraciones competentes, Protección Civil, que, desde luego, es la clave para poder si no evitar que se produzcan, por ejemplo, en este caso incendios, sí minimizar las consecuencias. Por tanto, corresponde al órgano judicial proceder a la investigación de los hechos.

Saben ustedes también que existe una comisión independiente, la CIAF, que es la comisión independiente de investigación de los accidentes ferroviarios. Se trata de una comisión independiente que no depende de este ministerio. Hemos consultado y lo que nos dicen es que de momento, al no ser un accidente que se derive del propio funcionamiento del sistema ferroviario, de la infraestructura o del servicio, no han iniciado la investigación, pero desde luego están atentos a cualquier elemento nuevo que se pueda conocer.

Hablaba usted también en su intervención de las reivindicaciones del territorio en cuanto a la mejora de la infraestructura en esta línea. Le tengo que decir que el Gobierno, este ministerio está realizando un importante esfuerzo inversor para la mejora de esta línea. ¿Que quizás nos gustaría llegar antes y poder invertir más? Sí, pero desde luego yo creo que se están cumpliendo los compromisos a los que llegamos y que hemos que hemos alcanzado. En esta línea vamos a hacer una inversión estimada cercana a los 450 millones de euros. Para determinar las actuaciones le diré que ya se han finalizado varias, como la supresión de varias limitaciones de velocidad, la instalación también del sistema tren-tierra de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 29

comunicaciones o la instalación del bloqueo automático entre Sagunto y Caudiel. También están ejecutándose otras actuaciones —esas que le decía ya se han finalizado— en la actualidad, por ejemplo, la adecuación de vía e infraestructuras del tramo Sagunto-Teruel y actuaciones singulares en el tramo Teruel-Zaragoza para el fomento del tráfico de mercancías; una actuación de 27,5 millones de euros y que ya hemos ejecutado en torno al 90 %. También estamos trabajando en el aumento de la longitud de las vías de estacionamiento a 750 metros de siete estaciones; en concreto la de Estivella, Teruel, Ferrerueta, Cariñena, Navajas, Barracas y Puebla de Valverde. También se está trabajando en la electrificación entre Zaragoza y Teruel por un importe de 41,5 millones de euros y se va a licitar en los próximos meses la construcción de las subestaciones de dicho tramo y el tramo entre Teruel y Sagunto está pendiente de la DIA. Se están redactando también los proyectos para la ampliación de gálibo de túneles y de los pasos superiores de la línea y se han adjudicado recientemente los proyectos de instalaciones de seguridad: el del tramo Teruel-Caminreal, en mayo, por 30,1 millones de euros, y de Monreal-Sagunto, en julio, por 45,6 millones de euros. Además, actualmente se encuentra en supervisión el proyecto para la ampliación a 750 metros de la estación de Cella. También hay que decir que ya es una realidad tangible el Centro para la gestión y mantenimiento de infraestructuras *cloud* de Renfe en Teruel, que ha creado puestos de trabajo cualificados para fijar también la población en ese en ese territorio. Por tanto, a través de las infraestructuras no solo vertebramos los territorios, fijamos población, sino también en centros como este con puestos de trabajo de alta capacitación que también nos está permitiendo atraer talento a estos territorios y a estos municipios. Entiendo la reivindicación permanente y constante de mejores y mayores inversiones en todos y cada uno de los territorios, pero yo siempre digo una cosa cuando se dice eso: creo que también es interesante contrastar todas y cada una de las actuaciones que estamos realizando que, como ahora le estaba detallando, no son pocas.

Hacía referencia en su intervención a la necesidad o a que quizá sería positivo que hubiera más tripulación en el tren. Esto es algo que se ha comentado por muchos de los portavoces de los grupos que han intervenido en esta comparecencia. Como les decía en el inicio de mi intervención, el reglamento de circulación ferroviaria no establece la exigencia de que, aparte del maquinista, en un tren de viajeros de estas características tenga que haber tripulación añadida, como la figura de un interventor o de un supervisor; solo en los casos en los que se puede ver que hay carencias tecnológicas o de algún tipo en el tren o porque hay problemas en la infraestructura, se considera, y además eso está regulado, que tiene que haber más tripulación en los trenes. Desde luego que ninguna de las excepciones por la que se contempla mayor presencia de tripulación en los trenes estaba prevista ni se daba en este en este caso y, por lo tanto se entiende que la presencia de una maquinista en un tren de estas características es más que suficiente para la circulación del tren. Me refiero otra vez al dato que daba al principio de la comparecencia: desde que esta normativa entró en vigor en el año 2003 —no estamos hablando de hace dos, tres o cuatro años, sino de 2003— una media de 620 trenes de media distancia están circulando por nuestro país, lo que significa que han circulado 4 300 000 trenes y no se han producido situaciones que reclamen esa necesidad. De la misma manera, si hacemos la similitud con el funcionamiento, con la ocupación de un autobús, por ejemplo, podemos encontrarnos con que en un autobús que tiene una capacidad muchas veces superior a la de cuarenta y nueve viajeros, que eran los que transportaba este tren, nadie se plantea la necesidad de que asistiendo al conductor tenga que existir otra persona, un supervisor o un interventor. Por tanto, insisto, creo que la normativa recoge ya cuál es la presencia necesaria.

Dicho eso, y como les decía en mi intervención, estamos trabajando para mejorar todos los protocolos existentes, los protocolos de Adif y los de Renfe. Es verdad que una de las cuestiones que desde luego vamos a analizar y vamos a ver cómo podemos mejorar, es cómo facilitamos mejor esa información que se da al pasajero; también observamos que, evidentemente, situaciones de alerta, de pánico como la que vivieron los pasajeros de este tren son absolutamente razonables y se dan. Los pasajeros tienen que tener la certeza, tienen que tener la seguridad, porque son grandes profesionales, porque tienen la formación, de que las instrucciones que tienen que atender son las instrucciones de la maquinista, que en este caso actuó correctamente, tanto es así que llevó el tren a la estación de Caudiel, y podemos observar cómo el tren, por el hecho en sí y por la proximidad del incendio, apenas sufrió daños. En ese caso se produjo una situación de tensión, pero yo creo que sobre todo hay que reforzar esa información que damos a los pasajeros, porque igual que cuando nos subimos a un avión en caso de accidente o de incidente la tripulación nos informa de cuáles son los pasos que se tienen que seguir, también tenemos que mejorar esos mecanismos de información. También les anticipaba que vamos a realizar simulacros

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 30

que impliquen a todos los agentes, a los distintos operadores ferroviarios que pueda haber, también en el caso de tramos en los que haya liberalización del servicio ferroviario, y con los agentes de seguridad, los cuerpos y fuerzas de seguridad, con el personal de Protección Civil para atender a esas situaciones de riesgo que se pueden dar, no derivadas del propio funcionamiento de la infraestructura o del tren, sino que vengan ocasionadas por factores externos, como es el caso de un incendio, que no son incidentes que se produzcan como consecuencia del funcionamiento del tren o de la infraestructura, sino por un factor exógeno.

También preguntaba usted, aunque no es objeto de esta comparecencia, sobre la adquisición de los abonos de media distancia. Tengo que decir aquí que se pueden obtener, como usted indicaba, a través de las taquillas, de las máquinas de autoventa y también telefónicamente, es decir, se puede hacer esa gestión telefónica para asegurar que se tiene ese abono; por lo tanto, allá donde no se disponga de taquilla o de máquinas autoventa se puede anticipar esa adquisición telefónicamente. Quiero señalar que la introducción de esta medida está resultando un éxito. Para darle un dato, le diré que ya se han adquirido cerca de 90 000 abonos de media distancia y cerca de 300 000 abonos de cercanías en su territorio.

Paso ahora a contestar al señor Barandiaran, al que también agradezco el tono de su intervención. Ha tenido que abandonar la sala, pero igualmente contestaré a sus preguntas. Hacía referencia también a la existencia de la autoridad independiente de investigación de accidentes de los diferentes modos de transporte. Aunque en la actualidad saben ustedes que tenemos diferentes comisiones de investigación que tienen un carácter independiente para los diferentes modos de transporte, hemos presentado un anteproyecto de ley, que está ahora en primera en primera lectura, para la creación de esta autoridad independiente de investigación de los accidentes, una sola autoridad administrativa independiente que refuerce la independencia que ya tienen —quiero poner en valor su trabajo— las actuales comisiones. Se trata de dar un paso más en esa transparencia, en el refuerzo de esa independencia. Repito que ya tenemos en tramitación en primera lectura en el Consejo de Ministros ese anteproyecto de ley, y nos gustaría someterla a segunda lectura antes de que finalice este año, para que se dote a esa autoridad independiente del estatus o del carácter de otros organismos, como puedan ser, por ejemplo, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Pero aun así le diré que, como antes aclaraba al señor Guitarte, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios ha determinado que al no darse la consideración de accidente ferroviario, porque en realidad no hubo un accidente ferroviario, hubo un incidente que afectó al funcionamiento del tren aquel día, el 16 de agosto, no ha iniciado esta investigación.

En cuanto a la intervención que realizaba el señor López-Bas, del Grupo de Ciudadanos, debo decirle que lo que hemos facilitado en esta Comisión es la información de la que disponemos, es la que han ido haciendo pública tanto este ministerio como Adif y Renfe. Absoluta transparencia con la explicación de los hechos, con la intervención que realizó la maquinista, a la que vuelvo a reconocer esa labor y cómo pudo actuar con la serenidad y la máxima tranquilidad y entereza posibles en esas circunstancias. La información, insisto, de la que disponemos es la que hemos ofrecido. Evidentemente reiteramos nuestra colaboración total y absoluta con la investigación judicial que está en curso, y en el caso de observarse contradicciones entre las declaraciones de los diferentes testigos no será este ministerio quien entrará a valorar si existen o no esas contradicciones, sino que tenemos que respetar, como siempre lo hacemos, la actuación de la de la justicia.

En cuanto a los protocolos, como decía antes a los otros portavoces que le han precedido, evidentemente estamos analizando, y yo creo que lo he detallado en mi intervención, todas aquellas medidas que vamos a introducir para la mejora de nuestros protocolos. Estamos de acuerdo en que la anticipación en la detección de problemas que puedan afectar a la infraestructura ferroviaria y a los servicios de movilidad siempre es un factor básico que nos va a ayudar a resolver de la mejor manera posible la gestión de estas situaciones de emergencia, a minimizar los riesgos, pero también a mejorar la respuesta que damos y anularlos en la medida que sea posible, aunque también es cierto que yo creo que todos debemos reconocer que a veces el riesgo cero es deseable, pero prácticamente es imposible. Pero no cejaremos en el empeño, insisto, de adoptar todas las medidas que sean necesarias para evitar que incidentes como este se vuelvan a producir o, al menos, que podamos gestionar también esa sensación de angustia, de ansiedad, de miedo que sufrieron los pasajeros y también la propia maquinista.

También hacía referencia el señor López-Bas en su intervención a la cuestión de Extremadura. Preguntaba si consideraba esta ministra, este ministerio que se había cumplido con el compromiso del presidente del Gobierno de que la alta velocidad llegaría a Extremadura. Rotundamente sí. Lo hemos explicado. Lo que celebramos con la puesta en servicio es el primer hito de la llegada de la alta velocidad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 31

a Extremadura. Somos conscientes de que este es un primer hito, un primer paso, pero desde luego lo debemos poner en valor. Creo que los portavoces que han hecho uso de la palabra, algunos de los cuales son de Extremadura, con más o menos acierto y con un tono más o menos adecuado, han relatado cuál es esa sensación de agravio que han vivido los extremeños durante muchísimo tiempo, y pienso que las administraciones de diferente color político en su momento no aceleraron esta inversión como debían, pero desde luego hay que reconocer el impulso de los Gobiernos socialistas, siempre que han gobernado, en la mejora del sistema ferroviario, del ferrocarril en Extremadura y en estos últimos años expresamente en lo que se refiere a la llegada de la alta de la alta velocidad a esa región.

Estamos hablando de una línea de 437 kilómetros de recorrido total, que va a suponer una inversión de más de 3700 millones de euros. Hemos puesto en servicio con este primer hito 150 kilómetros y hemos invertido en los últimos años 1700 millones de euros. Por tanto, creo que después de tantos años esperando a esa puesta en servicio, a conseguir esos avances en la alta velocidad, a la mejora del sistema ferroviario en Extremadura, desde luego no podíamos hacer esperar a los extremeños y a las extremeñas. No hemos ocultado en ningún momento los problemas. Yo fui la primera que el primer día pidió disculpas a los extremeños y a las extremeñas porque, por las incidencias que estaban produciéndose durante esos primeros días, no habíamos estado a la altura de las expectativas. Por eso precisamente no hemos escatimado en recursos económicos, materiales y humanos para revertir esa situación. La última semana de julio llegamos a un nivel de cumplimiento de la puntualidad de un 90%, y hemos resuelto en gran medida las incidencias que se produjeron durante esos primeros días. Es cierto que hay incidencias en la práctica totalidad de las puestas en servicio en los primeros días, y es verdad que aquí además se añadieron otras que no se presentaron durante el período de prueba, durante los períodos de homologación, pero que en cualquier caso hemos sido capaces de resolver. Seguiremos trabajando hasta que las podamos resolver en su totalidad. Pero, desde luego, los extremeños tenían derecho a disfrutar de este primer hito cuanto antes, de este tren de altas prestaciones. Como muy bien decía el presidente de la Junta de Extremadura, había que celebrarlo, evidentemente había que celebrarlo. Los extremeños merecían no poner en marcha un servicio a escondidas y a hurtadillas. Hemos conseguido un ahorro sin precedentes en los tiempos de circulación de trayecto entre Madrid y Badajoz, un ahorro de cincuenta y un minutos en el total del trayecto, son los ahorros que se han conseguido en los diferentes tramos. También estamos avanzando en el resto de tramos que afectan a esa conexión por alta velocidad entre Madrid y Badajoz. En el tramo entre Madrid y Oropesa hemos remitido ya, como le decía, ese estudio informativo, que finalizamos en agosto, al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico para que pueda emitir la declaración de impacto ambiental. Entre Plasencia y Talayuela también hemos ejecutado una cuarta parte del tramo; otros cinco tramos están también ahora en fase de ejecución. Estamos dando un impulso decidido a que la alta velocidad no solo en Extremadura, en la región de Extremadura, sino también en las comunidades autónomas, como en este caso Castilla —La Mancha favorezca esa mejora de tiempos y sea una realidad lo antes posible.

Hemos hecho un esfuerzo inversor sin precedentes. Hemos multiplicado por treinta las licitaciones que se han realizado en este trazado. Estamos reparando una injusticia histórica con esta tierra, y no nos duelen prendas tampoco en pedir perdón por los errores que se hayan podido cometer durante estos primeros días. Me referiré después a la diferencia entre lo que ha hecho este Gobierno y lo que hizo el Gobierno del Partido Popular ante las críticas del señor Píriz, pero a modo general y para poner en valor estas inversiones y este gran hito conseguido en Extremadura quería hacer esta referencia. Por tanto sí, se ha cumplido ese compromiso del presidente del Gobierno de que la alta velocidad llegaría a Extremadura antes de agosto de 2022, como efectivamente se ha producido. Nos queda mucha labor por delante y sin duda vamos a seguir trabajando.

Respecto a la intervención del señor Baldoví, le agradezco nuevamente el tono de su intervención. En cuanto a la mayor presencia de tripulación en los trenes, interventores o supervisores, me remito a lo que he contestado a las anteriores señorías. Nuestra apuesta por el transporte público, por el sistema ferroviario es indiscutible, ya que destinamos 1200 millones de euros cada año a las obligaciones de servicio público. Seguimos trabajando día a día para mejorar nuestra red convencional y también la alta velocidad. Creo que no es conveniente hacer un debate sobre qué es mejor y qué debe ir antes, si la alta velocidad o la línea convencional. Pienso que deben ser complementarias y en cualquier caso ayudarnos a conseguir ese sistema de transporte mallado de nuestro país y que corrijan un sistema radial, que es verdad que ha afectado a muchos territorios, a muchos municipios, pero que estamos decididos a ir a ir corrigiendo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 32

En cuanto a la intervención de la señora Granollers, del Grupo Parlamentario Republicano, ha realizado preguntas en su intervención sobre la investigación de los hechos, sobre cuestiones que ni este ministerio ni Adif ni Renfe pueden contestar porque trascienden de lo que fue su intervención el día de los hechos, de los incidentes que se produjeron y, por tanto, corresponde a la Administración de Justicia proceder al esclarecimiento de los hechos y, por tanto, a la respuesta a sus preguntas y a las preguntas que, por otra parte, nos podemos formular todo.

Insisto en esas propuestas que estamos realizando de mejora de las actuaciones, de nuestra capacidad de acción en situaciones imprevistas como estas. También quiero decir que, como usted señalaba, estamos mejorando, estamos invirtiendo en nuestra red convencional, en todo el territorio español, también lo estamos haciendo en cercanías en Cataluña. Ayer se publicaba una encuesta ómnibus realizada por la Generalitat de Catalunya, en la que consultados y preguntados los usuarios de Renfe *rodalies* puntuaban con un 7,7 sobre 10 el servicio que se presta. Ante esas críticas permanentes y continuas de muchos grupos, y también incluso de la propia Generalitat, por el deficiente funcionamiento de las *rodalies*, le diré que estamos actuando y que estamos invirtiendo como no se ha invertido nunca antes en la mejora de las *rodalies* en Cataluña. Hemos presentado un plan de actuaciones que se están desarrollando, pero esas actuaciones muchas veces comportan incidencias y afectaciones en el propio funcionamiento de las *rodalies*, pero tan mal no lo estaremos haciendo cuando los propios usuarios puntúan con un 7,7 sobre 10 el servicio que se presta.

Preguntaba usted también para cuándo la aprobación de la ley de movilidad sostenible. Le diré que, como sabe, estamos ahora en segunda lectura del proyecto de ley y nuestra intención es llevarla a tramitación parlamentaria antes de que finalice este año. En ese proyecto de ley de movilidad sostenible una de las cuestiones, a la que usted también hacía referencia, es el mapa concesional de transporte por carretera. Comparto con usted ese análisis de que tenemos que proceder a realizar una revisión del mapa concesional del transporte colectivo de pasajeros por carretera. Hemos empezado a trabajar con las comunidades autónomas. La única intención de un primer documento de trabajo meramente técnico que se envió hace unos meses a las comunidades autónomas era que pudiéramos coordinadamente entre todos proceder a la revisión de esas líneas de autobuses que en muchos casos son obsoletas, que responden a necesidades de hace más de un siglo, pero que no responden a las necesidades actuales, que es un extremo que, como le decía, también se recoge en la Ley de Movilidad Sostenible. Vamos a cumplir con ese compromiso y vamos a seguir trabajando en los próximos años para poder acordar, insisto, con las administraciones autonómicas competentes cuál es el sistema de autobuses, cuál es el sistema de transporte colectivo de pasajeros por carretera que mejor atiende a las necesidades de la población, sobre todo, en aquellos núcleos a los que otros sistemas de transporte no llegan. Lógicamente tenemos que reconocer que el tren, el sistema ferroviario no puede llegar a todos los municipios de nuestro país; nos gustaría, pero eso no es eficiente, asumible, asequible ni tampoco sostenible. Por tanto, tenemos que aprovechar esa intermodalidad entre los diferentes sistemas y modos de transporte para poder dar la mejor respuesta y la mejor satisfacción a las necesidades de movilidad de la ciudadanía.

Hacía referencia a la gratuidad o no gratuidad de otros transportes urbanos e interurbanos. Quiero recordarle, no sé si le he entendido mal, que aquellas concesiones en el transporte colectivo de pasajeros por carretera que son titularidad del Estado tienen un descuento, una bonificación del 50 % y que también hemos destinado una subvención a los ayuntamientos y a las comunidades autónomas del 30 %, que pueden ampliar lo que consideren, incluso llegando hasta la gratuidad de aquellos transportes que son de su titularidad. Por lo tanto, no hay un abandono; hay —yo creo— una apuesta por el transporte público sin precedentes en este país, una medida que, desde luego, va a suponer un alivio a las economías domésticas, a las economías de las familias, de las clases trabajadoras, de las clases medias y de los estudiantes. Por otra parte, también esperamos, dicho sea de paso, que suponga un aliciente más para pasarse al transporte público. Yo aplaudo también la decisión de todas las comunidades autónomas de sumarse a la adhesión de este 30 % de la bonificación que ofrece el Gobierno de España; todas las comunidades autónomas, incluso las del PP —aquellas que desde el primer día demonizaban esta ayuda—, se han acogido a esta subvención, que en algún caso se ha ampliado. No ha sido así en el caso de la Comunidad de Madrid, que quiero aprovechar para recordar que, por ejemplo, en el metro no se ha ampliado, a diferencia de lo que se ha hecho en la mayoría del territorio español, la bonificación del 30 al 50 % que se consigue a través del bono en el Consorcio Metropolitano del Transporte al aplicar el descuento y la bonificación del 30 % sobre el título integrado, y así se consigue el efecto del 50 %. Por lo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 33

tanto, hacemos esa apuesta por el transporte público sin precedentes en este país y sobre todo también atendiendo la situación derivada del impacto de la guerra en Ucrania.

Respecto a la intervención de Unidas Podemos, de doña Marisa Saavedra, también hacía usted referencia a ese análisis sobre la conveniencia de que haya más personal en los trenes. No voy a reiterar la explicación, me remito a lo que le he contestado anteriormente. Al señor Mayoral quiero decirle que, evidentemente, compartimos esa puesta en valor de los servicios públicos, que muchas veces —bueno, que muchas veces no, que siempre— son denostados por la derecha y por la ultraderecha, pero que nosotros defendemos firmemente. Desde luego, cuando hablamos de Renfe y cuando hablamos de Adif estamos hablando de servicios públicos, y nuestra apuesta por el incremento del empleo público y de que haya mayores ofertas de empleo público la hemos demostrado durante los últimos años. Hemos hecho las mayores ofertas de empleo público, tanto para Adif como para Renfe, de los últimos años, y eso da respuesta a esa necesidad, a la que se ha hecho referencia muchas veces, de más maquinistas que puedan dar un mejor servicio. Estos maquinistas se están incorporando, lo que nos está permitiendo, por otra parte, ir recuperando los niveles de servicio prepandemia, porque la pandemia afectó a los procesos de formación de los maquinistas.

Hacía referencia también a que en los presupuestos generales del Estado destinamos una inversión mayor a la red convencional que a la alta velocidad, pero yo insisto en que no es conveniente hacer esa contraposición o ese enfrentamiento entre la alta velocidad y la línea convencional. Creo que ambas son necesarias, que podemos celebrar que tenemos una infraestructura de alta velocidad que es la mejor de Europa y la segunda mejor del mundo por detrás de China, y que, aparte de esa vertebración territorial, de esa cohesión y de esa posibilidad de crecimiento económico y de desarrollo de los territorios por los que discurre la alta velocidad, también ha supuesto el reconocimiento de las empresas de ingeniería, puesto que nos ha permitido exportar talento y conocimiento en la proyección y en la construcción de esas infraestructuras, y eso también ha supuesto un importante elemento positivo desde el punto de vista del crecimiento económico.

Por lo que se refiere a la huelga de los trabajadores de Ryanair, usted sabe que los servicios mínimos los puede decretar este ministerio, pero se hacen atendiendo a la ley. Es la Inspección de Trabajo la que tiene que observar si se produce el cumplimiento o no de esos servicios mínimos, es decir, este ministerio se limita a acordar esos servicios mínimos para que sea compatible el legítimo derecho de los trabajadores a ejercer su derecho a huelga, a ejercer y a manifestar sus reivindicaciones, con la calidad y la prestación del servicio que debemos ofrecer a los ciudadanos y a las ciudadanas, e, insisto, lo hacemos entendiendo y aplicando lo que nos marca la ley.

En relación a las intervenciones de VOX, insisto en que hemos ofrecido la información de la que disponemos y, desde luego, otras cuestiones u otras hipótesis que se lanzan por parte de los portavoces de VOX, a mi juicio de una manera muy poco rigurosa y muy alarmista, con la que pretenden generar una sensación de desconfianza en los servicios públicos, no las vamos a compartir en absoluto. Tenemos unos servicios públicos que funcionan y en este caso un operador de la infraestructura —Adif— y un operador del servicio —Renfe— que tienen unos excelentes profesionales, y por lo tanto nosotros no vamos a contribuir a ese debate absurdo o a ese lanzamiento de hipótesis que no compartimos en absoluto. Como tampoco compartimos el negacionismo sobre la evidencia del cambio climático; no deja de sorprenderme que esto del cambio climático a las señorías de VOX les suene a un cuento chino, pero, gracias a que la inmensa mayoría de la sociedad, de los gobiernos y de los partidos políticos reconocemos que estamos ante una situación no de cambio climático sino de emergencia climática, estamos adoptando las medidas para hacer frente a sus consecuencias y les aseguro que vamos a seguir actuando y tomando medidas que nos permitan dar respuesta a ese reto que nos amenaza y a ese desafío del mundo actual.

En cuanto a las intervenciones del Grupo Popular, al señor Clavell quiero decirle que la comparecencia que se realiza hoy es extraordinaria, es una comparecencia —es verdad— que han solicitado algunos grupos parlamentarios, pero yo también la solicité y a petición propia comparezco en esta Comisión. Este es el Gobierno que más ha comparecido y esas comparecencias constan en los diarios de sesiones, en las hemerotecas. Ante cualquier incidente, lo prioritario es atender a las víctimas, es atender la emergencia, y eso es lo que se hizo, atender la emergencia y atender a las víctimas. Y, evidentemente, les puedo asegurar que estuve informada desde el minuto uno de lo que se iba produciendo en este incidente; mantuvimos el contacto, y tanto Renfe como Adif han mantenido el contacto con las personas afectadas. Tanto el ministerio como Adif y Renfe hemos dado las explicaciones en los medios correspondientes, en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 34

los medios que lo han solicitado, y también el Ministerio del Interior dio las explicaciones oportunas inmediatamente, que en ese caso era el máximo responsable de Protección Civil.

También hacía referencia a cuáles eran las labores de mantenimiento o incluso generaba la acusación de que no se habían producido las labores de mantenimiento necesarias. Pues he de decirle que esto es rotundamente falso. Las tareas de mantenimiento y limpieza se realizaron; se realizan normal y ordinariamente, y en este trayecto también se han realizado, pero esas labores de mantenimiento y de limpieza, sobre todo tienden a evitar accidentes e incidentes que se deriven de la propia actividad ferroviaria. Los últimos meses en este tramo de vía —para darles el detalle— se han desarrollado hasta seis actuaciones dirigidas a desbroces, limpiezas, podas, talas y tratamientos herbicidas mediante el uso de diferentes productos fitosanitarios, como limitadores del crecimiento. La metodología que se aplica para dicho control de vegetación es la siguiente: el riego de la plataforma con tren herbicida, con productos fitosanitarios se realizó el 27 de abril del 2022 entre Sahagún y Teruel; trabajos de desbroce, limpieza y poda de los márgenes, finalizados en abril en el tramo entre Sahagún y Caudiel, y finalizaron también los trabajos a finales de junio hasta completar el tramo a Teruel. En concreto, las actuaciones realizadas —insisto— entre Sahagún y Teruel con el contrato en vigor han sido las siguientes: entre Sahagún y Caudiel, además del paso de la circulación del tren herbicida, se ha realizado el control de vegetación mediante siega de la vegetación herbácea, desbroce y podas arbustivas con la utilización de herbicidas en los márgenes; entre Caudiel y Barracas también ha circulado el tren herbicida y se han realizado tareas de selvicultura preventiva, y desde la última actuación en la campaña de otoño-invierno, se ha realizado también el correspondiente desbrozo. Por lo tanto, de modo general, tanto para el tratamiento de la plataforma como también de los márgenes, se proponen dos campañas anuales para el control de la vegetación: una en primavera-verano y una segunda en otoño-invierno. Además, este tramo está incluido en la programación del Plan de Prevención de Incendios activada por Adif todos los veranos. Asimismo, quiero decirles que Adif, aparte de esas actuaciones más ordinarias, más recurrentes que se plantean y otras específicas que les he detallado ahora mismo, incluye también la permanente vigilancia y observación de la traza para ver si en algún momento es necesario adoptar actuaciones de refuerzo en base al análisis de los datos y de esa observación que se tiene de la propia traza.

Por último, voy a responder a la intervención del señor Priz [*sic*] que, desde luego, no ha tenido desperdicio, yo creo que haciendo uso de la banalidad y de la ligereza. Yo creo que hemos sido modestos, hemos sido humildes en reconocer la situación que los extremeños y extremeñas han venido sufriendo durante muchísimos años, el maltrato, incluso, que ha sufrido Extremadura en materia ferroviaria por parte de anteriores administraciones. Lo que no le voy a consentir es que devalúe el esfuerzo que este Gobierno ha realizado para corregir esta injusticia. Mire, yo tampoco me quiero remontar muy atrás en el tiempo, solo lo suficiente para recordarle que entre los años 2011 y 2018, con su partido en el Gobierno de España, prometieron que la alta velocidad uniría Madrid y Extremadura en el año 2015. Luego, como veían que no llegaban, dijeron que lo haría en el 2016 y, más tarde, que llegaría a finales de 2019, pero solo entre Plasencia y Badajoz. ¿Esto lo recuerda, señor Priz [*sic*]? Porque si no, también podemos ir al *Diario de Sesiones* y a las hemerotecas, y seguro que allí lo puede comprobar. Esto eran promesas incumplidas, promesas incumplidas del Partido Popular. Era una mentira porque ustedes lo sabían y ustedes fueron los que dejaron decaer la declaración de impacto ambiental del tramo entre Madrid y Oropesa. **(Protestas)**. Sí, una declaración que, por cierto, también la aprobó otro Gobierno socialista antes de que ustedes estuvieran en el Gobierno y que ha vuelto a ser solicitada porque ustedes la dejaron decaer. Era imposible, por tanto, conectar Madrid con Badajoz con la alta velocidad en las fechas que ustedes estaban prometiendo porque dejaron decaer esa declaración de impacto ambiental. En definitiva, hicieron aquello a lo que nos tienen acostumbrados. Lo que ustedes hicieron fue mentir a los extremeños y a las extremeñas. **(Rumores)**.

También hay otras promesas que incumplieron. Prometieron que el montaje de la vía entre Plasencia y Cáceres estaría concluido a finales de 2017. Pues bien, ni siquiera lo licitaron. Ustedes prometieron que estarían listos a finales de 2017 y ni siquiera llegaron a licitarlo. Prometieron que licitarían también varios tramos entre Talayuela y Plasencia en el primer semestre de 2018. No lo hicieron y le voy a explicar por qué: porque tampoco estaban redactados ni siquiera los proyectos. Y lo más grave, no obstante, fue el estado en el que nos dejaron la red convencional extremeña. Le voy a dar el dato. El Gobierno del Partido Popular, su Gobierno, señor Priz [*sic*], dejó de invertir el 80 % del presupuesto previsto para la región. Dejó de invertir el 80 % del presupuesto previsto para la región. Confío en que sea usted quien, en el mismo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 35

tono vehemente, exija también y pida explicaciones en su propio partido por estos incumplimientos y por estas mentiras.

Déjeme ahora que le cuente lo que nos encontramos: una red que, en su mayor parte, no admitía circulaciones a más de 50 kilómetros/hora; una red sin un solo kilómetro de vía electrificada; una red que solo disponía de una vía; una red que conservaba travesías de madera en las vías —en 2019, eliminamos, este Gobierno, las últimas que ustedes nos dejaron como recuerdos del siglo XIX—; una red por la que circulaban trenes obsoletos que sufrían averías constantes. Mire, antes de que dedicáramos los medios materiales y humanos necesarios, cada once horas se producía una avería que ocasionaba retrasos de hasta cuatro horas o que motivaban el transporte por carretera de los afectados. Estos trenes, por cierto, no tenían enchufes ni tampoco tenían wifi. Con la experiencia que ustedes tienen en los enchufes **(rumores)**, la verdad es que nos extrañó que el otro día la presidenta del Partido Popular de Extremadura no encontrara enchufes en los nuevos trenes. Dígale a la señora Guardiola que están bajo el asiento. **(Protestas.—Aplausos)**. Dígaselo. Es lo que tiene no haber cogido un tren en su vida. **(El señor Sánchez del Real: Porque no había trenes)**. Pero si esa es la máxima preocupación que tiene la señora Guardiola sobre el funcionamiento de los trenes... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Discúlpeme un segundito, señora ministra.

Disculpen, señorías. Ustedes han tenido la posibilidad de decir aquí lo que han querido con palabras, incluso, gruesas y la señora ministra ha escuchado en silencio lo que han dicho ustedes. Les ruego, por favor... **(La señora Riobos Regadera: Que no provoque)**. Les ruego, por favor, señorías —estoy en el uso de la palabra—, que escuchen y que lo que tengan que decir lo digan después para que todos podamos escuchar sin el runrún.

Gracias.

La señora **MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Sánchez Jiménez): Para concluir, presidente, también quería repasar pormenorizadamente y ofrecerle datos e información al señor Priz *[sic]*, del Partido Popular **(varios señores diputados del Partido Popular: ¡Píriz!)** —pues, señor Píriz—, que ha obviado interesadamente en su intervención. En cualquier caso, quiero insistir en el hecho de que estamos trabajando con el máximo rigor, con el máximo compromiso para que este, que ha sido el primer hito de la alta velocidad en Extremadura, sea eso, el primer hito, pero que muy pronto podamos seguir viendo cómo avanzamos en la alta velocidad. Eso solo es posible si gobierna un partido como el Partido Socialista en la Junta de Extremadura y también en el Gobierno de España. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al turno de réplica de los distintos grupos. Vamos a comenzar por el Grupo Parlamentario Mixto. Don Tomás Guitarte, tiene usted la palabra.

El señor **GUITARTE GIMENO**: En primer lugar, una precisión que no sé si es posible. Tanto el representante de Compromís como el del PNV han dicho que me cedían su tiempo. **(Risas)**.

A lo que íbamos. Yo, obviamente, solo he hablado del accidente de Bejís, pero quiero ratificar aquí que me preocupa el tren de Extremadura, que tanto Extremadura como Teruel, como otros territorios, tienen derecho a tener un tren digno y eficiente. Y respecto a algunos comentarios que he oído, si no quieren el Talgo 730 híbrido, a nosotros sí que nos haría un buen papel; es una de las condiciones que le pedimos al Gobierno, que nos ponga una conexión directa Madrid-Zaragoza-Teruel con un Talgo 730 híbrido, sin modificar la infraestructura. Solo requiere la decisión política de hacerlo. **(El señor Sánchez del Real: Es diésel)**.

Bueno, paso a otras cuestiones adicionales. Comentaba la ministra el cómputo de pasajeros. Obviamente, imagino que, en este caso, se sabrá exactamente cuántos pasajeros había porque habrán preguntado a los compañeros de viaje, a los propios pasajeros, cuál era el resto del pasaje que había en el convoy. Yo me refiero a que, en general, este tren hace un trayecto con veintinueve paradas, de las cuales solo seis, contando las dos cabeceras, tienen emisión de billetes tanto presencial como mecánica. Con lo cual, en el resto de paradas la gente sube pensando que hay un interventor al que le podrá comprar el billete. Como ese interventor no existe —yo he viajado muchas veces en ese tren—, hay mucha gente, mucha, tanta como la que paga, que viaja y no paga. Con lo cual, los perjudicados son los números y las cifras de usuarios de ese tren porque parecen ínfimas cuando la realidad no es tan ínfima. Creo que habría que regularlo, y esa sería una de las misiones que podría tener ese interventor que para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 36

nosotros, aunque ahora no se contemple, representaría un síntoma de calidad del servicio que podría ofrecer Renfe en la prestación, como ha habido siempre en este tipo de cuestiones.

Si no tiene inconveniente, luego entregaré este dossier. Voy a hacer referencia a algo que ha dicho respecto de una inversión en infraestructura de 450 millones, que no es sino la ejecución del plan director de la línea actual, pero quiero que sepa los antecedentes de esa línea porque parece que ahí estemos invirtiendo y haciendo algo espectacular. Respecto a esta línea, Teruel ha sido sacrificada dos veces. La primera fue el 8 de enero del 2001, cuando el ministro Álvarez-Cascos, en el pacto de Murcia, la dejó fuera del AVE Madrid-Cuenca-Teruel-Valencia y se quedó convertido en un AVE directo Madrid-Cuenca-Valencia. En el año 2003, Zapatero se comprometió en una visita Teruel a que si llegaba a presidente de Gobierno incorporaría Teruel a ese eje. Llegó a presidente del Gobierno y el 22 de junio de 2004 se paralizó el AVE Madrid-Valencia para incluir a Teruel, pero curiosamente esa misma noche, en una rueda de prensa de la ministra Magdalena Álvarez y del presidente de Aragón, Marcelino Iglesias, se dice que Teruel se queda fuera de ese eje y que, en compensación, se hará de manera urgente un AVE Bilbao-Valencia, es decir, el corredor cantábrico-mediterráneo. Por tanto, dos veces sacrificada a cambio de una promesa que todavía, veinte años después, no está ni en trance de cumplirse, porque ese corredor que se promete es un corredor, tal y como está proyectado, como he dicho antes, en la planificación española y en la europea, de alta capacidad con doble vía electrificada para uso mixto de pasajeros y de mercancías. Esa es la historia real. Lo que se está ejecutando ahora, que son un poco las compensaciones de las obras de mantenimiento que se deberían haber hecho durante décadas, consiste en un plan director que curiosamente decidió hacerse el 1 de abril de 2017, coincidiendo con una manifestación de Teruel Existe que reclamaba el corredor cantábrico-mediterráneo. Allí se anunció que se invertirían 335 millones hasta 2021, pero ese plan director se ha extendido ya hasta el 2023 y, obviamente, los 335 a lo mejor ahora ya ascienden a 450, pero no son más que actuaciones sobre la línea convencional existente para adecuarlas sobre todo al tráfico de mercancías. Nosotros reclamamos el corredor cantábrico-mediterráneo de alta capacidad, tal y como fue prometido en compensación a una exclusión, exclusión que va a hacer que probablemente Teruel sea la única capital de provincia que quede fuera de la red de alta velocidad española junto con Soria, algo que creemos que es absolutamente injusto.

Y si puedo aportar algo respecto a lo que ha sucedido por esa vía, quiero comentarle, tal como he dicho, que hemos recorrido esa vía a pie muchas veces, y le diré que en el tramo Zaragoza-Teruel-Sagunto hay árboles que dibujan la silueta con el paso del tren, o sea, que el tren tiene que cortar los árboles, que obviamente no son de gran porte, y en algunos tramos, aunque esté vallado, esos árboles rompen la valla y entran animales, como jabalíes y corzos. No hace mucho, el tren mató a siete jabalíes y, curiosamente, vinieron los buitres a comerse los jabalíes y el siguiente tren mató a los buitres, si bien después ya no vinieron otros buitres a comerse los buitres, por lo que dedujimos que los carroñeros no comen carroñeros. Lo que quiero decir es que hay riesgos reales porque no hay un mantenimiento eficaz de la línea, donde hace poco también volcó un camión sobre un paso elevado. Si quieren concretarlo, pueden verlo en un paso inferior de la línea, en el término municipal de Barracas, que está colmatado y no permite el paso inferior. Se lo trasladaré en papel.

Muchas gracias por el tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Siento que los tiempos de los distintos grupos no sean traspasables. Pasamos al Grupo Ciudadanos. Señor López-Bas, tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Para finalizar, quiero dar simplemente un par de conclusiones. En cuanto al tema del incendio de Bejís, creo que es importante que nos demos cuenta de que, efectivamente, hay protocolos y hay normativa, y que esos protocolos y esa normativa nos indican que lo que se hizo se hizo correctamente y que, desde luego, no se incumplió. Si es así, si finalmente fuera así, nos alegraremos de que no se haya incumplido ninguna norma y de que ese riesgo haya sido un caso fortuito, una situación de fuerza mayor, que se pueden dar, evidentemente, porque, como dice usted, señora ministra, el riesgo cero no existe. Pero sí es cierto que este tipo de acontecimientos, por suerte o por desgracia, nos ayudan a ver cuándo, a lo mejor, determinados protocolos, determinados procedimientos, determinadas normas no son suficientes para cubrir todos los riesgos. Yo creo que es interesante que se analice si en una situación como, por ejemplo, la de este año, los estándares de limpieza, mantenimiento y desbroce de la vía han sido suficientes en una determinada zona, puesto que tenemos la experiencia de que precisamente en este año se han alcanzado lluvias en la Comunidad Valenciana superiores a las que se venían produciendo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 37

en la misma época de primavera en los últimos ciento cincuenta años, lo que es un dato objetivo. Eso supone una mayor cantidad de vegetación, que posiblemente en situación de muy altas temperaturas produce mucha más maleza, que puede ser combustible para posibles incendios. Por tanto, los estándares a lo mejor no son correctos y deben revisarse, de la misma manera que a lo mejor hay que revisar si en este tipo de vehículos, en este tipo de material rodante ferroviario, es preciso recuperar la figura del interventor o del revisor para que en situaciones de emergencia pueda ayudar a un maquinista o a una maquinista, como ha sucedido en este caso, a mantener la calma en situaciones de riesgo.

En cuanto a la situación de Extremadura, yo no tengo la opinión, como tiene usted, de que el presidente Sánchez haya cumplido con su compromiso, de que este Gobierno haya cumplido con su compromiso, y posiblemente solo sean opiniones, pero yo no creo que sea de recibo volver a defender el cumplimiento o el supuesto cumplimiento de un compromiso con los incumplimientos de los gobiernos anteriores. Los extremeños conocen perfectamente todo aquello que no cumplió el Partido Popular cuando gobernaba, todo aquello que tampoco cumplió el Partido Socialista durante su Gobierno, tanto en el ministerio correspondiente como en la propia Junta de Extremadura, y creo que no lo van a entender nunca, pero están ya cansados de que al final se les vuelva a intentar convencer de que algo que no es alta velocidad lo es. Creo que es un hecho objetivo, y es un hecho que todo el mundo conoce, que la línea Badajoz-Madrid no es realmente una línea de alta velocidad, por mucho que las prestaciones o la propia infraestructura lo posibilite, dado que ni las obras ni la falta de electrificación ni, desde luego, la falta todavía de adecuación de esa vía permiten que pueda ser denominada alta velocidad cuando no se puede alcanzar una velocidad superior a los 102 kilómetros/hora. Cuando he manifestado que no se debería haber puesto en servicio —si es lo que he dicho literalmente, no lo recuerdo en este momento, pero es lo que me ha indicado el portavoz del Grupo Socialista— a lo que me refería o lo que yo quería decir era que evidentemente no debería haberse anunciado como alta velocidad lo que no era alta velocidad. En eso, le repito, vuelvo a hacer más las palabras del presidente de la Junta de Extremadura, del señor Fernández Vara, cuando dijo que los responsables de esto se tienen que marchar. Yo no la hago a usted responsable de las declaraciones y del compromiso del presidente del Gobierno, pero sí al presidente del Gobierno, quien debería estar hoy explicándonos por qué ese compromiso, en mi opinión, no se ha cumplido, y con ello hacer efectiva esa máxima de que los responsables que no cumplen debe marcharse.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Doña Inés Granollers, por el Grupo Republicano, tiene ahora la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Voy a ser muy breve. En primer lugar, quiero agradecerle, señora ministra, todas sus contestaciones, incluso las que no correspondían al tema que nos traía hoy aquí. Sí querría comentarle que la exposición que he hecho de la línea R12 se la ha hecho por el paralelismo que tiene; es decir, no hubo un incidente, pero podría haberlo habido porque en el caso de los pasajeros, era exactamente lo mismo. Hay que revisar el protocolo sobre qué es lo que se debe hacer en estos casos, cuando un tren queda parado por un incidente, únicamente por eso, porque creo que es deber de todos mejorar en estas situaciones.

En cuanto a la encuesta que han hecho de *rodalies*, no dudo de que haya usuarios que estén muy contentos; seguramente serán los usuarios de Barcelona o de las áreas metropolitanas, pero no hagan estas encuestas a los ciudadanos de Lleida, quien sea el que haga las encuestas, porque seguramente el que realice estas encuestas, con que hiciera un solo viaje con la línea R12, se daría cuenta de que es indiscutible que es una línea que no tiene un buen trayecto y que sufre continuamente retrasos de más de cien minutos, como ya les comentaba. En estas encuestas también se tendría que investigar a los no usuarios, porque son líneas que transcurren por muchos pueblos, pero la gente prefiere utilizar el coche antes que el tren. Y eso sí nos debería importar porque afecta al cambio climático y nos afecta como usuarias de un transporte público, puesto que no podemos acceder a él si no sabemos cuándo va a llegar ni cuándo llegaremos a nuestro destino, por lo que preferimos coger el coche si tenemos infraestructura. Por tanto, pienso que en estas líneas tendría que hacerse una buena revisión y una modernización.

Le vuelvo a reiterar mi agradecimiento porque me ha contestado absolutamente a todas las preguntas; las otras se las vamos a hacer al Ministerio de Justicia.

Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 38

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señor Rafael Mayoral, tiene usted la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente. Gracias, señora ministra, por la intervención.

Nosotros diferenciamos entre lo conveniente y lo obligatorio, y diferenciamos entre lo conveniente y lo obligatorio porque eso nos permite mejorar los servicios públicos. Eso, frente a situaciones como la que hemos vivido en el incidente de Castellón, lo evidencia, y más en un convoy que está transcurriendo por una línea que no tiene accesibilidad y en la que, obviamente, en caso de que se produzca cualquier necesidad o percance, la conductora, en este caso la maquinista, se encontraría sola para poder enfrentar cualquier eventualidad. Creo que eso debiera hacernos reflexionar y ver cómo podemos adecuar las líneas, sobre todo aquellas de media distancia, que además han sufrido un proceso de degradación paulatina por eso de lo que no queremos debatir, que ha sido el abandono de la red convencional para invertir y tirar el dinero en los AVE. Y digo tirar el dinero, porque nosotros somos la primera potencia en kilómetros per cápita del mundo, porque los chinos son muchos, es cierto que los chinos tienen más kilómetros de vía, pero es un país más grande y son muchos más. Aquí hemos tenido muchos kilómetros por cabeza. ¿Por qué? Porque hay estudios que plantean que con un 25 % de la inversión que se ha hecho en AVE hubiéramos tenido trenes de altas prestaciones sobre líneas que podían utilizarse también en mercancías. ¿Por qué se ha hecho en los AVE? Es decir, ahí hay algo sobre lo que deberíamos reflexionar. Igual tiene algo que ver con eso que comentaba usted al final sobre esa industria que se ha generado en torno al AVE, que se circunscribe a un pequeño grupo de empresas beneficiarias en España y en el exterior y que además a veces también hemos visto que se encontraban dentro de ese cártel de la obra pública que ha sido cuestionado, entre otros, por la CNMC como aquellos que han estado manipulando los precios de la obra pública durante demasiado tiempo.

En ese sentido, nosotros creemos que hay que acabar con el mito del AVE y tenemos que centrarnos en garantizar que el servicio ferroviario sea un servicio de buena calidad y que garantice la vertebración del conjunto del territorio, porque no podemos poner una vela a Dios y otra al diablo, es decir, podemos seguir tirando el dinero en obras que son impracticables, a las que hemos echado millones y millones y tenemos en perspectiva tirar millones y millones, sin replantearnos que a lo mejor lo que nos hace falta no es un AVE, sino un tren convencional de altas prestaciones que tenga vías compatibles con las mercancías y también con el tren convencional que nos permita las medias distancias y las cercanías. ¿Podría ser? Quizá sí, podría ser, pero hay que querer, y eso es algo que implica un cambio de modelo, porque el problema no está en quién ejerce la labor gubernamental, sino en cuál ha sido el modelo durante décadas en este país y qué es lo que estamos cambiando y se está cambiando desde este Gobierno. Por primera vez en los presupuestos hay más inversión en convencional que en AVE, pero la diferencia en relación a los usuarios no se corresponde porque están muy parejas las dos inversiones, cuando mayoritariamente se utiliza la convencional. Y con un añadido además, porque es cierto que la convencional se están reforzando en aquellos lugares de alta densidad poblacional, si bien no se está correspondiendo todavía con una inversión en aquellas zonas con las que hay una deuda histórica y donde además se ha producido un impacto demográfico brutal por la ausencia, entre otras cosas, de servicios públicos básicos, como el transporte, y creo que sí merece la pena que hagamos esa reflexión.

Nosotros estamos ahí y vamos a seguir empujando. Creemos que ese es el camino, creemos que el camino es mejorar toda la red convencional y además que el transporte ferroviario se convierta en un factor fundamental de desarrollo y garantía de una movilidad sostenible, y además que debe hacerse teniendo en cuenta los objetivos trazados por la Unión Europea, que es que lleguemos al 20 % en transporte de mercancías por ferrocarril. La liberalización fue un fracaso, pasó del 9 al 4, y es evidente que ese camino no sirve y que hay que explorar otras cosas, que ese camino no conduce a ninguna parte. Por eso creemos que es importante que este debate esté en el candelero. Nos decía un italiano de los que vino aquí a competir bajando los salarios en el sector ferroviario que ellos han conseguido rentabilizar la línea de Roma a Milán. Claro, con el número de kilómetros que tienen, obviamente, así es fácil. La de Madrid-Barcelona también se rentabiliza bien, pero la red, en su conjunto, veremos a ver cuando acaben los plazos de amortización.

Con respecto a los servicios mínimos de Ryanair, que comentaba antes y con los que no estamos de acuerdo, nosotros lo hacemos porque estamos muy preocupados, porque ya hubo una sentencia de la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 39

Audiencia Nacional, de 18 de noviembre de 2019, en la que se dice que no eran adecuados a derecho los servicios mínimos decretados por el Ministerio de Transporte, y hay otra sentencia del 2 de marzo de 2020 y a nosotros no nos gustaría que hubiera más sentencias en las que se diga que desde el Ministerio de Transportes no se entiende lo que es el derecho de huelga y no se ponen los servicios mínimos adecuados para garantizar el derecho de los trabajadores.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor don Víctor Manuel Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias, presidente.

Señora ministra, es que no me ha contestado ni a una sola de las cosas que le he dicho. ¡Fantástico!, me parece muy bien, es toda una falta de respeto a más de cien mil extremeños que votaron a VOX, a la tercera fuerza política de este país. Le cabrea a usted el tono. Es que usted no ha recorrido las calles de Extremadura, no escucha a los extremeños lo que tienen que decir sobre su gestión concretamente. Lo único que nos ha dicho, eso sí, es que el 18 de julio de 2022 se inauguró algo parecido al AVE en Extremadura. ¡Muy bien!

También ha dicho algo de que mi compañera ha mencionado el cambio climático. Usted es la ministra de infraestructuras. ¿El cambio climático? ¿Cambia el clima? Por supuesto. ¿Negamos nosotros el cambio del clima? No. ¿Tiene origen antropocéntrico? Demuéstrelo usted, porque, mire, acaban de encontrar una infraestructura de los romanos debajo de un glaciar; dos mil y pico años después aparece debajo de un glaciar que ustedes se escandalizan de que se derrite. Resulta que los romanos tenían unas temperaturas que permitían construir una magnífica autovía de la época, que, por cierto, llegaba hasta Mérida, Augusta Emerita en ese momento, y hasta Lusitania con mayor garantía y calidad que muchos de los tramos que tenemos en este momento, que, por cierto, van por encima de los que hicieron los romanos. Lo que sí le aseguro es que dentro de dos mil años, aunque no sé si estará cubierto de polvo o de hielo, cuando encuentren el tramo renovado recientemente del tren que quería ser AVE en Extremadura, los arqueólogos dirán: ¡Anda, mira, un tren que iba a 90 kilómetros/hora! Pero no un AVE, como decía la ministra aquella, como podemos ver en el histórico del Parlamento. Porque cambie usted lo que cambie, este tren va a 90 kilómetros/hora, y llevamos veinticinco años esperando. Veinticinco años es mucho tiempo para la compañera amiga del señor diputado del PSOE que decía que tiene una amiga en Plasencia que va a Mérida. Es que son muchas vidas de extremeños las que han pasado, son muchos los extremeños que han tenido que recorrer muchos kilómetros por carretera. Es que hay muchos muertos, señora ministra. ¡Por supuesto que estamos cabreados! ¡Es que se ha matado mucha gente subiendo y bajando de Madrid! ¡Es que son las dos provincias más extensas de España —no lo olvide usted— abandonadas!

No, no me diga que me calme porque no estoy calmado, porque los extremeños estamos muy cabreados. Es que nos ha dado tiempo a tener cuatro hijos. Yo le decía antes que iba a ver a mi novia, pero ahora resulta que tengo cuatro hijos, uno mayor de edad, que no se ha montado en un AVE y que no tiene esperanza de montarse en un AVE bajo este Gobierno ni bajo el siguiente ni el siguiente, porque no va a llegar. Y a usted le cabrea y usted se ha reído antes y ahora se sigue riendo y me dice que me calme. Los extremeños no están calmados porque les falta al respeto cuando usted les dice que es que la señora del PP no sabe montar en tren. ¡Claro que no saben montar en tren los extremeños, porque teníamos muy pocos y muy malos y la alternativa era montarse en un coche!

Repito, esto no es un AVE, es una avutarda, y ustedes se ríen, se siguen riendo, y usted se cabrea por el tono. Cabréese por el tono, pero los españoles y, especialmente, los extremeños ven lo que usted hace aquí, porque había dos temas en el orden del día: la seguridad en un tren que ha estado entre las llamas en Castellón, y la seguridad, porque ese es otro tema que no ha mencionado ni ha contestado usted, si ha puesto en peligro la seguridad de los extremeños que viajaban en ese AVE que tenía los errores que usted decía. Eso sí, respecto a contestar a sus socios independentistas, a los que siempre van los millones que nunca van a la España fiel, a esos sí que les contesta en detalle aunque no esté en el orden del día; eso es lo que pasa con ustedes.

Termino con algo muy importante. Hay un matiz. Usted dice que el AVE llega a Extremadura. No, no llega, porque ni entra ni sale, porque los pocos kilómetros que se mejoran de la vía, que ni siquiera son de alta velocidad, porque todavía no tienen ni la señalización, son 150, menos de un tercio, y ni entran ni salen de Extremadura. ¿Cómo es eso de que llega? Ni llega ni sale. Mire, han insultado durante décadas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 40

la dignidad de los extremeños, de los españoles, en general, y además es que ni ha escuchado, porque usted se ha puesto a criticar al PP, pero se le ha olvidado la parte en que yo mencionaba al señor Zapatero diciendo que iba a llegar el famoso AVE a Extremadura. Se lo he citado antes, pero no me ha escuchado y se reía. Ustedes son capaces de deformar el espacio tiempo. El PSOE, veintiocho años gobernando en España y son capaces de echar la bronca a todos los demás. ¡Que son ustedes los que han gobernado más tiempo! Tendrán su culpa los del PP, por supuesto, pero han gobernado una fracción de tiempo muy inferior a la que han gobernado ustedes y el AVE no ha llegado a Extremadura, y ni está ni se le espera en muchísimo tiempo. Y encima echan la culpa al cambio climático, porque que el tren vaya lento dicen que es por las altas temperaturas. ¡No, si la culpa es del señor cambio climático, tiene un montón de culpa de que el tren vaya lento!

Pero el problema es ese, que es una infraestructura esencial, y es un hándicap para ser extremeño, como bien decía mi compañero Víctor Píriz. Nuestros hijos tienen un hándicap frente a otros españoles para poder desplazarse, para ir a las mejores universidades si lo desean o, sencillamente, para salir al extranjero, porque es más fácil desde Badajoz ir a Lisboa que venir a la capital del Reino de España; eso es lo que sigue pasando. Entonces, sí, estamos indignados, y sí, estamos muy cabreados. Y ya puede el señor César Ramos renunciar y decir que él desde el 2016 a aquí no ha hecho otra cosa que criticar al Gobierno. Señor Ramos, se lo vuelvo a sacar, se lo saco de vez en cuando. **(Muestra un recorte de prensa)**. Es de 2016, pero usted ya estaba antes. En 2010 decía usted: «Todos los tramos del AVE de Madrid a Lisboa se licitarán en 2011 para que estén en 2013». En aquel momento solo tuvo un me gusta. ¿De quién? Del PSOE de Extremadura, por supuesto. Pero le voy a dar la razón; don César Ramos, del PSOE, tiene toda la razón, y yo solo quiero hacer lo que él hacía en 2017, exigir al Gobierno que aclare los plazos del AVE extremeño. ¿Me puede contestar, por favor, cuándo va a haber un AVE a Extremadura?

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular se van a repartir el tiempo y en primer lugar tiene la palabra el señor Óscar Clavell.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente.

Tanto criticar el AVE por parte de Podemos pero esta mañana su diputada aquí presente y yo hemos venido en el mismo AVE desde Valencia. Es decir, haz lo que yo diga pero no lo que yo haga. ¡Qué cosas más complicadas tiene la vida!

Centrándonos en la cuestión, tenía escasas esperanzas cuando la ministra ha iniciado la comparecencia, pero ahora, que está a punto de finalizarla, me voy sin ninguna, no con escasas. Fui muy benévolo, he sido muy bondadoso al pensarlo, pero ahora me voy con nulas esperanzas por dos motivos. En primer lugar, señora ministra —son de manual—, tanto a usted como a su líder, Pedro Sánchez, les estorba el Partido Popular, pero sepa que vamos a seguir siendo la voz de los españoles en esta Cámara y en cualquier otra institución pública mientras así lo requieran los españoles, les molestemos o no les molestemos, les estorbemos o no, porque el Partido Popular va a seguir siendo la voz de cada uno de los españoles en esta Cámara, incluso de los que no nos votan, porque, de esas cincuenta personas que iban en ese tren a Bejís, posiblemente alguno habrá socialista, pero estará avergonzado si está siguiendo esta intervención de su ministra y su partido, concretamente de la portavoz socialista de la provincia de Castellón en estos momentos, quien ha dicho que se nos va a hacer muy largo a nosotros. ¿Sabe usted a quiénes se les hicieron muy largos los cuarenta minutos que estuvieron encerrados en aquella ratonera rodeada de llamas? A las cincuenta personas que estuvieron en el tren de Bejís. ¿Sabe usted también que han perdido el respeto a esos cincuenta personas y a sus familias? Vaya usted y cuente a esas cincuenta personas que el único argumento que me ha dirigido ha sido el del herbicida que se utiliza para matar las malas hierbas en la vía de tren. Ni siquiera ha mencionado a esas cincuenta personas, y no me ha respondido a ninguna pregunta.

Le vuelvo a hacer la misma pregunta que al principio. Usted ha dicho por tres ocasiones —no una, por tres— que ni ADIF ni RENFE y, por tanto, ni su ministerio habían recibido ninguna notificación de lo que estaba ocurriendo en aquellos momentos en el Alto Palancia, la comarca por donde tenía que cruzar el tren. Diga usted a quién le correspondía comunicar, si al ministerio, a RENFE o a ADIF, que no podía salir aquel tren de Valencia. Dígalo abiertamente, porque ¿sabe usted lo que pasó por las mismas fechas con un incendio que afectaba a Zamora, Castilla y León y Galicia? Se lo voy a decir, y lo dice la prensa muy claramente. En el caso del conato del miércoles en Zamora, dice ADIF, entre comillas: «Fue la central de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 41

incendios de Zamora la que avisó a ADIF y, en consecuencia, suspendimos la circulación». Diga claramente quién no notificó a ADIF que ese tren no debió salir de Valencia.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

El señor Víctor Píriz tiene la palabra.

El señor **PÍRIZ MAYA**: Muchas gracias, señor presidente.

Nos decía el señor Ramos que esto es como *El Club de la Comedia*. Yo creo que esta es una tragedia de las que se representan cada verano en el Festival de Teatro Clásico de Mérida. Esto es un Edipo rey de libro, con un presidente Sánchez que se cree Edipo rey, y no sé quién será Creonte en toda esta historia. Yo le digo, señor Ramos, que hacer el ridículo no es obligatorio, es totalmente voluntario. Cada semana cuando le escuchamos hace el ridículo. Pero le recomiendo que esté tranquilo, que se sosiegue, porque no es obligatorio hacer el ridículo todas las semanas, no lo convierta en obligatorio. Y la señora ministra nos ha hecho hoy aquí oposición a la oposición en su segunda intervención. Voy a ser muy rápido porque tengo muy poco tiempo.

Hablan ustedes de wifi en los trenes, pero es el único servicio en Extremadura que tiene wifi; el resto no tiene ni agua ni máquinas *vending* ni cafetería, y los horarios son los que son. Si yo hoy quisiera volver a Badajoz en tren no puedo, tengo que hacerlo mañana por la mañana porque no hay servicio más allá de las 16:37.

Decía Mark Twain que hay mentiras, malditas mentiras, y estadísticas, y esto va por el señor Ramos, por usted también y por el presidente Vara, que lo ha dicho en sede parlamentaria, en Extremadura. Respecto a cuando hablan de la inversión, tengo una respuesta del Gobierno de España, una respuesta de marzo de 2021; no es una información del Grupo Popular, sino una respuesta del Gobierno, en la que dicen claramente que a 30 de mayo de 2018 la inversión real en la línea AVE Madrid-Extremadura desde el inicio había sido de 1153,05 millones de euros. No casa con la información que el señor Vara lleva diciendo en Extremadura en los últimos meses acerca de que en los últimos cuatro años se han invertido 1100 millones en el AVE extremeño. Alguien miente y sabemos que está en la calle del Río, en Mérida.

Insisto, señora ministra, sobre el *bypass* de Mérida. Hoy nos ha venido a decir aquí —en mi otra intervención no me dio tiempo a mencionarlo— que ya lo ha cifrado para 2024, cuando el presidente Vara y usted en la última reunión hablaron de 2023. Nos tiene que aclarar a los extremeños qué pasa. Al señor Ramos y a usted les tengo que recordar que se solicitó en 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011, y hubo gobiernos socialistas en este país, o sea, aquí responsabilidades compartidas. Del PSOE, hablando de enchufes, señora ministra, mírenselo, porque hablar del PSOE en Extremadura y de enchufes tiene un riesgo bastante alto. Son cuarenta años sufriendo enchufes los extremeños.

Acabo ya, refiriéndome al socio de Gobierno del PSOE, que ahora se plantea que la alta velocidad no llegue a Extremadura ni a ningún sitio más. Cuando todas las regiones tienen AVE o alta velocidad, a Extremadura no le toca. Bueno, pues este es el Gobierno de España.

Gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, don César Ramos tiene el uso de la palabra.

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

Para tranquilidad de la mayoría de españoles, diré que la amplia mayoría de extremeños no se parece en nada al portavoz de VOX. Es decir, aunque haya un representante de VOX que hable de esa forma, no crean que se parece a lo que somos los extremeños. Somos humildes, pero muy educados, y además hablamos de una forma pausada y tranquila para intentar convencer a la gente con nuestros argumentos, y no con escenificaciones como las que se hacen aquí.

El portavoz de VOX decía que sus hijos no podrían salir de Extremadura a estudiar en las mejores universidades del mundo. Yo le recomiendo que mire la Universidad de Extremadura, la Escuela de Ingenieros Industriales, que ha sido calificada como la mejor de España para ingeniería electrónica y eléctrica. Muy orgulloso de esos compañeros que tuve durante mucho tiempo, y en la que me formé. Sí, nos sentimos orgullosos de las instituciones que tenemos en Extremadura.

Para representar a los extremeños lo primero que hay que hacer es creer en los extremeños, pero se ve que VOX no cree en los extremeños ni los representa de la mejor forma. Aquí ha surgido un debate

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 42

permanente sobre la velocidad del tren. Cuando uno se monta en el tren —yo animo a que todo el mundo a que lo haga, aunque solo sea una vez—, ve que tiene un panel en el que aparece a qué velocidad va, puede ver cómo el Intercity en las vías nuevas va a 200 kilómetros/hora y que la media habitual suelen ser 150 kilómetros/hora, incluso en las vías antiguas. Evidentemente, cuando el tren va a llegar a las ciudades reduce la velocidad e incluso se llega a parar, hasta cero kilómetros/hora, porque es lógico, porque no esperarán que vaya todo el trayecto a la velocidad máxima. Pero también diré que es cierto que no nos resignamos a que esa velocidad siga siendo así, y por eso para el año que viene pedimos —y ya se ha anunciado por parte del Gobierno— que la electrificación esté en marcha, lo que va a permitir mayores velocidades, y que el ERTMS esté en marcha, lo que va a permitir mayores velocidades, para que los extremeños tengamos lo que de verdad no merecemos.

Hay un debate también permanente acerca de que el AVE se empezó a hacer por el final, por Badajoz, y aquí tengo mis dudas sobre si es lo mejor o no, porque, si eres de Plasencia y quieres ir a Madrid, es un problema que se empezara por Badajoz, pero, si como hacen muchos extremeños, uno se mueve por Extremadura, por ejemplo, desde Plasencia, Cáceres, Mérida o Badajoz, resulta mucho mejor por donde se empezó. Y recuerdo que el motivo por el que el presidente Ibarra explicaba por qué se empezó por Badajoz tenía mucha lógica. Él decía que los extremeños estábamos acostumbrados a que cuando las cosas empezaban por otras regiones tardaban en llegarnos, y era una lógica que se aplicó, aunque pueda parecer mejor o peor.

Aquí se han repetido varias veces, y además de forma interesada y poco rigurosa, unas declaraciones que hizo el presidente de la Junta, Guillermo Fernández Vara, en la primera semana de funcionamiento del tren, cuando dijo que, si no podía garantizarse que el tren funcionara como se había dicho que tenía que funcionar, se fueran los responsables, es decir, que funcionara como se había dicho que iba a funcionar, esto es, un tren sin averías, sin incidencias y con la misma puntualidad que hay en el resto de España. En la actualidad, y son estadísticas, el tren funciona con la misma puntualidad que tienen otras líneas de España, por lo que se ha solucionado. Creo que no es de buen político utilizar palabras de otra persona sacándolas de contexto para intentar dejarla en evidencia o dejar en evidencia al Gobierno. Creo que hay muchos otros argumentos, se nos puede achacar que el PSOE lo hace fatal, pero hay líneas que en política no debemos sobrepasar, porque eso demuestra no estar a la altura de las circunstancias.

Es cierto —voy terminando con esto— y hay alguien que lo ha dicho aquí, y lo repito y se lo agradezco al grupo que lo ha propuesto, que algunos trenes de media distancia siguen sin tener en funcionamiento las máquinas *vending*. Hoy me lo decía alguien por las redes sociales. Yo pido al ministerio, y además creo que ya está en ello, que se pueda volver a poner ese servicio lo antes posible porque hay gente que lo necesita. El día que entendamos la política, que nuestra actuación aquí sirva para mejorar la vida de la gente, en vez de intentar buscar el titular para salir en los medios de comunicación, creo que habremos dado un paso de gigante.

Y, fíjense —voy a hacer algo que no se suele ver en esta Cámara—, es cierto que este Gobierno, el Gobierno socialista que está ahora y que empezó en 2018, ha hecho mucho por este tren, pero también quiero reconocer que Íñigo de la Serna fue el primero en ser sensible a las circunstancias del tren extremeño. Si nos ponemos a ver las obras y el tiempo que estuvieron paradas durante la gestión de Ana Pastor, para mí fue un desastre, pero es cierto que Íñigo de la Serna empezó a plantearse que había que hacer algo con Extremadura. Creo que en política tenemos que reconocer lo que hacen los demás, aunque no sean de nuestro partido. Creo que da valor a la política y que a partir de ahí los ciudadanos pueden llegar a entender que podemos ser útiles en ella. Sin duda, aquí nos lo podemos pasar muy bien, podemos hacer muchas gracias, emplear símiles y metáforas en referencia a lo ingenioso que pueda ser algún diputado, pero creo que con eso somos poco útiles al ciudadano.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Mucha gracias.

Señora Raquel Sánchez, tiene usted la palabra para cerrar el debate.

La señora **MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Sánchez Jiménez): Muchas gracias, presidente.

Señorías, insisto en agradecer de nuevo el tono de la mayoría de las intervenciones, y, siguiendo con el argumento que ahora expresaba el señor Ramos, evidentemente, también soy de esa opinión de que quienes nos sentamos aquí, los que tenemos el orgullo y la responsabilidad de ejercer un cargo, los que tenemos esta vocación pública y política, desde luego también tenemos la obligación de dignificar la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 738

31 de agosto de 2022

Pág. 43

política y no perder de vista nunca que esta debe ser útil para los ciudadanos y las ciudadanas, porque, si no, no tiene sentido nada de lo que hacemos. Y es en ese mismo sentido que agradezco las observaciones, los comentarios, las aportaciones que la mayoría de portavoces han formulado en esta comparecencia, y les avanzo que vamos a tener en cuenta todas ellas.

Reitero que, en relación con ese lamentable incidente que se produjo en Bejís y que sometió a un momento de angustia, ansiedad y miedo a esos cuarenta y nueve pasajeros y a la maquinista, vamos a mejorar esos protocolos que se aplican, aunque es cierto que se cumplieron, porque, desde luego, siempre hay margen de mejora. También les invito a que, en referencia a todas aquellas propuestas que podamos introducir y que tengan margen dentro de la modificación de la Ley del Sector Ferroviario que se está tramitando, aprovechemos la oportunidad para hacerlo, para recogerlas, para introducirlas con carácter normativo. Y, sobre todo, a pesar de los hechos, también creo que tenemos que dimensionar lo que sucedió ese día, porque es verdad que el día 16 de agosto se vivió un episodio muy preocupante, pero, afortunadamente, no tuvimos que lamentar víctimas, no han tenido que lamentarse desgracias personales, y eso fue, entre otras cosas, porque la maquinista reaccionó bien y pudo devolver el tren a la estación de Caudiel. Siempre se van a producir incidencias o alteraciones en las vías ferroviarias, en cualquier infraestructura del transporte. Es imposible que podamos prever todas las hipótesis acerca de todos los hechos y todas las alteraciones que se puedan producir, pero, desde luego, de este episodio, de todo esto que nos está tocando vivir como consecuencia del cambio climático y de otros muchos impactos que se producen en nuestros pueblos, en nuestras ciudades, en nuestros territorios, estamos obligados a extraer las lecciones, a emitir conclusiones y, desde luego, a tomar todas las medidas para que situaciones como esta no se vuelvan a producir.

Hago un resumen de las intervenciones, y simplemente quiero puntualizar, porque creo que es el único extremo que merece la pena que se puntualice a la señoría del Grupo Parlamentario VOX, que en ningún momento esas incidencias que se produjeron durante los primeros días de la puesta en servicio de ese primer hito de la alta velocidad en Extremadura supusieron un riesgo o problemas de seguridad para los pasajeros que utilizaron ese tren. Me gustaría dejar esto bien claro, porque siempre es la seguridad el primer elemento que se tiene en cuenta, es el criterio que tiene que primar en el funcionamiento de todos los servicios públicos, y en este caso del funcionamiento de los trenes también. Quiero dejar absolutamente claro que en ningún momento aquellas incidencias, aquellas alteraciones pusieron en riesgo la seguridad del tráfico ferroviario, y mucho menos, evidentemente, la de las personas que circulaban en esos trenes.

Por último, quiero decir a los señores Clavell y Píriz que este Gobierno no tiene ningún miedo al Partido Popular. Pero, desde luego, sí consideramos, y nuestra obligación es advertirlo a los ciudadanos y a las ciudadanas, que ustedes son nocivos para la sociedad española. **(El señor Delgado Arce: ¡Qué barbaridad! ¡Qué falta de respeto!-Protestas)**. Que son ustedes nocivos para las clases medias y trabajadoras. Y eso no lo decimos nosotros, a los hechos nos remitimos. Ustedes han votado sistemáticamente en contra de todos los avances y todas las medidas que este Gobierno ha impulsado para proteger a las clases medias y trabajadoras. **(El señor Delgado Arce: ¡Esto es el colmo!—Los señores Delgado Arce y Píriz Malla, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, abandonan la sala)**. Yo entiendo que a ustedes no les guste oírlo, pero, sinceramente, es la verdad. Y se van a cansar de oírlo mientras que estemos en el Gobierno de España, en el Gobierno de la nación, que, desde luego, va a ser por muchos años. Este país se merece una oposición firme, es verdad, pero una oposición también digna, que esté a la altura de las circunstancias y no sea enemiga de los ciudadanos, como representa el Partido Popular. **(El señor Lorite Lorite: Lo que no se merece es este Gobierno)**.

Muchísimas gracias a todos ustedes de nuevo por el tono general de las intervenciones y tomo debida nota de todas sus aportaciones, insisto, para incorporarlas y mejorar el funcionamiento de nuestros servicios.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señora ministra, y a ustedes también, señorías. **(Rumores)**. Damos por concluida la sesión del día de hoy.  
Se levanta la sesión.

**Eran las ocho de la noche.**