



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 487

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a ESTHER PEÑA CAMARERO

Sesión núm. 20

celebrada el martes 3 de febrero de 2026

Página

ORDEN DEL DÍA:

Minuto de silencio	2
Comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible (Puente Santiago), a petición propia, para informar de las actuaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con el accidente ferroviario que tuvo lugar en Adamuz (Córdoba) el día 18/01/2026, y el accidente ferroviario que tuvo lugar en Gelida (Barcelona) el día 20/01/2026 y la situación en Rodalies. (Número de expediente 214/000104)	2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

MINUTO DE SILENCIO.

La señora **PRESIDENTA**: Muy buenas tardes.

Vamos a dar comienzo a esta sesión de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible con la comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible a petición propia, para informar de las actuaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con el accidente ferroviario que tuvo lugar en Adamuz, Córdoba, el pasado 18 de enero, y del accidente ferroviario que tuvo lugar en Gelida, Barcelona, el pasado 20 de enero, así como de la situación actual en Rodalies. Si les parece, y estoy convencida de que será por acuerdo de todas y todos, deberíamos comenzar esta sesión guardando un minuto de silencio. (**La comisión, puesta en pie, guarda un minuto de silencio.**)

Antes de continuar, quiero expresar nuestro profundo pesar por estos trágicos accidentes en los que, lamentablemente, muchas personas han perdido la vida y otras han resultado heridas. Queremos transmitir también desde aquí nuestro más sincero pésame a las familias y seres queridos de las víctimas, así como todo nuestro apoyo y cercanía a quienes todavía se están recuperando. Estos hechos nos commueven, nos recuerdan la fragilidad de la vida y la importancia de acompañar desde el respeto a quienes atraviesan momentos difíciles.

COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (PUENTE SANTIAGO), A PETICIÓN PROPIA, PARA INFORMAR DE LAS ACTUACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE EN RELACIÓN CON EL ACCIDENTE FERROVIARIO QUE TUVO LUGAR EN ADAMUZ (CÓRDOBA) EL DÍA 18/01/2026, Y EL ACCIDENTE FERROVIARIO QUE TUVO LUGAR EN GELIDA (BARCELONA) EL DÍA 20/01/2026 Y LA SITUACIÓN EN RODALIES. (Número de expediente 214/000104).

La señora **PRESIDENTA**: Con ese objetivo bien presente, vamos a dar comienzo a este debate. Para su desarrollo, la Mesa ha acordado lo siguiente: primero, la intervención del compareciente, sin límite de tiempo; a continuación, por un tiempo de doce minutos, intervendrán los portavoces de los grupos parlamentarios y, si hubiera réplica, se intervendrá por un tiempo de cinco minutos, también de menor a mayor. Pediría a los portavoces que procuraran ajustarse a este tiempo, ya que hemos ampliado el tiempo de intervención respecto a otras comparecencias porque entendemos que el contenido de la sesión de hoy así lo merece.

Damos la bienvenida a don Óscar Puente Santiago, a quien agradecemos su presencia ante esta comisión.

Tiene la palabra el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible para informar sobre el objeto de la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, efectivamente, comparezco ante la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Congreso para informar sobre las actuaciones del departamento en relación con el accidente ferroviario que tuvo lugar en Adamuz, Córdoba, el pasado 18 de enero de este año, y del accidente ferroviario que tuvo lugar en Gelida, Barcelona, el pasado 20 de enero de 2026, así como de la situación en Rodalies. Lo hago después de haber comparecido la semana pasada, hace escasos cuatro días, ante el Senado, por espacio de siete horas, de manera que será inevitable, dado el escaso tiempo transcurrido, que incurra en algunas reiteraciones, aunque ya les anuncio que algunos de los pasajes de mi narración de aquel día los he eliminado; por ejemplo, la cronología del accidente, que creo que no es necesario en este caso reproducir.

Quiero iniciar mi intervención, al igual que lo hice la semana pasada y como no podía ser de otra manera, expresando mi solidaridad y la de todo el Gobierno con las víctimas y con sus familiares y amigos, a cuyo lado vamos a estar siempre. Hago también extensivas mis condolencias a los familiares y allegados del maquinista fallecido en Gelida y, asimismo, me gustaría trasladar a todos los heridos mi deseo de una pronta recuperación. En total han sido 210 víctimas directas, 47 personas fallecidas —tras el reciente fallecimiento, después de mi comparecencia en el Senado, de una persona que estaba hospitalizada como consecuencia del accidente de Gelida— y 163 personas heridas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 3

Como dije entonces y repito, ninguna cifra explica por sí sola lo ocurrido, porque tras cada número hay siempre un nombre, una historia, una familia que esperaba, una vida que ya no será la misma. Desde ese profundo respeto es desde donde entiendo que deben construirse todas las respuestas institucionales. Tengo claro que ninguna medida y ninguna decisión puede aliviar el dolor de quienes han perdido a un ser querido. Tampoco puede borrar las secuelas físicas y emocionales de quienes han resultado heridos, algunas de ellas terribles, como pude comprobar en primera persona, pero nuestra obligación, mi obligación, es comparecer, dar la cara, explicar con claridad qué estamos haciendo, por qué lo hacemos y, en definitiva, cumplir con la prerrogativa que todo gobernante tiene, que es proporcionar explicaciones a la opinión pública en todo momento, pero especialmente en momentos tan difíciles como estos.

También les digo que soy consciente de que no hay palabras para describir adecuadamente el dolor que causan estas tragedias, pero permiten medir la capacidad de respuesta de una sociedad y, reitero, la nuestra ha sido positiva, ha estado a la altura. Todos los servidores públicos se han entregado en las tareas de rescate de manera ejemplar. Por tanto, vaya mi agradecimiento a todos ellos, a los servicios sanitarios, a los de emergencia, muy particularmente al Ayuntamiento de Adamuz y a sus vecinos y vecinas por su solidaridad, y a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado. La unidad y también la lealtad que hemos mostrado las instituciones es digna de mención y de elogio, sobre todo en los tiempos que corren. Tengo un respeto absoluto por la tarea de control al Gobierno que realizan las Cortes y he mostrado siempre mi absoluta disposición a comparecer cuando así se me ha solicitado. Sin ir más lejos, creo que soy el ministro, en el periodo de tiempo que ha estado en el cargo, que más veces ha comparecido tanto en comisión como en el Pleno del Congreso.

Comprenderán que en estos momentos es complicado ser más exhaustivos en el análisis de lo ocurrido de lo que ya lo estamos siendo. Apenas han transcurrido unos días desde la tragedia y, sin duda, conforme las investigaciones vayan avanzando, tiempo tendremos de hacer próximas comparecencias o intervenciones en las que podamos arrojar más claridad. Pero lo que sí quiero resaltar, por encima de cualquier otra consideración, es el compromiso del Gobierno con el esclarecimiento completo de lo sucedido. Los afectados tienen derecho a conocer la verdad y con ella podremos restaurar la confianza de la ciudadanía en nuestro sistema ferroviario.

Como les decía, voy a intentar no hacer un relato pormenorizado, puesto que el jueves pasado enumeré con detalle los hitos más destacados sucedidos en las primeras horas del accidente, por lo que me remito a dicha comparecencia. Por supuesto, si existe alguna duda o comentario, no tengo ningún inconveniente en tratarlo en los turnos que tendrán lugar con posterioridad. No obstante, me gustaría dejar claras algunas cuestiones que fueron objeto de polémica en estos días. Por un lado, sobre cuándo se cortó el tráfico, la realidad es que el corte del suministro eléctrico en ambas vías, que se produjo automáticamente en el momento del accidente, imposibilitaba la circulación del material móvil. Por tanto, cuando se produjo la interacción entre el tren descarrilado y la catenaria y el posterior choque con el Alvia, automáticamente la circulación quedó completamente cortada. Por otro lado, también quiero dejar claro que desde los primeros instantes se fue consciente de que había dos trenes accidentados y así se comunicó a los servicios de emergencia.

A continuación, voy a explicar de manera resumida el contexto ferroviario en el que se produjo el accidente del que he dado debida cuenta en comparecencias públicas realizadas estos días. En lo que se refiere a la infraestructura, el accidente se produjo en un tramo que, como saben, forma parte de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, sobre la que se acometió una renovación integral con una inversión global de 780 millones de euros. El jueves pasado expliqué con detenimiento el alcance de esta actuación, en la que hemos actuado de manera progresiva, ordenada y compatible con la explotación ferroviaria, sustituyendo aquellos elementos que lo requerían en los diferentes subsistemas ferroviarios: infraestructura, plataforma, estructuras y túneles, superestructura de vía, carril, traviesas y balasto, energía y señalización, control y telecomunicaciones.

En el tramo concreto donde se produjo el accidente, Guadalmez-Córdoba, hubo tres expedientes de contratación que les detallo. El primero de ellos era la mejora integral de la infraestructura, con un importe de inversión superior a los 52 millones de euros. Se incluía la mejora de la plataforma, estructuras, tratamiento de taludes de los sistemas de drenaje y accesibilidad; un contrato que cuenta con un modificado de 6 millones de euros, que se tramitó con toda la información técnica y jurídica necesaria para su aprobación y que venía motivado sobre todo por el mantenimiento del servicio ferroviario al tiempo que se llevaba a cabo la obra. El adjudicatario fue una UTE formada por cuatro empresas: Ferrovial, OHL, FCC y Azvi, habiendo recibido su oferta la mayor valoración técnica y la segunda mejor valoración económica.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 4

El segundo expediente fue el de sustitución de aparatos de vía y trabajos necesarios para la adaptación de los puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes a las nuevas necesidades de explotación, por un importe cercano a 27 millones de euros. Entre los desvíos sustituidos en este expediente están precisamente los de Adamuz, que fueron renovados entre mayo y junio de 2025, con entrada en servicio el 20 de junio del año 2025. La UTE fue la misma que en el anterior caso, siendo en este caso adjudicataria con ambas mejores ofertas: mejor oferta técnica y mejor oferta económica.

El tercero de los expedientes es el correspondiente a la implantación del sistema de seguridad ERTMS, por un importe superior a los 104 millones de euros, que está en este momento en ejecución. Por ello, en esta línea se continúa operando con el sistema LZB y se producirá la migración progresiva al sistema de seguridad ERTMS.

En cuanto a las inspecciones, como ya he informado en otras ocasiones sobre la base de la documentación proporcionada por ADIF, se realizaron el control de las soldaduras aluminotérmicas, con resultado apto tanto en las pruebas geométricas como de líquidos penetrantes y también de ultrasonidos, y las comprobaciones geométricas correspondientes al desvío, y, desde el inicio de la explotación, se han realizado comprobaciones con auscultaciones dinámicas geométricas y de ultrasonidos en el tramo. En concreto, en un entorno respecto al lugar del accidente de 10 kilómetros a un lado y hacia el otro, nos consta que se han realizado al menos trece bateos en el año 2025, el último de fecha 6 de noviembre, y cinco auscultaciones dinámicas: el 26 de junio —solo seis días de la puesta en servicio—, 8 de septiembre, 13 de octubre, 15 de octubre y 21 de noviembre. También se realizaron pruebas de ultrasonidos en vía, el 10 de septiembre, y dos auscultaciones geométricas, el 8 de septiembre y el 13 de octubre. Por último, hay una prueba, la más reciente, de 7 de enero, de los desvíos que se instalaron en la infraestructura y que dieron como resultado que estaban todos aptos.

Deben tener presente que, en promedio, en la red hay un par de inspecciones geométricas al año, entre dos y cuatro dinámicas; aquí se sobrepasa con creces la media de pruebas que se realiza habitualmente en la red. Y en lo que se refiere a las incidencias reportadas por los maquinistas en los últimos cuatro meses, en el tramo del accidente constan cuatro: un desguarnecido, comunicado el 30 de octubre de 2025 —que viene a ser una falta de balasto en un punto determinado por alguna razón—, se repone; un arrollamiento de un animal justo al día siguiente, el 31 de octubre; desprendimiento de una pieza de un tren, el 25 de noviembre, y una disyunción de pantógrafo, el 26 de noviembre. Todas las incidencias fueron resueltas debidamente.

Por otro lado, en el caso de los trenes de Renfe —como señalé en mi comparecencia de hace cuatro días— se han analizado todos los que pasaron antes por el lugar del accidente por el gestor de los vehículos de la flota, que es Talgo. En ninguno de ellos se detectó ninguna anomalía que, de acuerdo con los umbrales de seguridad establecidos, exigiera ninguna intervención de carácter inmediato, es decir, ni la reducción de velocidad ni la detención automática del tren. No obstante, como hicimos público también, es cierto que en algunas de las gráficas de las aceleraciones laterales se observó alguna variación que en ningún caso superaba, como he dicho, los umbrales de seguridad y que se manifiesta fundamentalmente en los dos trenes que, junto con el Iryo, pasaron con anterioridad al tren siniestrado el día de los hechos.

También hemos revisado los bogies de los trenes de Renfe que pasaron antes por el lugar del accidente. En uno de ellos hemos detectado marcas similares en el lado derecho a las presentes en el tren Iryo que descarriló, en dos o tres bogies, y, en otro, hemos observado una rozadura. Además, se ha visto una posible marca en un bogie izquierdo en otro de los trenes. Pero, salvo en esos dos casos, ningún otro tren de Renfe que pasó ese día por el lugar del accidente ni en los días anteriores tiene vestigio alguno en su material.

Con esto concluyo el resumen de la revisión preliminar que hemos hecho de la infraestructura en el lugar del suceso. Hasta aquí el accidente descrito y el contexto en el que sucedió, pero en una tragedia de estas características la responsabilidad de las instituciones evidentemente no termina en el lugar del accidente, sino que comienza, de hecho, a partir de este, y la prioridad, como no puede ser de otra forma, es la atención a las víctimas y a sus familiares. De hecho, una de las primeras cosas que dije era que no nos podíamos olvidar de ellas, y así creo que hemos actuado.

De acuerdo con las últimas cifras, como consecuencia de este siniestro, saben que ha habido 46 personas fallecidas y 123 heridas, algunas con lesiones de enorme gravedad. El Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, por el que se regula la asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, establece las medidas a adoptar por las Administraciones públicas en el ámbito de sus respectivas competencias, pero también las de las empresas y entidades del sector ferroviario para garantizar esa asistencia a las víctimas de accidentes y sus familiares.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 5

Sobre la base de dicha normativa, las empresas ferroviarias desarrollan sus planes de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, mediante los que se establecen mecanismos de información, atención, instalación para atender a los familiares, transporte y alojamiento, atención psicológica, información sobre asistencia financiera, tratamiento de los efectos personales y otras medidas. Tanto Renfe como Iryo tienen sus planes aprobados, previo informe preceptivo de la Comisión Nacional de Protección Civil. Y, en este caso, el de Renfe fue aprobado el 15 de junio de 2015 y revisado el 19 de septiembre de 2025. En el caso de Iryo fue aprobado con fecha 18 de noviembre de 2022. Asimismo, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, establece un baremo de indemnizaciones del seguro obligatorio de viajeros a los efectos previstos en el real decreto. En todo caso, las indemnizaciones finales —esto quiero dejarlo claro— serán las establecidas en los seguros que tenga contratados cada compañía, cuyo importe puede ser superior al establecido en el baremo recogido en el citado real decreto.

El Reglamento de la Unión Europea 2021/782, relativo a los derechos y las obligaciones de los viajeros del ferrocarril, también establece un conjunto de garantías específicas aplicables en caso de accidentes ferroviarios. El reglamento dispone que las empresas ferroviarias deben contar con un seguro o garantía financiera equivalente que cubra su responsabilidad frente a los viajeros. Asimismo, garantiza que las víctimas de un accidente ferroviario reciban un anticipo económico con independencia de la determinación posterior de las responsabilidades. Dicho anticipo debe abonarse con carácter inmediato en un plazo no superior a quince días desde la identificación de la persona con derecho a percibirlo, y su importe debe ser proporcional a los daños y perjuicios sufridos, estableciéndose un mínimo de 21 000 euros por fallecimiento. Este anticipo tiene por finalidad cubrir, entre otros conceptos, gastos de exequias, mantenimiento de las personas dependientes, tratamientos médicos, transporte, servicios de ambulancia, así como los daños derivados de la incapacidad u otros conceptos reconocidos por el derecho nacional.

El pago de este anticipo corresponde a la empresa ferroviaria con independencia de que resulte o no responsable del accidente. En el caso de Renfe, el mismo día 18 de enero, a las 20:45, se puso en marcha el plan de asistencia a las víctimas y sus familiares, conocido como PAVAFF. En el marco de este plan, la compañía está desplegando desde el primer momento del accidente el operativo de atención personal para información, atención y ayuda psicológica o médica directa a los afectados. De acuerdo con los últimos datos, desde ese día, Renfe —y actualizo, por supuesto, los datos con relación al jueves pasado— ha atendido a más de 1100 familiares y allegados de víctimas del accidente de Adamuz, a través de su servicio de atención telefónica, en el 900 10 10 20, y los centros de atención a familiares que se pusieron en marcha el mismo día 18 en tres puntos físicos: Madrid, Córdoba y Huelva. La compañía ha atendido a 508 personas mediante personal de servicio de asistencia psicológica, que han ofrecido tanto atención telefónica como presencial en sus centros de atención a familiares.

Además, desde el 23 de enero se encuentra en funcionamiento un punto operativo en la estación de Huelva para atender a las víctimas y familiares en el proceso de recogida, de entrega de enseres y pertenencias. Esta semana se ha adecuado el horario de recogida desde las 10:00 a las 18:00 horas. Este dispositivo está actualmente formado por personal de Renfe para atención a las víctimas y familiares, dos psicólogos para acompañamiento y apoyo en estos momentos, y un operario para la búsqueda en los almacenes donde se encuentran custodiados los enseres y pertenencias personales, así como personal de seguridad. Además, la línea 900 de atención de Renfe sigue activa. Hasta el momento el *call center* ha atendido alrededor de mil peticiones de familiares que solicitaban fundamentalmente información, manutención, transporte, alojamiento, asistencia financiera o asistencia médica y psicológica. Por último, me gustaría indicar que Renfe está realizando todas las gestiones necesarias para garantizar el traslado de las personas afectadas, facilitando sus desplazamientos en distintos medios de transporte y proporcionando manutención y alojamiento cuando es necesario, en total a más de 200 personas.

Un hecho diferenciador de esta tragedia es que por primera vez se han producido víctimas en una operadora de viajeros distinta a Renfe, en este caso Iryo; por ello, de conformidad con la legislación y normativa aplicables, esta compañía debe proceder en la misma línea que lo está haciendo Renfe.

Pero, como todos ustedes saben, no nos hemos quedado ahí. De hecho, en el Consejo de Ministros del pasado martes hemos aprobado el real decreto ley de medidas urgentes de apoyo a las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz y Gelida. Por ello, este real decreto ley tiene como objetivo complementar las indemnizaciones ya previstas con ayudas directas, inmediatas y exentas de tributación destinadas exclusivamente a las personas afectadas por estos accidentes. No voy a desgranar una medida que ha sido completamente desglosada tras el Consejo de Ministros y en la comparecencia del pasado jueves. Simplemente les recuerdo que las cantidades se abonarán en un único pago, que serán

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 6

compatibles con las indemnizaciones de los seguros obligatorios y de responsabilidad civil, que estarán exentas de tributación para que el importe llegue íntegramente a las personas afectadas, sin cargas añadidas ni trámites innecesarios. Subrayo que no se trata de poner precio al dolor —quiero que quede muy claro—, eso es imposible; se trata de garantizar que ninguna víctima ni ninguna familia tenga que afrontar, además de una tragedia personal, una situación de angustia económica o de desamparo institucional.

Hoy precisamente ha comenzado el plazo de tres meses para que las víctimas de ambos accidentes puedan pedir las ayudas. Hemos prestado especial atención a que su tramitación sea lo más sencilla posible, que las personas beneficiarias cuenten con ayuda para la solicitud en un momento tan doloroso como el que están viviendo. Con este fin, y con el fin de acompañar a las personas afectadas, con la colaboración del Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, se ha impulsado la creación de oficinas de atención integral a las víctimas en las delegaciones y subdelegaciones del Gobierno de las comunidades con personas afectadas por los accidentes, con especial atención a la provincia de Huelva. Estas oficinas prestarán apoyo directo en la tramitación y resolverán dudas sobre todo el proceso y prestarán también atención a las consultas telefónicas. Hemos habilitado en la sede electrónica del ministerio un apartado específico con toda la información necesaria que incluye los formularios para su solicitud y una guía para su aplicación y las preguntas frecuentes. También podrán encontrar información en la propia página web de Moncloa.

En cuanto a la transparencia, desde el domingo 18 me comprometí a tener transparencia absoluta en relación con estos accidentes. Dije que comparecería, daría las explicaciones que fueran necesarias las veces que fueran necesarias. Dije que no me iba a esconder y la semana pasada comparecí ante el Pleno del Senado. Hoy estoy aquí en la comisión del Congreso. He comparecido ante todos los medios de comunicación cuatro veces en rueda de prensa, dos de ellas con una extensión muy importante. Aunque a veces me pueda precipitar o aportar alguna información que luego tenga que corregir, he preferido pecar de eso que de todo lo contrario, porque pienso realmente que la transparencia y el esclarecimiento de los hechos es respeto a las víctimas y a sus familiares y, por tanto, pueden contar conmigo para ello. De hecho, como les decía, desde que se produjo el accidente hasta hoy han sido cuatro las ocasiones en las que he comparecido ante todos los medios de comunicación, diecisiete entrevistas. Voy a seguir trabajando en esta línea para esclarecer lo ocurrido y, por supuesto, también para rebatir los numerosos bulos que han ido surgiendo y que siguen surgiendo a día de hoy; algunos probablemente tendrán que desmentirlos hoy en esta sede porque seguramente serán utilizados como si fueran la verdad absoluta y, por tanto, esta es una parte del trabajo que, lamentablemente, nos está tocando hacer, que es aclarar ante la sociedad cuestiones que no son ciertas y que solo buscan envenenar a la ciudadanía, sembrar la desconfianza en las instituciones, etcétera.

Tienen que saber ustedes que, de acuerdo con las disposiciones legales, las empresas ferroviarias —en este caso, ADIF, Renfe e Iryo— tienen que redactar su propio informe de la investigación. La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, que es un órgano independiente, debe aprobar su correspondiente informe de la investigación técnica de este, un informe que no determina culpables, pero sí determina causas y emite recomendaciones para que, en la medida de lo posible, los accidentes en el futuro se puedan evitar o no puedan volver a suceder. En esta línea ha habido dos notas, una primera del día 19 y otra del día 23, de la propia CIAF, en la que se plantean la hipótesis provisional de la fractura del carril con anterioridad al paso del tren Iryo siniestrado y, por tanto, al descarrilamiento. El paso siguiente de la investigación será el envío de muestras del carril a un laboratorio metalográfico con el objeto de determinar las posibles causas de la rotura. En cuanto a esas causas no se descarta ninguna hipótesis. También se indicaba que en las próximas semanas se procederá a la descarga y análisis de los registradores de los trenes implicados en el suceso. Desconocemos si eso se ha producido. Por último, se recoge que, una vez que se determinen las causas, se podrán establecer nuevas líneas de investigación derivadas de las mismas. Lo único que les puedo subrayar es que, para nosotros como ministerio, nuestra labor es dar soporte logístico, por así decirlo, a sus requerimientos y remitir toda la información que se nos solicite, cosa que en estos días estamos realizando con la mayor celeridad posible. Por último, por supuesto, como no cabe de otra manera, estamos a disposición de los tribunales de Justicia para remitirles cuanta información sea necesaria; de hecho, en los últimos días también se ha remitido determinada información solicitada por la Guardia Civil y por el propio juzgado.

Respecto al plan alternativo de transporte, he de decírselos que estamos supliendo la ausencia de comunicación de Madrid con Andalucía por tren de alta velocidad con conexiones a través de planes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 7

alternativos de transporte. Como saben, tenemos activo el servicio Madrid-Toledo-Ciudad Real y Puertollano con normalidad. Tenemos una conexión entre los puntos intermedios que han quedado interrumpidos como consecuencia del accidente de Adamuz a través de autobuses que están prestando el servicio a las personas que no pueden desplazarse en la forma que tenían por costumbre, que era en el tren de alta velocidad. Se han establecido conexiones con Huelva, Antequera, Algeciras, Ronda, entre Madrid y Sevilla, Granada y Almería por vía convencional. Se ha habilitado la posibilidad de que los viajeros puedan solicitar el reembolso gratuito de los billetes que hubieran adquirido o adquirir nuevos con cargo a ese plan alternativo de transportes; en fin, hemos dado todas las facilidades para que procedieran a las devoluciones si así lo consideraban oportuno. A modo de balance, hasta el pasado domingo se han transportado ya 40 000 personas entre Madrid y Andalucía con este plan alternativo; es una cifra equivalente a un 17 % de los viajeros transportados respecto a una semana normal, por tanto, es evidente que el plan alternativo de transportes de ninguna manera puede suplir el servicio que prestaba la alta velocidad.

Por último, debo decir que la semana pasada ya recibimos autorización judicial para comenzar las obras de emergencia que permitirán restablecer la circulación. Desde el pasado día 18, una vez finalizadas las labores de rescate, ADIF mantiene un operativo permanente para restaurar la infraestructura afectada, de manera que, tras la retirada de los trenes implicados y el despeje completo del área, las primeras actuaciones se han centrado en el saneamiento de la explotación y en la retirada de los elementos de superestructura dañados. A partir del día 24, se comenzó el desmontaje progresivo de la vía y el tratamiento del balasto con el acopio de más de 2400 traviesas nuevas destinadas a la reposición. En paralelo, las actuaciones en el ámbito de electrificación están muy avanzadas. Estas se han podido realizar antes que el resto de las tareas propiamente de la vía. La restitución estructural de la línea aérea de contacto se encuentra prácticamente concluida, tras completarse el izado y hormigonado de los doce apoyos que fueron destruidos en el descarrilamiento, además de la reconstrucción de ménsulas y la reposición del cable de guarda en ambas vías. Para finalizar la reposición completa, queda por ejecutar en la parte de energía el tendido de los conductores de catenaria. Estos trabajos dependen de la disponibilidad de vía ya restituida y avanzarán en cuanto finalicen las actuaciones de infraestructura actualmente en curso.

No obstante, no creo que nadie sea ajeno al grado de afección de la infraestructura, y tampoco a la complejidad climatológica de estos días. La verdad es que se junta todo. La necesidad de realizar después las pruebas por parte de las empresas ferroviarias y, por tanto, facilitar una fecha para la restitución del servicio original en plenas condiciones de seguridad no es posible. Nos fijamos un objetivo de diez días naturales, pero, como saben, en estos días tenemos una situación climatológica que incluso ha llevado hoy a la propia Junta de Andalucía a tomar medidas de limitación de la movilidad. Y es evidente que las obras también se ven afectadas por la situación.

Paso a la segunda parte de la comparecencia para explicar el accidente ferroviario que tuvo lugar en Gelida, Barcelona, el pasado 20 de enero del presente año, así como la actual situación en rodalies. Como indiqué anteriormente, reitero mi solidaridad con las víctimas del accidente de Gelida, con sus familiares, también con todas las personas que por deber laboral o voluntad personal han contribuido a ayudar en momentos tan difíciles. Reitero mi agradecimiento a una particular, Ernestina Torelló, de Caves Torelló, que, como ya saben, abrió las puertas de su casa para que se instalara un hospital de campaña en el mismo lugar de los hechos y el centro de control del accidente, que se produjo a pocos metros de su casa. Por supuesto, quiero dirigirme a todos los usuarios de nuestro sistema ferroviario que estos días han visto cómo el servicio tenía serias afectaciones o, en el caso concreto de rodalies, que no han podido contar con él. Por ello, les traslado nuestras más sinceras disculpas. Les aseguro que este Gobierno y este ministro en particular somos plenamente conscientes de que trabajamos para ellos. No construimos vías ni movemos trenes porque nos guste, sino para proveerles de un servicio público que sabemos que es indispensable en su día a día, y la situación en rodalies en estos días, desde luego, ha distado mucho de ser el servicio que la ciudadanía de Cataluña necesita. Me consta que para el resto de las Administraciones implicadas también el servicio ferroviario es una prioridad. Lo he podido constatar en Andalucía y en Cataluña, y me gustaría pensar que todos los aquí presentes, como representantes de la ciudadanía que somos, compartimos el mismo objetivo.

Como explicaba el pasado jueves, en primer lugar, conozcamos de dónde venimos, cuál es el contexto. Un titular de febrero del año 2016 rezaba: «Por qué las rodalies [...] funcionan tan mal (y por qué seguirán haciéndolo)». Y la primera impresión es desalentadora al constatar que persiste la misma impresión que hace diez años. El artículo surgía a raíz de varios episodios de afectaciones severas en el servicio los días

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 8

anteriores. El artículo es un buen reflejo de la situación que rodalies tenía entonces: describía una red antigua y sobrecargada, a lo que yo añado una red mal diseñada, desarrollada en un territorio con continua interacción con el medio natural que, en estos días, precisamente, se ha revelado como un problema de primera magnitud. Es una estructura territorial de auténtico alcance metropolitano, pero con cuellos de botella en los dos túneles centrales de Barcelona, con un número de viajeros en torno a los 400 000 usuarios diarios. Ya entonces se hablaba de la flagrante desinversión de los Gobiernos precedentes en los últimos años. Habrá tiempo de analizarla con todo lujo de detalles en esta comparecencia. Había un plan de rodalies de Barcelona, 2008-2015, que se aprobó en 2009, que preveía una inversión de 4000 millones de euros. Se tildaba de ambicioso porque contemplaba la construcción de catorce estaciones. El Gobierno cambió de color a medio plan y nunca más se supo, dejando un balance de ejecución del 10%.

De ahí venimos; venimos de tener los mismos problemas desde hace décadas, de intentos frustrados de remediarlos, de herencias que han lastrado el despegue del auténtico ejercicio modernizador, que sí se ha impulsado desde el año 2020. Por desgracia, muchas de las causas de entonces siguen vigentes, porque la planificación de infraestructura requiere tiempos que se agravan por la falta de voluntad política. Pero permítanme reivindicar la gran diferencia. El artículo del año 2016 terminaba con un epígrafe titulado: «Sin previsión de mejora». Eso ha cambiado. Hoy sufrimos incidencias y limitaciones del servicio, pero por razones diametralmente opuestas a las que sucedían en el año 2016: por un exceso de inversión, un exceso de obras. A diferencia de entonces, creo que la mejora está en camino, la infraestructura se está modernizando, llegan nuevos trenes —esperemos que pronto— y también habrá una gobernanza más eficaz, más vinculada con el territorio.

Sentadas estas circunstancias, me gustaría hacer una primera reflexión sobre lo que conflujo la semana del 20 de enero, que en ningún caso responde a ninguna acción concreta de ADIF ni de Renfe en Cataluña. En primer lugar, está la cuestión climatológica. Se ha pretendido negar en estos días, pero, como luego indicaré, se produjeron dos desprendimientos de taludes en muy pocos minutos. Se dice que ha llovido poco en Cataluña, que no ha llovido tanto como para que la climatología esté en la raíz de los problemas que hemos vivido la semana pasada. Quiero que quede claro: la red de rodalies es una red que discurre en muchos de sus tramos en trinchera, trinchera por parajes naturales, que tiene numerosísimos taludes a su alrededor y que, en estas circunstancias, se ha visto seriamente afectada. Solo les voy a dar dos datos: uno es del Servicio de Meteorología de la Generalitat de Catalunya, Meteocat, que describía las lluvias acaecidas la semana pasada como las mayores en setenta y seis años en Cataluña. Habría que remontarse a 1950 para encontrar un dato similar, por ejemplo, en las comarcas de Reus, en Granollers, o en otros lugares de la geografía catalana. Apunten el segundo: las cuatro provincias catalanas, salvo el sur de Tarragona, se encuentran en estos momentos en un 100 % de saturación hídrica. Esto quiere decir que el suelo de Cataluña no tiene ninguna capacidad para absorber una gota más de agua que caiga del cielo; mucha o poca, la que caiga, las provincias de Cataluña no están en condiciones de absorberla. Ojo, esta cuestión no solo es predictable de Cataluña en estos días, es predictable de provincias como Jaén, por ejemplo. Y, al respecto —seguramente en el debate habrá oportunidad de discutirlo—, quiero llamarles la atención sobre los fenómenos meteorológicos extremos que se están produciendo en nuestra geografía, ante los que algunos quieren cerrar los ojos, ponerse anteojeras, no quieren ver, no quieren escuchar. Esto está sucediendo, es una consecuencia directa del cambio climático que estamos viviendo y supone una afectación para nuestras infraestructuras, respecto a las que no valen los parámetros con los que hemos estado trabajando en los tiempos pretéritos, incluso en el tiempo presente. Esto está aquí para quedarse, nos va a ocasionar terribles problemas y pone en jaque nuestras infraestructuras y el paradigma con el que se concibieron en años pretéritos.

Una reflexión sobre la R1 de rodalies, una línea que discurre en su mayor parte muy próxima al mar. Se hablaba en estos días de los túneles del Garraf, de los viaductos del Garraf. Un dato: la obra para renovar esa parte de las infraestructuras, para mantenerla, para darle el tratamiento que requiere por su nivel de deterioro, está contratada; no licitada, contratada. ¿Por qué no se ha iniciado? Porque la propia Generalitat de Catalunya pide que esperemos un poco más para que concluyan otras obras que están en este momento en marcha en otras líneas —en concreto, en la R4— y, de esta manera, evitar que el corte de la R1, que va a ser imprescindible para acometer las obras de la zona del Garraf, influya en la prestación del servicio. Por tanto, aquí, especialmente aquí, en rodalies, nos planteamos la disyuntiva fundamental a la hora de renovar la infraestructura ferroviaria: queremos obra, queremos conservación, queremos renovación, pero también queremos prestación del servicio, y esa ecuación no es fácil de resolver. Creanme, si hay un problema en este momento en rodalies, y estoy dispuesto a discutirlo con un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 9

mapa delante, no es el abandono de tiempos pretéritos —que sí, por supuesto—; ese abandono en este momento no se produce. No hay una línea de rodalies en la que no haya una o dos obras en este momento en ejecución, alguna concluida y otras en proyecto. No hay un problema en que no se esté invirtiendo. Solo en el ejercicio pasado, y en el anterior, el Ministerio de Transportes invirtió más de 1200 millones de euros en Rodalies de Catalunya. Yo les insisto: busquen ustedes alguna etapa —si la ha habido, tiene que ser fácil de encontrar— en la que se haya invertido una cantidad similar en Rodalies de Catalunya. Pero eso significa que la obra causa problemas, causa cortes de servicio y causa incidencias cuando se hace en la franja de mantenimiento. Por tanto, esta es la situación. Por contextualizar, y volviendo a lo meteorológico, hace solo nueve meses, en abril del año pasado, Cataluña estaba en sequía hidrológica desde hacía tres años. Hoy, la situación es de saturación hídrica; en nueve meses.

El segundo elemento que sin duda está jugando en esta tormenta perfecta que vivimos en Rodalies de Catalunya en este momento es la situación anímica del colectivo de conducción, de los maquinistas. Algunos me reprochan que utilice este argumento, pero es verdad, no se puede esconder, los maquinistas están afectados en este momento. Han perdido a dos compañeros, ven la situación como consecuencia, en este caso, de caída de piedras, de caída de un muro, etcétera, y una infraestructura, como he dicho, tremadamente compleja, anticuada y con un trazado muy complicado, y, por tanto, tienen una postura exigente en torno a la seguridad. También quiero dejar claro que nuestra premisa es garantizársela y, por eso, pido disculpas a los usuarios de rodalies si ahora tenemos en funcionamiento tan solo la R1 y R2 y tenemos muchas líneas cortadas. Hemos priorizado la seguridad por encima de cualquier otra circunstancia, porque empatizamos también con el colectivo de maquinistas y con los usuarios del ferrocarril. Aunque la correlación no implica causalidad, porque no tiene nada que ver el accidente de Adamuz con el accidente de Gelida, es evidente que la sensibilidad está a flor de piel, que es un colectivo con una identidad muy compartida y que siente mucho la camiseta y, por tanto, entendemos cuál es su situación. Pasados los días, vamos desentrañando todos los factores de ambos sucesos. Veremos que las desgracias responden a causas completamente distintas, pero entendemos las posiciones de todo el mundo, y por eso me parecía importante subrayar el contexto en el que nos estamos moviendo.

En cuanto al accidente del día 20 de enero, realmente son dos accidentes que suceden en dos puntos de la red casi simultáneamente. Uno de ellos es el que se produce en Massanet, en las líneas R1 y R11 a la altura de Massanet de la Selva. Alrededor de las 20:30, se produce un descarrilamiento de la rueda de un tren como consecuencia de la caída de una piedra de grandes dimensiones en la vía a causa de un desprendimiento. El tren se mantiene en la vía, no hay heridos, no hay daños graves, pero las doce personas que viajaban en el tren tienen que ser trasladadas, se desplazan los bomberos, los pasajeros son evacuados, como he dicho, y aproximadamente dos horas después ya son trasladados por carretera a sus lugares de destino. La noche del martes al miércoles el tren se encarrila y se retira. Poco después, alrededor de las 21:00 horas —un poquito menos—, en la línea R4 de Gelida se produce el desprendimiento de un muro de la autopista AP-7 —cuya titularidad corresponde a la Dirección General de Carreteras— sobre la vía, que sorprende al tren a su paso y que, a pesar de que iba con una limitación de velocidad a 60 kilómetros por hora, precisamente porque en esa vía se están haciendo obras de renovación, no puede frenar a tiempo y se produce el hecho fatal: el fallecimiento del maquinista y los cinco heridos muy graves y otros treinta y cuatro heridos que viajaban en el tren.

Como en el caso de Adamuz, se desplegó el plan de atención a víctimas y familiares, independiente y complementario al que pudiera disponer la propia Generalitat y los servicios de emergencia. Atendiendo al principio de precaución, que entendemos que estaba perfectamente justificado dado que se habían sucedido dos desprendimientos en muy poco lapso, a las 22:20 se ordena la suspensión total del tráfico ferroviario en el ámbito de Cataluña, que desde entonces no se ha recuperado —sin duda— con la normalidad que todos deseamos. En ese mismo sentido, a las 12:45 ya se anunció que no habría servicio en rodalies. A última hora del miércoles, el servicio podía recuperarse y así se anunció, y, sin embargo, a primera hora del jueves, los maquinistas pidieron más garantías de seguridad para poder retomar el servicio, por lo que el servicio finalmente no se prestó. Lo que sí se hizo ese día fue realizar inspecciones sobre el terreno con marchas en blanco —circulaciones sin pasajeros, para que se entienda—, que se han venido manteniendo durante todo este tiempo y en las que tanto el personal de Renfe como el personal de ADIF recorren la línea no solo auscultándola, sino también observando el entorno y prestando especial atención a los taludes y a otras estructuras.

Pasamos al viernes 23. Se retoma el servicio, aunque de manera irregular, debido a problemas operativos que se traducen en retrasos de más de treinta minutos. Ese mismo día se produce un nuevo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 10

desprendimiento en la línea R1 a la altura de Tordera, en un punto que no se detectó como de riesgo medio-alto y, por tanto, de intervención inmediata en las inspecciones de los últimos días. Se había instalado una malla de contención hacía menos de tres años, pero esa malla no fue suficiente para retener las piedras que cayeron sobre la vía, afortunadamente sin ninguna consecuencia, ya que no había pasado ningún tren. Sin embargo, a raíz de ese desprendimiento, de nuevo se toman medidas de suspensión del servicio durante el fin de semana, lo que se comunica en la medianoche del viernes. Así, durante el sábado y el domingo se suceden reuniones de trabajo para evaluar la red y coordinar los trabajos de emergencia. El mismo sábado por la tarde se desplaza el secretario de Estado a Cataluña—estuvo hasta ayer mismo, ha regresado hoy—, que ha estado en coordinación permanente con la Generalitat y atendiendo a los medios de comunicación. También los presidentes de Renfe y ADIF se desplazaron a Cataluña varios días desde el inicio de estos episodios. La representación del ministerio, por tanto, es al más alto nivel, con una absoluta disponibilidad de todos, y ello da buena cuenta de la importancia que le hemos dado a la gestión de rodalies, que ha sido, sin duda, una prioridad de primer nivel para el ministerio y para sus empresas dependientes.

Hemos movilizado, en el caso de ADIF, a 150 personas adicionales a las que tenemos desplazadas allí; el lunes se incorporaron otras 180 personas en tareas de vigilancia y apoyo, una en cada uno de los puntos que hemos considerado críticos. Es, por lo tanto, un dispositivo de más de 300 personas, que están trabajando para vigilar y resolver las incidencias que han surgido a raíz de esta borrasca. Hay que señalar que entre ese personal hay expertos, ingenieros y geólogos especialistas, lo que da mayor fiabilidad a las tareas de inspección y diagnosis realizadas. Se han inspeccionado setenta puntos, de los cuales, inicialmente, veintitrés se catalogaron como de alto riesgo y se pasó a actuar en todos ellos de emergencia. En este momento tenemos una treintena de puntos localizados, prácticamente todos taludes, zonas de potencial desprendimiento, por las características del suelo de estos días, y, a medida que avancen las inspecciones, el listado se irá nutriendo con otros elementos como estructuras, pasos superiores, cerramientos, etcétera. Hay que decir que algunos de estos puntos ya estaban detectados y tienen su respectivo proyecto para actuar sobre ellos, pero la vía de emergencia, como saben, permite ir más rápido en algunos trámites, aunque es una vía excepcional que debe justificarse muy bien. Entre ellos, les destaco los túneles del Garraf en la R2, donde, como les he aludido antes, se van a realizar los trabajos en las próximas semanas.

Tal y como se anunció el domingo por la tarde, estaba previsto el restablecimiento del servicio el lunes 26; sin embargo, aunque este servicio se inicia a las 6:00, a las 6:20 el *software* del centro de tráfico de la Estació de França se bloquea. Se intenta recuperar y se vuelve a caer, generando la secuencia de anuncios que ya conocen de restablecimiento, paralización, nuevo restablecimiento y nueva paralización del servicio, que se ha reproducido en el día de hoy. Quiero remitirme, en este caso, a la empresa responsable de la prestación del servicio de *software*, que es el que ha fallado, que es la mercantil Siemens, la cual espero que en el día de hoy, por la tarde, proporcione todas las explicaciones que sean necesarias en relación con este fallo. Es un *software* instalado hace apenas tres meses, es nuevo, dio problemas ese día y, desde ese día, la empresa Siemens dejó dos técnicos de guardia permanentemente en el CTC y, gracias a ello, las dos caídas del sistema que se han producido en el día de hoy han tenido una duración muy escasa, la primera de doce minutos y la segunda de cuatro minutos. Afortunadamente, creo que no ha vuelto a haber problemas desde la puesta en marcha ya definitiva del servicio pasadas las ocho de la mañana. También debo indicar que hasta el lunes 26 no se pudieron retirar todos los elementos del tren de Gelida. El accidente fue muy fuerte y no pudieron ser retirados ni los restos del tren ni del muro. El martes 27 se iniciaron los trabajos de reparación del muro, que están siendo tremadamente complejos, hasta el punto de que, como saben, cortamos uno de los carriles de la AP-7 para realizar la reparación y luego nos vimos obligados a cortar completa la AP-7 en sentido sur.

Asimismo, quiero decírles que a lo largo de los siguientes días hemos estado asistiendo a una recuperación progresiva del servicio, que se irá incrementando gradualmente en los próximos días, y de eso se irá informando. Vamos a intentar informar con certezas. Entiendo que todo el mundo tiene mucha prisa, una ansiedad razonable por saber cuándo se van a ir recuperando las líneas. De ahí que también a veces eso nos haga proporcionar una información no todo lo sólida que se debería. En fin, en las próximas horas iremos informando de la recuperación del servicio, que estoy seguro de que se irá produciendo de manera gradual a lo largo de los próximos días.

Con esta comparecencia, aparte de dar cuenta de estos eventos de los últimos días, y puesto que razonablemente se vincula la situación de esta semana con la situación real de la inversión ferroviaria en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 11

Cataluña de los últimos años, creo imprescindible ordenar el debate sobre la inversión que estamos realizando. Me parece necesario aclarar varios conceptos que veo que se confunden a menudo. En primer lugar, ¿de qué hablamos cuando hablamos de inversión en rodalies? Porque no toda la inversión ferroviaria es para rodalies; hay una inversión ferroviaria en alta velocidad, en terminales logísticas y actuaciones pensadas para mercancías, muy importantes todas ellas. Cuando hablo de inversiones en rodalies, me refiero a inversiones con impacto directo en la calidad y en la prestación del servicio, en su fiabilidad, y no es tan fácil como pudiera parecer; por ejemplo, la Sagrera —lo dije el otro día— o el corredor mediterráneo. Hay actuaciones integrales que suponen una mejora para rodalies, aunque la motivación es otra, y en estos casos se computa solo la parte correspondiente. Tenemos muy identificado qué va y qué no va para rodalies, porque a eso se dedica la oficina de coordinación del plan y, gracias a este plan, desde 2020 hemos podido discriminar las inversiones que se realicen exclusivamente con destino a rodalies. Antes solo podíamos decir si eran inversiones para la red convencional o para la alta velocidad, solo se podía hacer esa discriminación; ahora, desde 2020, podemos diferenciarlo. Por eso, cuando decimos que en 2025 hemos ejecutado más de 600 millones en actuaciones del plan, son más de 600 millones para rodalies, y este dato es importante porque introduce algo que antes no existía, que es la trazabilidad de las inversiones y la posibilidad de rendición de cuentas.

Aclarado este punto, quiero que veamos la evolución de la inversión reciente en rodalies. Si me permiten, he querido acompañarme de algunos gráficos para entender cuál es la evolución de esa inversión. En primer lugar, poniendo en relación las inversiones que se han realizado en rodalies con las inversiones ejecutadas por el Ministerio de Transportes exclusivamente en Cataluña (**muestra un gráfico**), verán —voy a remitirme a los dos ejercicios que son de mi exclusiva responsabilidad: 2024 y 2025—: 1228 millones invertidos en Cataluña por el Ministerio de Transportes, 754 destinados al ferrocarril, pero, de ellos, 607 exclusivamente en la red de rodalies. Año 2025 (**muestra otro gráfico**), con datos provisionales de ejecución —no es un dato definitivo—, 1196 millones invertidos en Cataluña, con 822 dedicados a la red ferroviaria y, de ellos, 600 a la red de rodalies. Por eso, cuando decimos que 1 de cada 2 euros que invierte el Ministerio de Transportes, al menos en los dos últimos años, van destinados a Rodalies de Catalunya, lo decimos con datos y con fundamento. Como pueden ver, no solo ha crecido la inversión ferroviaria, también ha crecido la inversión global y el porcentaje de inversión total que se dedica a ferrocarriles.

En cuanto a la ejecución global y ferroviaria del ministerio en Cataluña (**muestra otro gráfico**), la gráfica también es elocuente. Es decir, yo entiendo que en este momento se exigen responsabilidades de lo que está sucediendo al que está, pero el que está no es responsable de lo que se ha producido en tiempos pretéritos, especialmente en algunos en los que el abandono de la infraestructura ferroviaria de Cataluña es evidente. Yo entiendo que a algunos les moleste, pero esta es la realidad; una red ferroviaria no es una tetera, no se arregla en dos días, es muy compleja y, cuando se abandona durante años, cuando no se invierte, cuando no se mantiene, lo lógico es que eso se arrastre durante tiempo. Pero sobre todo sitúa muy claramente el papel de unos y de otros y quién está en condiciones de exigir responsabilidades y quién no. Al menos así lo veo yo y creo que así lo vería cualquiera que tuviera un mínimo criterio objetivo.

Se ha hablado en estos días de un informe de la AIReF que analizaba las inversiones producidas en infraestructuras en el ámbito ferroviario en general y en Cataluña en particular desde el año 1985 hasta el momento presente. Yo he querido extraer alguno de los gráficos que contiene ese informe para poner las cosas en su justa medida; informe que, como digo, concluye en el año 2018. Este gráfico no es mío, es del informe de la AIReF del año 2019. (**Muestra otro gráfico**). Como pueden ver, este gráfico refleja las inversiones en ferrocarril de cercanías en toda España, ferrocarril metropolitano. Ven ustedes los años de las inversiones. Algunos decían que no, que en el ferrocarril convencional no se ha invertido; se ha invertido muchísimo. Pero miren, a partir del año 2012 no es que se invierta menos, es que la inversión desaparece por completo. Insisto, es un informe de la AIReF, no del Ministerio de Transportes ni de este ministro ni de este tiempo: del año 2019, pero con las miras puestas entre 1985 y 2018. Así acaba este periodo analizado, año 2018: en la nada.

Claro, dicen que se ha priorizado la inversión en alta velocidad frente a la inversión en cercanías. Tampoco es rigurosamente cierto, señorías, porque este mismo informe contiene otro gráfico. (**Muestra otro gráfico**). No es mío tampoco, es del informe de la AIReF hasta el año 2018. Como verán, no solo se abandonó la inversión en materia ferroviaria en el ferrocarril convencional, se abandonó la inversión ferroviaria por completo. Observen ustedes la caída en alta velocidad, una caída en picado. Después

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 12

hemos remontado, pero ¿quién soluciona ese hueco, ese *gap*? Nosotros lo hemos cifrado solo en el ámbito ferroviario —luego lo explicaré— en una cifra que puede estar en torno a los 30 000 millones de euros; 30 000 millones de euros, ese es el *gap*.

Pero vayamos al plan de rodalies, porque el plan de rodalies no nació como un listado de obras ni como una suma de millones, nació como una decisión política: mejorar la fiabilidad del sistema. Como les decía antes, durante años se hizo lo contrario: se anuncian actuaciones muy visibles, como esa construcción de catorce estaciones —dónde estarán las catorce estaciones—, mientras la red envejecía por dentro. Cuando se pensó el plan de rodalies, no solo era un plan de muchos millones, que también, sino que era un plan con unos objetivos claros y definidos, que fueron fruto de dos años de trabajo y de diagnóstico que concluyeron en el año 2020 con una hoja de ruta clara, contrastable y seria. Los objetivos del plan se articulaban en seis programas cuyos avances son totalmente contrastables en cifras y por el ojo de cualquier usuario. Con independencia de que hoy escucharé el argumento de que no se nota, vayamos a lo que se ha hecho.

Empecemos con lo que era más urgente en el año 2020, que era mejorar la fiabilidad de la red con el programa de reposición de activos. Ese programa se ha ejecutado al 97 % de lo previsto, con 586 millones de euros. Eran —lo relato— 26 actuaciones en puentes, 19 actuaciones en túneles, 6 actuaciones de cerramientos, 15 en terraplenes, 76 en trincheras, 20 actuaciones —como la escollera de protección de la R1 en Mataró—, 13 pasos a nivel, 71 renovaciones de vía, 40 actuaciones relacionadas con la energía y 36 actuaciones de señalización. Desde luego, los eventos de estos días han puesto de relieve la importancia capital de este tipo de actuaciones, y es evidente que no era suficiente. Sin embargo, si recurren a la hemeroteca, verán que tanto mis antecesores como yo, como cualquier responsable del plan de rodalies, siempre hemos destacado que la reposición de activos era lo más urgente, aunque fuera lo menos visible para el usuario. Por tanto, yo no acepto, al menos en lo que se refiere a rodalies y en lo que a mí me toca, que el gasto en mantenimiento no tenga rédito político. No es, desde luego, lo que a mí me ha movido en el ministerio.

En cuanto a las estaciones, que son la puerta de entrada y la cara de rodalies, se ha trabajado en 50 actuaciones de reforma, 19 están en ejecución, 62 en redacción, están en construcción siete edificios nuevos y otros cinco edificios nuevos están ya construidos. En total, se han destinado a las estaciones 213 millones de euros y 427 están ya adjudicados para mantener el mismo ritmo inversor. Se ha actuado en cosas grandes y en cosas pequeñas. Desde luego, no lo voy a decir como un mérito, porque está muy lejos de serlo, pero, hasta hace un año, en rodalies los aparatos elevadores que garantizan la accesibilidad en las estaciones estaban operativos en un 40%; hoy ya estamos cerca de tener operativos el 90 % de los aparatos elevadores de las estaciones tras un cambio de la empresa que proporcionaba el servicio de mantenimiento, una decisión que tuvimos que tomar.

Respecto a la información y atención al cliente, uno de los elementos que más quejas suscita, quiero decirles que hay un plan ejecutado al 117 % de lo previsto, con necesidades que van evolucionando, de ahí que la ejecución sea superior al 100 %. Se ha invertido una cantidad total de 36 millones de euros para mejorar este apartado.

Pero, como saben, no solo ha habido obras de reposición de activos, sino obras que, por su alcance, son las que se llevan los titulares y que hay que destacarlas por su magnitud, como la duplicación de la R3 entre Parets y La Garriga. ¿Qué pretendemos con esa obra? Darle a la R3 mayor capacidad. Es decir, no solo estamos trabajando en mejorar lo que ya hay, sino en dotarlo de una mayor capacidad. También las integraciones urbanas de Sant Feliu o Montcada i Reixac, en este momento en plena ejecución; o la remodelación de Montcada-Bifurcació, que es crítica para toda la operativa de la red; o el nuevo ramal al aeropuerto con sus dos nuevas estaciones que van a estar listas para entrar en servicio incluso antes de que Ferrocarrils de la Generalitat tenga disponible el material rodante; o la remodelación de Castelldefels, por citar algunas de ellas. Todas son obras de gran alcance, caras, complejas y que, por desgracia, producen afectaciones al servicio, pero que son muy necesarias. En total, estas suman un presupuesto ya adjudicado de 1340 millones de euros, de los cuales se han ejecutado 654. Cada una está en un punto distinto, por tanto, queda claro que la mitad de las grandes obras de aumento de capacidad ya están hechas. En este programa también quiero destacar la implantación del ERTMS en varias líneas, otra cosa que no se ve, que no es acero, que no es hormigón, pero que es fundamental para mejorar la señalización y el tráfico y aumentar la capacidad de la red.

Pero no solo nos quedamos en obra que ya esté realizada, sino que también estamos planificando la red para las próximas décadas. En comparación con los montantes que se manejan en las obras, los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 13

proyectos, los estudios son baratos, entre comillas. Tenemos en este momento trece estudios informativos, como saben, en la fase previa al proyecto, que son necesarios para evaluar alternativas, asegurar su rentabilidad socioeconómica y verificar su impacto ambiental. Todas las líneas tienen como mínimo un estudio informativo, pero lo más relevante es de qué manera van a cambiar la estructura y la funcionalidad de la red. Por ejemplo, la mejora de capacidad e intermodalidad en Martorell, que va a permitir una mejor combinación con la red de Ferrocarrils de la Generalitat; la nueva conexión entre la R4 y la R8, que va a romper la radialidad de la red al unir directamente dos comarcas con 1,4 millones de habitantes sin pasar por Barcelona. Además de estos trece estudios informativos en redacción, tenemos estudios de alternativas y estudios de viabilidad; en total veinte expedientes de planificación sobre la mesa para diseñar la red. Este es un esfuerzo que consume mucha energía ministerial de diálogo con el territorio, requiere mucho tiempo para analizar alegaciones y propuestas alternativas. Señalo esto porque la planificación se suele desmerecer, pero sin planificación no hay obra, y la planificación es la que más esfuerzo de diálogo requiere y donde más política hay. No es una queja, es una reivindicación. Llegar a acuerdos de planificación requiere energía y tiempo, pero repercute en mejores proyectos en el futuro.

Cuando antes les decía que no hay una sola línea en rodalies en la que no se esté interviniendo o se haya intervenido recientemente —este mapa (**muestra un mapa**) lo hemos hecho público hace una semana, lo proporcionamos el otro día en mi comparecencia en el Senado—, es que les cuento lo que sucede, no se trata solo de millones. Veamos dónde están. En azul tenemos actuaciones ya ejecutadas y finalizadas en la red de rodalies, en verde tenemos actuaciones en ejecución —como pueden ver en todas las líneas— y en color naranja tenemos las actuaciones planificadas o proyectadas. Como pueden ver, en todas las líneas hay actuaciones recién ejecutadas, en ejecución o en proyecto. Esto es, señorías, lo opuesto a la parálisis, al abandono, a la desinversión. Esto es invertir, planificar y abordar los problemas.

Llegados a este punto, permítanme que hablemos del material rodante con seriedad, pero también con claridad, porque, si he dicho antes que con Gobiernos anteriores la red estaba envejecida por dentro, el material rodante no es una excepción. Y aquí tengo que dirigirme directamente al Grupo Popular, porque hay mucho que decir. No es una consigna política, es una cronología objetiva, absoluta. No compraron ni un solo tren para rodalies durante sus mandatos de Gobierno, ni uno. El resultado —no lo digo yo, lo decía un informe del año 2020 realizado para rodalies— es que el parque de material rodante está cada vez más envejecido. Esto no es ideología, es física. Los trenes que operan las Rodalies de Catalunya siempre han sido licitados, adjudicados y puestos en servicio por Gobiernos socialistas, siempre. Se lo repito, por si no ha quedado claro, y se lo voy a detallar porque es muy interesante. En estos momentos circulan por Cataluña las series 447 y 451 de los años ochenta y noventa, licitadas, adjudicadas y puestas en servicio por los Gobiernos de Felipe González. En este momento circulan por Cataluña cuarenta y cinco trenes Civia de los años 2008-2009, los últimos y más nuevos que circulan por la red —hace de esto diecisiete años—, licitados, adjudicados y puestos en servicio por el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. En este mismo año comenzarán a circular los primeros trenes serie 452, o eso esperamos; un total de 72 trenes de cercanías que llegarán a Cataluña para renovar parte de la flota existente de 198 trenes que ahora mismo prestan el servicio y que han sido licitados y serán recepcionados por el Gobierno de Pedro Sánchez. Me van a permitir que les haga un resumen, que es muy fácil: durante los Gobiernos de José María Aznar y Mariano Rajoy el balance de rodalies en lo que a material rodante se refiere es cero, cero patatero —expresión que creo que empleó un día el señor Aznar—. Cero, como su compromiso con la movilidad sostenible en nuestro país, que lamentablemente sufrimos día a día en cada ciudad, en cada comunidad y en cada territorio. Pero les voy a decir más aún, no nos quedamos ahí. Además, para la mejora de la conectividad regional y nacional vamos a poner en servicio en Cataluña otros veinticuatro nuevos trenes regionales, catorce de ellos de ancho variable. En total 1207 millones de euros para Cataluña solo en los trenes de la etapa de Pedro Sánchez; repito, 1207 millones, la mayor cifra empleada jamás en la adquisición de material rodante para Cataluña. Por eso, a mí cuando me dicen «PP-PSOE, todos son iguales», «la culpa es de los Gobiernos españoles»..., creo que parece que es más culpa o en mayor medida de unos que de otros. Los datos son incontestables. (**Una señora diputada: ¡Faltaría más!**). Con el nuevo material rodante tendremos aumento de capacidad, de fiabilidad y también de confort para los viajeros, que es lo que están demandando día a día en la prestación del servicio de rodalies. También en cualquier lugar de España, porque el abandono no ha sido exclusivamente de rodalies, aunque ahí se note especialmente. Reduciremos la antigüedad de la flota, que es el único valor que se incrementa cuando gobierna la derecha en este país. Ese es el único aumento que han sido capaces de generar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 14

Con esto hemos cumplido la primera fase del plan de rodalies 2020-2030, con un porcentaje de ejecución global, en contra de lo que se diga o lo que he leído estos días, del 77%. No podemos caer en la complacencia, porque los resultados hoy no se ven, pero sí que tenemos que ponerlos sobre la mesa para que se haga un mínimo de justicia. No estamos satisfechos, pero la tendencia histórica de inversiones ferroviarias en Cataluña se ha dado la vuelta, particularmente en rodalies. En la actualidad, con el plan que hay hasta 2030 —que lo estamos actualizando—, vamos a aumentar la fiabilidad de la infraestructura, mejorar la calidad del servicio y dotar al sistema de mayor capacidad para responder al crecimiento demográfico y al cambio modal que una movilidad sostenible requiere. Para ello, como ya ha anunciado la Generalitat, vamos a incrementar la inversión prevista hasta 2030 en 1700 millones de euros más. De este modo, vamos a alcanzar los 8000 millones de euros de inversión en una década solo en el ámbito ferroviario de Cataluña. La reposición de activos va a seguir siendo una pieza clave en rodalies, más si cabe después de lo vivido estas últimas semanas, y en total vamos a destinar más de 2240 millones adicionales hasta 2030 para reforzar trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo. De manera que este es el panorama, el cual ya se ha desarrollado en ruedas de prensa en Cataluña. Por tanto, señorías, aunque una primera parte del diagnóstico de aquel artículo del año 2016 se mantiene —es decir, la situación de rodalies es muy mala—, el epígrafe final cambia. ¿No hay esperanza de que se supere o de que se cambie? Yo digo: rotundamente sí, hay esperanza de que se supere y se cambie si somos capaces de mantener el ritmo inversor y articular las soluciones que se han planteado después de una correcta planificación —esta vez sí— y que están desarrollándose, aunque causen durante un tiempo algunos problemas.

A partir de aquí, señorías, estoy a su disposición. Ha sido una intervención prolífica, pero tengan en cuenta que el otro día abordé en dos comparecencias ambos temas y en esta me he visto obligado a hacerlo en una sola. Quedo a su disposición para aclarar cuantas dudas y observaciones quieran realizar en el curso de sus intervenciones.

Muchas gracias. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor ministro.

Tras la intervención del ministro, como bien saben, tendrán la palabra por un tiempo de doce minutos los portavoces de los grupos parlamentarios. Algunas de sus señorías han propuesto hacer intervenciones acumuladas, como es el caso de la primera interviniente. Y también quiero recordarles que está activo el servicio de traducción, de acuerdo con el Reglamento.

Por tanto, por el Grupo Mixto, tiene la palabra por un tiempo de diecisiete minutos la señora Velarde.

La señora **VELARDE GÓMEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes, señor ministro. Bienvenido y gracias por su intervención.

En primer lugar, quiero mandar toda nuestra solidaridad y todo nuestro cariño y apoyo a los familiares y seres queridos de las víctimas del accidente de Adamuz, así como a los familiares del maquinista de rodalies fallecido en Gelida y, por supuesto, a todos los heridos en esos accidentes terribles, para deseárselos su pronta recuperación no solamente de las lesiones físicas, sino también de las psicológicas que todavía tienen que curar después del terror que han vivido.

En segundo lugar, me gustaría reconocer la labor de todos los trabajadores y las trabajadoras de los servicios públicos que han protegido y salvado vidas, así como la de todos los trabajadores y trabajadoras que han participado en las emergencias: sanitarios, bomberos, guardias civiles, policías... Y, por supuesto, por la parte que me toca, quiero reconocer el trabajo realizado por parte de todos los servicios públicos de la provincia entera de Córdoba y del Ayuntamiento de Adamuz. ¡Ay de aquellos que pretendan recortar lo público para hacer también regalos fiscales a cuatro o cinco, porque están poniendo en riesgo las vidas de todos y de todas nosotras! Asimismo, quiero reconocer también lo que hicieron esos vecinos y esas vecinas de Adamuz que corrieron para llevar mantas, agua y comida, que también ofrecieron sus casas y, de manera masiva, estuvieron dispuestos a donar sangre en esos momentos tan complicados para poder ayudar.

Esa tarde-noche, como muchas otras, yo estaba en Córdoba. Esa es mi línea de recorrido de tren semanal. Cuando todo explotó yo ni siquiera me enteré por la televisión, sino a través de los grupos en los que tengo amigos sanitarios y amigas sanitarias, así como bomberos, y les puedo decir que todo el mundo se puso a disposición muy rápido. Todos ellos y todas ellas fueron avisados para que estuviesen pendientes, por si tenían que viajar o esperar a que se evacuase a los heridos hacia Córdoba. Se alertó también a los cinco parques de bomberos de la Diputación de Córdoba, a los que se sumaron también después los del ayuntamiento. Aunque sé que esto que estoy diciendo no es de su competencia, señor Puente, tras hablar después del accidente con los bomberos, me gustaría pedirle que se pudiese actuar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 15

más rápido en un momento así, en tragedias de este tipo. Para eso, como me decían, necesitamos que el Gobierno apruebe el Proyecto de ley de coordinación de los servicios de prevención, extinción de incendios y salvamento en el marco del Sistema Nacional de Protección Civil, que, además de que ha sido un proceso muy lento y tortuoso, quedó pendiente de aprobarse en la anterior legislatura por el adelanto de las elecciones. Las agrupaciones de bomberos y bomberas y los sindicatos llevan años advirtiendo de la necesidad de que se apruebe esta ley para que la ciudadanía pueda recibir el servicio de manera más eficaz y rápida, y para que los profesionales puedan aportar su experiencia y su trabajo en el menor tiempo posible en situaciones como las desgracias que hemos vivido estos días atrás. Por lo tanto, me gustaría que se lo traslade a su Gobierno.

Como les decía, las que vivimos en Córdoba oímos las sirenas y queríamos coger los coches para trasladarnos a Adamuz de manera rápida, pero nos dijeron que era mejor que no lo hiciéramos porque no debíamos entorpecer el tráfico que había de ida y vuelta. Tampoco sabíamos la dimensión de la tragedia, al principio, creímos que había solo dos heridos, después que eran dos fallecidos, pero luego, con el paso de las horas, ya conocimos noticias muchísimo peores. Me consta que en mi provincia, la provincia de Córdoba, ese mismo día —y los de después— todos los trabajadores y trabajadoras se pusieron a disposición, y eso demuestra una vez más que solamente el pueblo salva al pueblo. Lo hemos dicho muchas veces. Y con esto no quiero decir —porque también muchas veces se lo apodera la gente de la derecha— que esto sea contrario o desdeñoso a los servicios públicos; lo único que muestra es la voluntad de la gran mayoría de los ciudadanos y las ciudadanas de poner en común todo lo que sea necesario para protegernos.

Le agradezco su comparecencia hoy, pero también es necesario esperar a las conclusiones de las investigaciones que se están llevando a cabo en estos momentos para saber exactamente qué es lo que pasó, porque todavía no lo sabemos, para poder adoptar las medidas precisas y, en su caso, depurar las responsabilidades oportunas.

Señor ministro, no va a ser Podemos quien se sume a la carrera de carroñeros que hay para instrumentalizar con objetivos políticos espurios un suceso de esta gravedad, como hemos estado viendo estas semanas atrás, por desgracia, que ha sido bastante lamentable, porque, como digo, toca muy de cerca y duele mucho. Y tampoco en Podemos vamos a quedarnos aquí a escuchar lecciones de quienes han gestionado las tragedias de la peor manera posible cuando les tocaba a ellos gobernar durante esta democracia. Lo que sí entendemos es que en el Congreso de los Diputados —porque estamos aquí como diputados— tenemos que requerir al Gobierno para que conteste a las muchas preocupaciones que han surgido en este inevitable debate que se ha producido en las últimas semanas sobre el servicio público de transporte de viajeros por ferrocarril, pero no por ningún interés oscuro, sino por la seguridad del transporte, porque por supuesto no solo me interesa la seguridad de todos los usuarios y de todas las usuarias como diputada, sino también como usuaria que viaja todas las semanas de Madrid a Andalucía y de Andalucía a Madrid.

Para los próximos días 9, 10 y 11 de febrero las organizaciones sindicales han convocado una huelga del sector ferroviario con la que, por una parte, claman —y así lo manifiestan— por el futuro del ferrocarril, y, por otra, le reclaman, señor ministro, que actúe contra la externalización y contra la subcontratación de determinados servicios de mantenimiento, lo que dificulta el control público. Esto nos parece muy preocupante. Esos trabajadores y trabajadoras también se quejan de que se aumenta la circulación sin que se refuerce efectivamente el mantenimiento preventivo. También se quejan de la fragmentación de las empresas ferroviarias y de la reducción de las plantillas en las operadoras, y han afirmado que los trenes están circulando con dotaciones mínimas. Señor Puente, se lo digo de verdad y con toda sinceridad, todo esto no lo están diciendo aquellos que les gustaría reducir el presupuesto público al mínimo ni tampoco quienes, como siempre, quieren profundizar en la privatización y en el negocio; esto lo están diciendo organizaciones de trabajadores y de trabajadoras, pero también los usuarios y usuarias que tenemos que utilizar el ferrocarril todas las semanas.

Además, como usuaria de todas las semanas, le digo que, independientemente de lo que ha pasado, llevamos meses sufriendo también retrasos en todos los trenes. De hecho, yo antes, hace unos años, venía el mismo día con la hora bien, o sea, llegaba puntualmente a mis citas; sin embargo, desde hace meses tengo que venir un día antes porque no me fío de poder llegar a cuestiones laborales importantes de mi día a día, y esto lo dicen otros muchos pasajeros. También cogemos un tren y, de repente, nos quedamos parados una o dos horas sin saber cuáles son los motivos. Esto también lo hemos vivido. Entonces, nos gustaría saber qué tiene que decir sobre las reivindicaciones de la huelga general que se va a hacer los días 9, 10 y 11 y también sobre las afectaciones que hemos tenido los usuarios durante estos meses en nuestros trayectos. Por ello, le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 16

quería preguntar qué medidas tienen previstas su ministerio y las empresas sobre las que tienen ustedes competencias para atender estas reclamaciones de los trabajadores y de las trabajadoras.

Lo que más nos preocupa en Podemos, que también tiene que ver con esto que le comento —con estos retrasos, con la impuntualidad, con que ahora no tengamos una indemnización después de, a lo mejor, esperar horas para llegar a nuestro destino—, es que durante estos años hemos vivido un proceso de liberalización de las operadoras del transporte ferroviario. Junto a los operadores públicos, que es lo que conocíamos, han aparecido empresas que tienen como único objetivo no garantizar el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos y todas las ciudadanas, sino maximizar siempre el beneficio reduciendo, si es necesario, los costes en lo esencial. Eso es muy preocupante. Por lo tanto, es legítimo preguntarse qué hemos ganado con esto. Y no le pregunto qué han ganado los cuatro accionistas de turno, que a saber quiénes son y que, además, seguro que han ganado muchísimo, pero sí le pregunto qué hemos ganado nosotros, colectivamente, como sociedad, durante este tiempo. Nos tenemos que preguntar: ¿es que está ahora mejor el transporte ferroviario? ¿Se mueven los ciudadanos más gracias a la liberalización que se ha producido o, por el contrario, como estamos viendo, existe una percepción generalizada de que hay un deterioro de la actividad ferroviaria? A mí esto me apena mucho.

En Podemos lo tenemos muy claro: el ferrocarril nos parece un elemento esencial en el transporte del futuro; siempre lo hemos defendido. Pero lo es si el ferrocarril es público y si es social, porque entendemos que el ferrocarril es además un transporte sostenible. Esto es algo que siempre hemos defendido y se lo digo en nombre de Andalucía, donde seguimos luchando todavía para la vertebración dentro del territorio, con los problemas que tenemos en Málaga. Ya que usted ha hablado de la financiación de Cataluña —aunque sé que este no es el tema que nos ocupa—, me gustaría también saber qué está pasando con la Andalucía oriental, es decir, con Jaén, con Granada y con Almería, que es lo que llevamos tanto tiempo reclamando, y que, incluso, desde Granada, lo hemos reclamado a través de la Plataforma Por el Tren. No es que le quiera hablar de mi libro, pero es verdad que tenemos pendiente ese corredor ferroviario de Lorca-Guadix desde que se cerró esa línea, que era importante y nos ha dejado sin transporte. Esto es el proyecto de la Línea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, que está parado ahora mismo y que se supone que ya iba a salir adelante porque está en vías de estudio, pero en vías de estudio lleva ya dos o tres años. Por eso me gustaría saber, si habla de financiación, qué vamos a hacer con Andalucía, porque es muy importante y, de hecho, mire lo que hemos sufrido ahora.

En Podemos entendemos que hay que revertir este proceso de liberalización y de privatización, como he dicho antes, y que el ferrocarril en toda su extensión —y ahí tendrá nuestro apoyo— debe estar bajo el control público y, por supuesto, al servicio del derecho a la movilidad de los ciudadanos y no del negocio. En estos días hemos visto muy claramente —y ha sido aterrador— qué pasa cuando se mezcla la búsqueda de beneficios con los derechos fundamentales. Así, mientras la mayoría de la población estaba absolutamente preocupada por las personas que habían sufrido ese accidente y por sus familiares y todas estábamos terriblemente afectadas, unos pocos, hay que decirlo, se relamían con la situación. Es muy duro, pero eso ha pasado así. Vimos un incremento muy muy sustancial, y además usurero, de los precios de los billetes de avión y del alquiler de coches, mientras que, en estos momentos, el único que ha cumplido con sus tarifas, porque tienen unas tarifas que están reguladas, ha sido el sector del taxi, por lo que quiero darles también las gracias. Siempre los hemos apoyado, pero, una vez más, se demuestra que solamente nos salva lo público y que solamente el control público, al final, es el que salva a la ciudadanía. Los taxistas en los peores momentos siempre han estado, con sus tarifas, a pesar de tener que lidiar todos los días con esa competencia desleal que tienen que soportar desde hace años en las grandes ciudades.

Fíjese, señor Puente, lo ilógico que es, como le digo, el capitalismo. En este mundo de capitalismo salvaje, donde todo el mundo que tiene corazón ve la tragedia donde hay una tragedia que nos duele, nos remueve y en la que nos preocupan los afectados, el capitalismo lo único que ve es una buena noticia, es decir, una buena opción para prosperar y una oportunidad de negocio, como hemos podido comprobar. Y esto, de verdad se lo digo, señor Puente, no puede volver a pasar. Ha sido muy muy grave. Por eso le pregunto qué medidas tiene previstas su Gobierno para evitar que esto vuelva a pasar y cómo van a evitar que haya unos pocos que se lucren con las tragedias a costa del dinero y de las necesidades imperiosas de los ciudadanos y de las ciudadanas en momentos como estos. Además, le pregunto si se van a plantear también renunciar a seguir privatizando, externalizando y liberalizando, así como a trabajar a través de subcontratas; es decir, si van a apostar realmente por un transporte cien por cien público. Además, señor ministro, deberíamos establecer también mecanismos legales para intervenir los precios de los servicios esenciales ante situaciones de crisis o de tragedia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 17

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que ir terminando, por favor.

La señora **VELARDE GOMEZ**: Termino.

Esto debe hacerse ya. No podemos contentarnos con decir que la cosa ha sido muy fea, muy miserable, muy usurera o que nos gusta muy poco o que es poco ético, y luego dejarlo como está y mirar hacia otro lado. Tenemos que hacer algo y Podemos estará ahí para hacerlo. Por eso, a todas estas cuestiones que han surgido en los últimos días por tan tremenda desgracia, tienen la obligación usted y el Gobierno de dar respuesta, no por los carroñeros que están intentando medrar a costa de las desgracias ni por un politiquero a corto plazo que da mucho asco, sino porque el ferrocarril es patrimonio de todos y de todas y es un medio sostenible, y porque defenderlo, por supuesto, es una obligación de usted, señor ministro, pero también de todos y todas las que estamos aquí. Por eso, siempre hemos apostado por el transporte público y seguiremos haciéndolo desde nuestro partido.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

A continuación, tiene la palabra, en su primer turno, la señora Renteria Lasanta por parte del Grupo Vasco (PNV).

La señora **RENTERIA LASANTA**: Señora presidenta, señor ministro, señoras y señores diputados, arratsalde on guztioi.

Ya lo expresé la semana pasada en el Pleno, pero quiero volver hoy a recordar a las personas fallecidas, a enviar nuestro más sentido pésame a las familias de las víctimas y a desechar una pronta recuperación a los heridos y las heridas.

Señor ministro, compareció la semana pasada en el Senado y comparece hoy ante esta comisión para dar explicaciones sobre los recientes accidentes ferroviarios de Adamuz y Gelida. Quiero decir con claridad desde el inicio de esta intervención que esta comparecencia no puede limitarse a relatar lo ocurrido. Necesitamos saber qué ha fallado en el sistema, por qué ha fallado y, sobre todo, qué decisiones concretas va a adoptar el Gobierno para que estos hechos no vuelvan a suceder, porque la ciudadanía espera respuestas, pero espera también soluciones. Sabemos que hay una investigación en curso y que será la que determine el origen de estos accidentes, pero creo que hoy, señor ministro, sí puede avanzarnos qué está haciendo ya su ministerio para que hechos como estos no vuelvan a repetirse.

En su comparecencia en el Senado usted expuso la cronología de los hechos, informó de la apertura de investigaciones y anunció medidas cautelares. El Grupo Vasco valora que se dé información, obviamente, pero también dijo entonces —y lo quiero reiterar ahora— que las explicaciones procedimentales no pueden sustituir a un diagnóstico de fondo. Cuando en pocos días se encadenan accidentes graves en distintos puntos de la red y en servicios muy diferentes, la pregunta es inevitable: ¿estamos ante hechos aislados o ante problemas estructurales?

Hemos vivido accidentes de enorme gravedad, el de Adamuz en una línea de alta velocidad y el de Gelida en un servicio de rodalías, en ambos casos con víctimas mortales, con numerosas personas heridas y con una interrupción prolongada del servicio que hoy sigue sin restablecerse en su totalidad. Estos accidentes no pueden analizarse por separado. El de Adamuz pone el foco en infraestructuras complejas y en sistemas de alta velocidad y el de Gelida, en cambio, pone el foco en la red convencional y de cercanías, la que utilizan a diario miles de personas. Precisamente por eso la combinación de ambos debería llevarnos a una reflexión más profunda sobre el conjunto del sistema ferroviario.

En el caso de Gelida, no estamos ante una situación excepcional. Los episodios de lluvias intensas son conocidos y cada vez más frecuentes. Si un desprendimiento acaba provocando un descarrilamiento, la cuestión no es solo qué ocurrió ese día, sino si el sistema estaba preparado para evitarlo o, al menos, para minimizar sus consecuencias. También nos lleva a preguntarnos si los planes existentes, como el de lucha contra el cambio climático de ADIF y Renfe, son suficientes o deben reforzarse con medidas concretas de adaptación y resiliencia en la operativa, porque, como usted ha dicho, esto está aquí y nos va a seguir dando problemas.

Por su parte, el de Adamuz nos obliga a hacernos otras preguntas clave, que espero que puedan responderse con la investigación que se encuentra en curso. ¿En qué estado real están las infraestructuras? ¿Desde cuándo hay noticias de la reducción del confort en la red? ¿Funcionan adecuadamente los sistemas de control? ¿Existe una correcta coordinación entre vía, señalización y material rodante? ¿Es capaz el sistema de detectar riesgos a tiempo antes de que se conviertan en tragedias? Por eso, mi grupo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 18

lleva tiempo insistiendo en que la seguridad ferroviaria no puede abordarse únicamente desde la reacción posterior al accidente. Hablamos de mantenimiento, de prevención y de anticipación del riesgo y hoy reiteraremos ese mensaje porque los hechos no hacen sino reforzarlo.

También conviene decir con claridad que estos problemas no nacen de esta legislatura: son el resultado de decisiones y también de carencias acumuladas durante décadas bajo Gobiernos distintos, tanto del Partido Socialista como del Partido Popular. Por eso, reducir este debate a una sola legislatura sería un error y no ayudaría a entender lo que está pasando. Ahora bien, señor Puente, que los problemas vengan de lejos no puede servir como excusa para no actuar hoy teniendo en cuenta que gobernar implica asumir la herencia recibida, pero también corregirla, fijar prioridades y tomar decisiones. Es ahí donde creemos que el Gobierno debe ir más allá de las explicaciones y responder con hechos palpables. Hablar de seguridad ferroviaria es hablar también de Angrois, no para reabrir debates ni para mirar atrás, sino para aprender, porque allí murieron ochenta personas y quedó demostrado que las decisiones en materia de seguridad tienen consecuencias reales.

La pregunta hoy es si esas lecciones se están aplicando con la constancia necesaria, porque detrás de cada accidente hay víctimas y, como ha dicho usted, las familias reclaman saber qué ocurrió y por qué ocurrió, y tienen el derecho a saber la verdad porque en estas ocasiones solamente la verdad ayuda a cerrar este tipo de heridas. Esa exigencia debería marcar el tono y la profundidad de este debate, porque no estamos ante un problema abstracto ni meramente técnico, estamos ante una cuestión que afecta directamente a la confianza de la ciudadanía y a la responsabilidad de las instituciones.

Hace apenas unos días esta Cámara convalidó el Real Decreto Ley 17/2025, que prorroga y amplía las ayudas al transporte público. El Grupo Vasco lo apoyó, porque entiende que hay que facilitar el transporte público y colectivo y que es necesario respaldarlo, pero lo hizo de forma crítica y condicionada. Lo dijimos entonces y lo repetimos hoy: las ayudas pueden ser útiles como medida puntual, pero no pueden convertirse en la base de la política del transporte. Antes hay que planificar, tener una visión clara del sistema y garantizar un servicio seguro, fiable y bien gestionado. La confianza de la ciudadanía no se gana solo bajando el precio del billete, sino también respetando las realidades territoriales, teniendo en cuenta lo que ya funciona —como en Euskadi, por ejemplo— y respetando las competencias en materia de movilidad. Esta advertencia cobra hoy aún más sentido porque Adamuz y Gelida nos recuerdan de la forma más dura posible que ninguna política de ayudas es suficiente si el sistema falla en lo esencial. Es decir, falla en la seguridad, falla en el mantenimiento y falla en la prevención. Usted ha anunciado ayudas para las personas damnificadas por los accidentes. Cualquier apoyo a las víctimas y a sus familias es necesario, obviamente, y debe llegar con rapidez, pero ninguna ayuda económica compensa una vida perdida. La verdadera responsabilidad de las instituciones es evitar que estas tragedias se repitan.

Hay otra realidad que no podemos ignorar si queremos abordar este debate con honestidad. Hoy mismo, trabajadores y trabajadoras del sector ferroviario se han manifestado ante las puertas de su ministerio para exigir responsabilidades y medidas y han anunciado paros para la próxima semana para reclamar más personal, mejor coordinación y medios adecuados. Cuando quienes trabajan dentro del sistema de una estructura crítica denuncian carencias, sobrecarga o problemas de coordinación no están buscando excusas, sino que están señalando riesgos, y esos avisos no deberían ser ignorados. La seguridad ferroviaria no depende solo de las infraestructuras, de la tecnología o de protocolos, depende también, y de forma decisiva, de contar con personas suficientes, bien formadas, coordinadas y respaldadas.

En lo que respecta a Euskadi, queremos subrayar que la seguridad ferroviaria debe garantizarse en toda la red, tanto en la red convencional como en las nuevas infraestructuras, que algún día llegarán. Queremos insistir en la necesidad de una coordinación real y efectiva entre el Estado y las instituciones vascas. Tanto en su comparecencia en el Senado como hoy en esta comisión, nos ha detallado las inversiones en rodalies y en las líneas que unen Madrid con Andalucía, pero no se olvide, por favor, del resto de servicios y del resto de líneas de cercanías. Estamos ya acostumbrados a que, cuando se produce un accidente o un problema en un territorio, toda la atención de estas empresas públicas se vuelque en esos territorios y se olvide al resto. Esto, se lo aseguro, no es una buena estrategia a medio y largo plazo.

No se olvide tampoco ahora de la eliminación de los pasos a nivel que mi grupo viene reclamando constantemente para Enkarterri. No es entendible que hoy en día en Zalla, Vizcaya, queden treinta y cuatro pasos a nivel sin eliminar, en los que ya se han cobrado varias vidas —la última hace unos pocos meses—, o que personas con discapacidad no puedan viajar en el tren porque las estaciones no sean accesibles, como es el caso de la línea Bilbao-Orduña.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 19

En definitiva, este debate no debería cerrarse hoy con explicaciones generales ni con medidas puntuales, sino que debe servir para introducir cambios reales y sostenidos en el tiempo, para reforzar el mantenimiento, para aplicar de verdad las lecciones aprendidas y para garantizar que la seguridad ferroviaria se sitúa por encima de cualquier otra consideración. Por eso, el Grupo Vasco estará atento, será exigente, vigilará el cumplimiento de los compromisos que se anuncien y colaborará en todo lo que contribuya a mejorar la seguridad y la fiabilidad del ferrocarril.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Rentería.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, el señor Otero Gabirondo.

El señor **OTERO GABIRONDO**: Eskerrik asko, mahaiburu andrea.

Arratsalde on guztioi.

Buenas tardes, señor Puente, y gracias por las explicaciones.

Quisiera empezar volviendo a trasladar nuestras condolencias a las personas afectadas, a mostrar nuestra solidaridad y a desear la pronta recuperación de las personas heridas. También quisiera hacer una alabanza del tren como medio de transporte; es importante hacerlo en este momento. El tren era, es y sigue siendo un medio de transporte eficiente, de gran capacidad, sostenible, un gran aliado en la lucha contra el cambio climático. Es un medio seguro, pero para que sea aún más seguro hay que clarificar todo lo que está pasando, tomar medidas y, seguramente, reorientar algunas de las políticas ferroviarias aplicadas durante los últimos decenios.

Al igual que hoy, seguimos con interés su comparecencia en el Senado el pasado jueves, así como las ruedas de prensa que ha dado. Teníamos la sensación de que hoy no se podían aportar muchas novedades, y así ha sido, es lógico. Creemos que el esclarecimiento requiere de una dosis de paciencia. Es el momento de la CIAF, de la comisión de investigación, y todavía hay muchas cosas que aclarar. El tren en Adamuz descarriló porque había una vía rota —así lo está diciendo usted—, pero ahora hay que saber qué pasó para que esa vía estuviera rota, si hubo un problema de los materiales, un problema en la ejecución de los trabajos, un problema en el mantenimiento o un problema en la inspección. Según usted, por aquí no parece que haya problemas. Entiendo que también existe la posibilidad de que todo estuviera bien, tanto el material de ejecución como el mantenimiento, y que el accidente ocurriera de todos modos. Entonces, habría que mirar los procedimientos, las frecuencias y las metodologías de inspección. Si quiere, se lo formulo como pregunta. ¿Está sobre la mesa la hipótesis de que todo se hiciera bien, es decir, que no hubiera un problema de materiales, que la soldadura estuviera bien hecha, que las inspecciones se cumplieran con los requisitos procedimentales? Si fuera así, ¿a qué conclusión nos llevaría esto?

Hoy sabemos que habrá quien aproveche esta comparecencia para insistir en la pedir responsabilidades a través de la dimisión, como hemos visto en el Senado una vez más. En algunos casos, esta petición no tendrá nada que ver ni con lo que pasó en Adamuz ni con la acumulación de problemas ni los accidentes de rodalies. Para quien piensa que este Gobierno es ilegítimo de raíz todo es motivo de dimisión. Para nosotros, sin embargo, hay tres vías o tres vectores principales por los que se pueden pedir responsabilidades políticas, a usted concretamente y diría que a cualquier persona que tenga responsabilidad.

La primera sería la respuesta frente a una situación de crisis: si se está donde se tiene que estar a tiempo; si se comunica la información que se tiene de una manera veraz; si se activan los medios y las ayudas, y si se hace todo a tiempo. Aquí no tenemos mucho que echar en cara: entendemos que usted se ha puesto al frente cuando le tocaba, que ha comunicado lo que iba sabiendo, aunque después haya tenido que matizar algunas declaraciones, que se han ido activando las ayudas. Desde luego, en comparación con otros incidentes, como la dana de Valencia, hay una diferencia muy evidente: allí no hubo más que cambios constantes de versión, manipulación de audios, ocultación de dónde y en qué andaba el máximo responsable. Como para dar lecciones están algunos aquí hoy.

El segundo motivo para pedir responsabilidades tiene que ver con lo que aún no sabemos. La investigación de todo lo sucedido debe dejar claro lo que pasó y por qué pasó, y ahí veremos hasta dónde llegan las responsabilidades. Es decir, hay que esclarecer si alguna decisión suya, tanto por activa como por pasiva, influyó en el desastre. Pero no estamos en este escenario y creemos que no hay que sacar conclusiones precipitadas. En este sentido, sí hay una cosa de sus declaraciones que nos pareció subrayable, que nos llamó la atención: el prematuro intento de exculpar a las empresas de la UTE que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 20

realizaron los trabajos aludiendo a que eran unas empresas punteras de reconocido prestigio mundial. Nosotros entendemos que, si no hay nada descartado, tampoco hay que descartar a las empresas.

La tercera cuestión por la que pedir responsabilidades es más general o más de fondo. Entendemos que se le pueden pedir responsabilidades si la política ferroviaria que está usted aplicando es equivocada. Inevitablemente, lo que ha sucedido en enero abre un debate sobre la política ferroviaria, y aquí creemos que hay bastantes cosas de las que debemos hablar. Volveré después sobre este punto. En cualquier caso, de lo que usted nos ha contado hoy y de lo que nos contó el jueves en el Senado hay algunas cosas que creemos que hay que subrayar o matizar o, si prefiere, problematizar.

Usted ha insistido mucho en pelear contra los bulos, y esto se entiende, lo entendemos. Sabemos que la derecha es capaz de cualquier cosa para generar un estado de malestar, hasta el punto de exacerbar los miedos de los que finalmente se terminan alimentando. Es una actitud mezquina. Pero aquí hay un peligro también, y es lo que le llaman la falacia del hombre de paja, es decir, hay un riesgo de confrontar solamente con teorías disparatadas, como la de que se caen las vías entre Logroño y Haro o la de si el acero era *low cost*, de las que usted se ha hecho eco, y otras tantas que usted ha rebatido; pero esto tiene el riesgo de no analizar bien otro tipo de críticas u otras observaciones que se le están haciendo y que pueden tener más rigor. Usted, de hecho, ha pedido rigor y ha pedido datos, y en eso estamos de acuerdo. Usted ha dado una serie de datos de inversión, de mantenimiento, etcétera, pero también es verdad que todos sabemos que los datos se escogen y que con los datos se hacen unos relatos. Por ejemplo, usted nos decía que la inversión de mantenimiento de la nueva red ferroviaria es de 110 000 euros por kilómetro/año y que esto es comparable a Europa. Nos dice que la inversión de mantenimiento o la inversión en rodalies o la inversión en nueva infraestructura de redes ferroviarias es mucho mayor ahora que en el periodo del Partido Popular. Esta es otra cosa que es cierta; son datos ciertos, pero hay que tener en cuenta que hacerlo mejor que quien lo hizo rematadamente mal no significa que se esté haciendo bien, no hace que los datos propios sean buenos necesariamente. Eso podrá servir para callarle la boca al Partido Popular, pero con esto tampoco garantizamos nada.

Quiero ilustrar esto un poco. El coste de mantenimiento del kilómetro de alta velocidad sería similar al entorno europeo, sí, pero, por ejemplo, la ratio entre la inversión en mantenimiento y la renovación de la vía respecto a la inversión total ferroviaria es muy diferente en España y es muchísimo menor. En Francia, Alemania o Italia hay un porcentaje enorme de inversión ferroviaria destinada a mantener, reparar y reponer lo existente. En España, la mayor parte de la inversión ha ido y sigue yendo a nueva construcción, un modelo que algunos expertos han denominado el modelo de las inauguraciones, un modelo electoralista, y eso no se ha cambiado del todo.

Podemos dar también el dato de que, en los últimos treinta años —esto lo desarrollaré después un poquito más— casi el 90% de la inversión ha ido a la nueva red ferroviaria de alta velocidad, cuando el uso es exactamente el contrario: menos del 10% de billetes son para alta velocidad y más del 90% son para el resto. También podemos dar el dato de los más de 18 500 millones de euros de deuda de ADIF, deuda que no ha dejado de crecer. Parece que estamos en un eterno bucle inversor donde ni la liberalización ni la entrada de los actores privados que pagan los cánones de uso ha podido revertir esa tendencia. Asimismo, podemos dar datos que dicen que las incidencias aumentan; los últimos años ha aumentado el mantenimiento, es cierto, pero la tendencia de los incidentes no se ha revertido.

Tal vez, el dato más sangrante de todos, el que yo creo que nos da la pista más fiel del estado de la situación es el de que la velocidad media de las cercanías y de las mercancías en los últimos diez años ha bajado sensiblemente. En concreto —los datos son de su propio ministerio—, en 2015 la media en cercanías era de 50 kilómetros por hora y hoy es de —los últimos datos son del 2024— 46 kilómetros por hora y las mercancías viajaban en 2015 a una media de 53 kilómetros por hora y en el último año que hay datos es de 50 kilómetros por hora. Aunque hay más motivos, esto tiene que ver, evidentemente, con las limitaciones de las vías, con su estado y con una infrainversión, que es verdad, como ha dicho usted, que es acumulada. Estos datos también son ciertos, señor Puente. Todo esto nos está hablando de un modelo, cuando menos, problemático.

Usted dirá, y tiene razón, que todo esto no es estrictamente atribuible a usted: es verdad. La política ferroviaria es de largo recorrido y, por tanto, lo que estamos viviendo estos últimos años es una consecuencia de un modelo que viene de décadas. A usted le están estallando algunos problemas que, evidentemente, son de largo recorrido, pero usted no nos puede hablar solo de los dos años que está usted al frente del ministerio, porque el Partido Socialista lleva ya en el Gobierno desde el año 2018 y, por tanto, estamos hablando de casi una década en la que ha habido tiempo para revertir esta situación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 21

Precisamente por esto, de todo lo que usted dijo en el Senado lo que más nos inquietó fue esa frase de «no vamos a cambiar el rumbo». Eso nos preocupó. Nos gustaría que lo aclarara, porque ¿de qué rumbo estamos hablando? ¿Estamos hablando de una deuda que se incrementa? ¿Estamos hablando de incidencias que aumentan? ¿Estamos hablando de la tendencia de las cercanías y las mercancías a viajar cada vez más despacio? ¿De ampliar y ampliar vías de alta velocidad exclusivamente? Nosotros, evidentemente, sí creemos que hay que cambiar el rumbo.

Ha hecho referencia también —después en la réplica hablaré un poco más de esto— al informe de AlReF. Yo creo que han sido unas referencias desafortunadas. Usted ha hecho un poco de *cherry picking* con ese informe, que es extenso y grande, ha sacado un par de gráficas que le vienen bien en contraposición con la política del Partido Popular, pero ese informe si por algo destaca es por hacer una impugnación a la totalidad de la política ferroviaria española. Le voy a dar unos pocos datos de ese informe —me lo sé casi de memoria—. Nos decía que entre 1990 y 2018 —es el último año en el que están recogidos los datos— se habían invertido en la nueva red ferroviaria 55 888 millones de euros y en cercanías se habían invertido 3600 millones de euros. Son quince veces más para el despliegue de la alta velocidad, cuando las cercanías transportaban el 89 % de los usuarios y además habían doblado el número de los viajeros en esas tres décadas. Yo creo que estos datos son incontrovertibles, pero voy más allá. Ahora, cuando se habla de si estos accidentes que está habiendo han sido una crónica de una muerte anunciada, sí o no, le leo un párrafo de la página 40: «La inversión bruta en infraestructuras se mantiene por debajo del 50 % de los niveles de la década anterior. Ese ritmo de formación de capital público no garantiza el mantenimiento del stock acumulado, provocando su reducción y envejecimiento que, de prolongarse, supone una amenaza para el sostenimiento de los servicios de transporte a medio y largo plazo». Nos estaba avisando la AlReF desde ese momento...

La señora **PRESIDENTA**: Vaya terminando, señoría.

El señor **OTERO GABIRONDO**: Enseguida.

... de que se avecinaban problemas serios. Se ha revertido parcialmente la tendencia, pero hay muchos años que recuperar que no están siendo recuperados.

Creemos que hay que cambiar el rumbo, creemos que es un momento oportuno para reflexionar si, en lugar de seguir construyendo kilómetros de alta velocidad, obsesionados con la velocidad, es momento de valorar si podemos reforzar trazados y plataformas existentes para, con unos presupuestos mucho más razonables, tanto de construcción como después de mantenimiento, ir modernizando las vías y convertirlas en vías de altas prestaciones.

Termino. Huimos y huiremos de la política hiperventilada. No caeremos en la mezquindad de usar desgracias como ariete y, por supuesto, no pediremos responsabilidades de lo que no le corresponda ni antes de tiempo (**rumores**), pero sí le pedimos que tome en cuenta la crítica constructiva al modelo ferroviario que le estamos haciendo, porque, si no se cambia el rumbo con mucha mayor decisión, nada cambiará no solo en esta legislatura, sino en las próximas décadas.

Eskerrik asko.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Quisiera recordarles que, si en algún caso algún grupo parlamentario quiere acumular su intervención, nos lo avise a la Mesa con antelación.

A continuación, tiene la palabra, por doce minutos, por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Senyora presidenta, jo si pogués acumularia, potser m'excediré d'un minut, que si vostè me la resta després de la rèplica. Sí, un minut. O sigui que m'excediré una petita part del temps que vostè després me la pot restar de la rèplica.

I primer, si em permet una qüestió d'ordre, no em compti el temps encara. Si us plau, una qüestió d'ordre. Una cosa tècnica va pel ministre, va per la Nerea, però va per altres personnes. No és Gélida, és Gelida. Sona fatal. Gélida. Això soña horrible. El nom és Gelida. Bé, ara sí, ja està bé, però no me'n comptis, si us plau.

Ministre, gràcies per comparèixer. Ja ho va fer l'altre dia al Senat. A veure, jo no em referiré gaire a l'accident de Còrdova, tot i que ha sigut una catàstrofe terrible i ens solidaritzem amb les víctimes i amb les famílies i amb tothom qui s'ha trobat implicat. Ho farem perquè la complexitat tècnica de la investigació,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 22

el que ens sembla que recomanem és que s'acabi la investigació i una vegada acabada la investigació, amb un diagnòstic definitiu, que esperem que sigui el més aviat possible, se'n plantegi això: què és el que ha passat i què és el que cal fer perquè no torni a passar. El que sí que parlaré jo m'hi estendré més és l'accident de Gelida, però no l'accident de Gelida, el caos que viu Catalunya, un caos de mobilitat com no s'ha vist mai, on portem gairebé dotze dies en un caos terrible de mobilitat. On centenars de milers d'usuaris cada dia, o bé no tenen trens de rodalies o molt escassos, depèn del dia, o bé no hi ha serveis alternatius o són totalment insuficients, o hi ha poca informació, o molt poca o sense. Amb l'AP-7 tallada en sentit sud, sense trens de mercaderies aquests últims dies, pel que fa a les connexions amb el Port de Tarragona i Barcelona i el nord i sense assumpció de responsabilitats polítiques. Mai s'havia vist una situació de col·lapse en la mobilitat com aquest i els perjudicats són els catalans, tots. Els que s'han vist implicats en l'accident, els que perden hores, els que estan a les retencions, els que tenen més despeses per moure's i també les empreses i també l'economia. Va ser una mica cínic que el Reial Decret de la setmana passada es titulés «Medidas de promoción del uso del transporte público». Perquè, és clar, no és la primera vegada que nosaltres li diem. El transport públic no es promociona fent rebaixes de preus o regalant bitllets. El transport públic es promociona fent que el servei funcioni i la gent hi confii. I això no solament no està passant, sinó tot el contrari.

El fiasco monumental que viu Catalunya es deu, sobretot, segons el nostre punt de vista, a dues causes. I totes dues són responsabilitats del Govern espanyol. La primera, la desinversió crònica. Vostè ho ha reconegut públicament. Els catalans han rebut, en aquest sentit, un tracte colonial i l'informe d'Airef, que tots ens el sabem, i que és un informe oficial ho diu clarament. L'informe de l'Airef diu allò de que es va invertir només el 6,5% del total durant 28 anys en Rodalies. Però és que d'aquell, el 47,8% es va invertir a Madrid i el 16,8% a Barcelona. Colonial. L'execució pressupostària, perquè vostè ha fet una intervenció en referència també l'informe de l'Airef, bàsicament defensant una tesi: «és que els del PP encara ho feien pitjor». Que els del PP ho feien pitjor, ministre, ho sabem tots els que ens mirem les dades, però això no els exonera a vostè ni als seus governs. Sí, ells ho feien pitjor, però vostès també tenen responsabilitats. Miri, l'any 2021 l'execució va ser del 35,7% a Catalunya de la inversió ferroviària, i a Madrid va ser el 184%. Li sona el nom de Raquel Rodríguez? Era una diputada del PSC, exalcaldessa de Gavà que va agafar la responsabilitat del ministeri l'any 2021. Doncs, escolti, això són responsabilitats seves del PSOE, no de la seva persona, del seu govern. I l'any 2024, ara sí, vostè de ministre va caure en un humiliant 20% en el primer semestre i han deixat de publicar les dades d'execució pressupostària. I això és el seu govern amb el seu ministeri amb vostè de ministre. Per tant, i tant que tenen responsabilitats el PP. Pitjor, sí, però vostès també tenen responsabilitats, i moltes. L'any 2025, aquest any que acaba d'acabar, la licitació de l'obra pública de l'Estat, ha caigut a Catalunya el 8,7%. Els nous primers mesos de l'any. I això també és responsabilitat seva.

Conseqüència directa, doncs, miri, sap allò de «promoción del transporte público»? Rodalies de Catalunya ha perdut en dos anys més de 10 milions d'usuaris, el 8,4%. És l'únic transport públic a Catalunya que perd usuaris. A Madrid, Cercanías ha crescut 15,3 milions, el 7,7%. Dades oficials. Dades seves, les pot comprovar. És obvi. Per nosaltres hi ha una relació directa. En els últims 25 anys a Madrid s'han construït 84 nous quilòmetres de vies noves. A Catalunya zero. Se n'estan construint algunes, sí, però no han entrat en servei. Zero en servei. En el túnel de Recoletos es va actuar. El de Passeig de Gràcia, que és el més saturat de l'Estat i amb limitacions de velocitat, encara està esperant. I això és la crònica d'una mort anunciada. Això havia d'acabar d'aquesta manera.

I aquest tracte colonial, nosaltres pensem que també és el fracàs del model Marca Espanya de gestió d'infraestructures perquè, com ha dit també algun altre portaveu, quan un país inverteix durant 28 anys amb governs de diferents colors, el 93,5% del total en alta velocitat radial demostra que el model és centralista, que penalitza les perifèries, que agreuja l'Espanya vaciada, que menysprea la mobilitat obligada, la de les rodalies, la de la majoria de treballadors i usuaris i el transport de mercaderies per ferrocarrils en Espanya és l'últim país d'Europa. I també és dels deliris de grandesa. Tot això de la segona xarxa d'alta velocitat més gran del món, aquí no hi ha ningú que hagi tingut la valentia de dir que l'Estat espanyol no té prou recursos, ni capacitat per tenir la segona xarxa d'alta velocitat del món en condicions, una xarxa dedicada a mercaderies suficient i una xarxa de rodalies de qualitat perquè tot el que ha anat d'alta velocitat ha anat abandonant les mercaderies i abandonant les rodalies. Miri, i això és així perquè només hi ha una sola línia d'alta velocitat, entre molts altres motius que sigui rendible. Només una. Totes les altres són altament deficitàries i els manteniments de l'alta velocitat són caríssims i perquè demostren no poder i no voler dedicar els recursos necessaris per tenir un servei segur i confiable a Rodalies. Perquè quan els

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 23

tenen els dediquen tots a Madrid i, per tant, traspassin i prioritzin d'una vegada. Abandonin, ministre el projecte dels 350 quilòmetres en alta velocitat de passatgers. És un altre projecte megalòman. No sé si és que volen competir amb Xina i el Japó. Abandonin això, prioritzin, garanteixin primer que un servei d'alta velocitat i Rodalies sigui segur i de qualitat i garanteixin una xarxa de mercaderies suficient. Com he dit, l'Estat és el darrer d'Europa en transport de mercaderies i inverteixin primer en seguretat i fiabilitat i en separar les rodalies de les mercaderies. És la tercera vegada que li diem. Ministre, és la garantia de col·lapse futur i permanent. Si no se separen les rodalies de les mercaderies, no hi haurà ni mercaderies, ni Rodalies, com està passant ara. El tancament sobtat del túnel de Rubí fa uns dies pel mal estat de la infraestructura, té bloquejades les mercaderies del Port de Tarragona i del de Barcelona, dos dels ports més importants de la Mediterrània i de l'Estat espanyol, amb un impacte en la credibilitat internacional i econòmica i logística impressionant. I això passa quan governen els partits que s'omplen la boca de reduir emissions i de mobilitat sostenible. Els números canten. No hi ha res més a dir.

El segon motiu del fiasco és el model de gestió. Mentre vostès afirmen que l'Estat espanyol viu l'edat d'or del sector ferroviari, el caos creix, desgraciadament. L'Edat d'or ha de ser que els trens funcionin. Els únics trens que han funcionat a Catalunya cada dia a l'horari previst i amb augment d'oferta són els de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, els únics. I també plovia a les vies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. El model de gestió ferroviària català no suporta cap comparació amb el de l'Estat espanyol en qualitat i en servei. Però vostès insisteixen i prefereixen que els catalans pateixin un mal servei i que segueixi sota el control de Madrid. Més colonialisme. I ara apareix un nou traspàs després d'un traspàs del tripartit de l'any 2010, on no es va traspasar cap actiu, o en el traspàs que es fa ara, on s'obliga que l'operador sigui Renfe, que és part del problema i que tingui la majoria a l'empresa mixta. S'ha de traspassar perquè Catalunya pugui implementar el seu model de gestió. Un model de ferrocarril que és puntual i que genera satisfacció al client. I quin és aquest model?

Parlem d'infraestructura. Fa més de quinze anys que Ferrocarrils de la Generalitat té plans de manteniment predictius i preventius ben dotats econòmicament, amb auscultació de talussos de túnels, amb sondes, amb sensors, actuacions preventives també, perquè no caiguin els murs. Que vostès surtin un dia a dir que el mur de Gelida, que és el que ha causat l'accident, ha caigut per la pluja, això no és admissible. Els murs estan dissenyats per aguantar el pes del terreny. I tenen drenatges perquè quan plou l'aigua marxi del mur. És evident que si no hi ha manteniment i vigilància, els drenatges se saturen. L'aigua no surt i això tira murs. Sí, aquest accident de Gelida era evitable i sap per què? Perquè és calcat, ministre, calcat a l'accident de Vacarisses de l'any 2018. Novembre de l'any 2018. R4 un mort i quatre ferits. Un talús que cau. I sap què va dir Adif i Renfe? Que havia caigut per la pluja. L'accident de Gelida era totalment evitable. Adif no té plans de preventius ni predictius, només que a Madrid, està clar. A la resta de la xarxa no els té.

No em vull allargar parlant d'una empresa com Ferrocarrils orientada a la professionalitat i altres comparacions que no vull fer. Amb maquinistes sí. Com és que ha Ferrocarrils no hi ha tants problemes en els maquinistes? Potser se'ls escolti? Potser estan integrats en la gestió? Potser hi ha una estructura molt més professionalitzada? Bé, aquest model de gestió català que dic, nou model de comparació i vostès encara, erre que erre, volen impedir que es generalitzi a Catalunya aquest model amb aquest tipus de traspàs. I només cal veure que en aquesta crisi la Generalitat no ha pintat res i el secretari d'Estat va haver d'anar a posar ordre i a fer les rodes de premsa. I ara ha hagut de tornar a anar una altra vegada i diuen que no se sap com i s'hi estarà fins que tot això es posi una mica d'ordre. El model de gestió de Catalunya, a més a més, és un model de reconeixement internacional. I no perquè el conseller de torn digui que és un bon model. No, com aquí passa que el ministre diu que això és collonut. No, Ferrocarrils creix amb usuaris cada dia, que és el primer reconeixement. El més important: que els usuaris creixin més de 100 milions sense comptar ferrocarrils de muntanya.

Però vostè sap qui és el president honorífic de la UITB? La Unió Internacional del Transport Públic, la més important organització mundial del transport públic. Doncs, miri, el mateix que va ser president durant els anys 2017 i 2021. La mateixa persona que va ser director general de Ferrocarrils de la Generalitat durant més de 12 anys, fins que el govern d'Esquerra va decidir que havia de prescindir dels seus serveis. Un professional de reconegut prestigi, un dels principals experts mundials sense cap vinculació política, que ara és el degà del Col·legi d'Enginyers de Ponts i Camins.

Això sí que és un model de professionalització i en mans de vostès això no es resoldrà, perquè vostès, i aquest model centralista és la causa del mal de Rodalies. Per això exigim un traspàs total.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 24

Señora presidenta, yo, si pudiera, acumularía un minuto. Si me lo puede restar después en la réplica, lo acumularía. Me pasaré un poco del tiempo primero que nos había dado.

Una cuestión técnica —no cuente el tiempo todavía; no me lo descuento, por favor—. Por el ministro, por Nerea y por otras personas, no es Gelida¹ en catalán, es Gelida². Suena fatal lo de Gelida³, horrible. Es Gelida⁴.

Ministro, gracias por comparecer. Ya lo hizo el otro día en el Senado. Me referiré poco al accidente de Córdoba, aunque ha sido una catástrofe terrible y nos solidarizamos con las víctimas, con las familias y con toda la gente implicada. Lo que nos parece que recomienda la complejidad técnica de la investigación es que se acabe la investigación y, una vez que tengamos ese fin, un diagnóstico que sea lo mejor posible, que se plantea qué ha pasado y qué hay que hacer para que no vuelva a ocurrir. Sí abundaré más es en el accidente de Gelida, pero sobre todo en el caos que vive Cataluña como no se ha visto nunca. Llevamos casi doce días con un caos terrible de movilidad: cientos de miles de usuarios cada día o bien no tienen trenes de cercanías o rodalies o son muy escasos —depende del día—; faltan servicios alternativos o son insuficientes; hay poca información o ninguna; la AP-7 cortada hacia el sur, sin trenes de mercancías entre los puertos de Barcelona y el norte, y sin asunción de responsabilidades políticas. Nunca se había visto una situación de colapso en la movilidad como esta. Los perjudicados son los catalanes al completo, los que se han visto en accidentes, los que pierden horas, los que están en retenciones, los que tienen que tardar más en moverse; también las perjudicadas son las empresas, también la economía. Parece un poco cínico que el real decreto de la semana pasada se llame de medidas de promoción del transporte público porque —está claro; no es la primera vez que lo decimos— el transporte público no se promociona rebajando precios o regalando billetes, el transporte público se promociona haciendo que los servicios funcionen y que la gente confíe en ellos. Eso no solamente no está ocurriendo, está ocurriendo justo lo contrario.

El colapso monumental que vive Cataluña, en nuestra opinión, se debe a dos causas, y las dos son responsabilidad del Gobierno español. Primero, a la desinversión. Usted lo ha reconocido públicamente. Los catalanes han recibido un trato colonial en este sentido. El informe de la AIReF, que todos conocemos, y es oficial, lo dice claramente. El informe de la AIReF dice que se invirtió solo el 6,5% del total durante veintiocho años en rodalies, pero es que el 47,8% fue a Madrid y el 16,8% a Barcelona. Colonial. La ejecución presupuestaria. Usted ha hecho una introducción refiriéndose también al informe de la AIReF básicamente defendiendo una tesis: los del PP todavía lo hacían peor. Que los del PP lo hicieran peor, ministro, lo sabemos todos los que miramos los datos, pero eso no le exonerá a usted ni a sus Gobiernos. Sí, ellos lo hacían peor, pero ustedes también tienen responsabilidades. Mire, el año 2021 la ejecución fue del 35,7% en Cataluña en inversión ferroviaria y en Madrid del 184%. ¿Le suena el nombre de Raquel Sánchez, una diputada del PSC, exalcaldesa de Gavà, que asumió la responsabilidad del ministerio en el año 2021? Pues, escuche, son responsabilidades del PSOE, tuyas, de su Gobierno, no de su persona. En el año 2024 —ahora sí, usted de ministro—, bajó a un 20% en el primer semestre —humillante— y dejaron de publicar los datos posteriores presupuestarios. Eso con su Gobierno y su ministerio. Por tanto, sí que tienen responsabilidades. El PP peor, sí, pero ustedes también tienen responsabilidades, muchas. En el año 2025, este año que acaba de terminar, la licitación de obra pública del Estado bajó al 8,7% los primeros nueve meses del año. Eso también es responsabilidad suya.

¿Consecuencia directa? Pues bien, ¿se acuerda de aquello de la promoción del transporte público? Pues Rodalies de Catalunya perdió en dos años más de diez millones de usuarios, el 8,4%. Es el único transporte público en Cataluña que pierde usuarios. En Madrid, Cercanías ha crecido 15,3 millones, el 7,7%. Datos oficiales tuyos, los puede comprobar. Es obvio, para nosotros hay una relación directa. En los últimos veinticinco años en Madrid se han construido 84 kilómetros de vías nuevas y en Cataluña cero, aunque se están construyendo algunas, sí, pero no están en servicio. Ahora, cero. En el tramo de Recoletos se actuó; en el del Paseo de Gracia, el más saturado del Estado y con limitaciones de velocidad, todavía se está esperando. Esa es la crónica de una muerte anunciada que tenía que terminar de esta manera.

Este trato colonial pensamos que también es el fracaso del modelo marca España para infraestructuras. Como ha dicho otro portavoz también, que un país invierta durante veinticinco años con Gobiernos de diferentes colores el 93,5% del total en alta velocidad radial demuestra que el modelo es centralista, que penaliza las periferias, que agravia a la España vaciada, que menosprecia la movilidad obligada, la de

¹ Nota del Diario de Sesiones: El señor Gavin i Valls pronuncia [ʒeliðə].

² Nota del Diario de Sesiones: El señor Gavin i Valls pronuncia [ʒø liðə].

³ Nota del Diario de Sesiones: El señor Gavin i Valls vuelve a pronunciar [ʒøliðə].

⁴ Nota del Diario de Sesiones: El señor Gavin i Valls vuelve a pronunciar [ʒøliðə].

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 25

cercanías, rodalies, la de la mayoría de los trabajadores y usuarios. En transporte de mercancías por ferrocarril España es el último país de Europa. También es de los delirios de grandeza, de la segunda red de alta velocidad mejor del mundo, más grande del mundo. Aquí nadie ha sido valiente para decir que el Estado español no tiene suficientes recursos ni capacidad para tener la segunda red de alta velocidad del mundo en condiciones, una red suficiente dedicada a mercancías y una red de cercanías de calidad, porque todo lo que se ha ido a la alta velocidad ha sido a costa de abandonar las mercancías y las cercanías. Eso es así, porque solo hay una línea de alta velocidad que es rentable, de verdad; todas las demás son altamente deficitarias. Los trenes de alta velocidad, con su mantenimiento, son carísimos y demuestran que no se puede ni se quiere dedicar los recursos necesarios a un servicio en cercanías seguro y suficiente, porque cuando se tienen se van a Madrid. Por tanto, traspasen y prioricen de una vez. Abandonen, ministro, el proyecto de los 350 kilómetros por hora en alta velocidad de pasajeros. Es otro proyecto megalómano; no sé si quieren competir con China o con Japón. Abandonen ese proyecto, prioricen y garanticen primero un servicio de alta velocidad y de cercanía seguros y de calidad; y garanticen una red de mercancías suficiente. El Estado es el último de Europa en transporte de mercancías; inviertan primero en seguridad y fiabilidad y en separar las cercanías de las mercancías. Es la tercera vez que se lo decimos, ministro: es la garantía del colapso futuro y permanente. Si no se separan las mercancías de las cercanías, no habrá ni mercancías ni cercanías, como está ocurriendo ahora. El cierre del túnel de Rubí, por el mal estado de las infraestructuras, tiene bloqueadas las mercancías de los puertos de Tarragona y Barcelona, dos de los puertos más importantes del Estado español y del Mediterráneo, con un impacto en la credibilidad logística impresionante. Y eso ocurre cuando gobiernan los partidos a los que se les llena la boca al hablar de emisiones y movilidad sostenible. No hay más que decir.

El segundo motivo de fiasco es el modelo de gestión. Mientras ustedes afirman que el Estado español vive la edad de oro ferroviaria, el caos crece. La edad de oro es que los trenes funcionen; los únicos trenes que han funcionado en Cataluña cada día, con el horario previsto y con más oferta, son los de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. También llovía en las vías de la Generalitat de Catalunya. El modelo catalán no soporta ninguna comparación con el modelo español en calidad y servicio, pero ustedes insisten y prefieren que los catalanes sigan sufriendo un mal servicio y que se siga bajo el control de Madrid. Más colonialismo. Y ahora aparece un nuevo traspaso. Después del traspaso de 2010 con el tripartito, el traspaso de ahora nos obliga a que el operador sea Renfe, que es parte del problema, y que tenga la mayoría en la empresa mixta. Ha de traspasarse para que Cataluña pueda implementar su modelo de gestión: un ferrocarril que sea puntual y que satisfaga al cliente. ¿Y cuál es ese modelo?

Hablemos de infraestructuras. Hace más de quince años que Ferrocarriles de la Generalitat tiene planes predictivos presupuestados, con la auscultación de túneles, vías, sensores, etcétera; actuaciones preventivas también para que no se caigan los muros. Que ustedes salgan a decir que el muro de Gelida ha caído por la lluvia, no es admisible. Los muros están diseñados para aguantar el peso del terreno y tienen drenajes para que, cuando caiga el agua, el muro aguante. Por supuesto, si no hay mantenimiento ni vigilancia, los drenajes se saturan, el agua no sale y eso tira los muros abajo. Sí, este accidente de Gelida era evitable. ¿Y sabe por qué? Porque es calcado, ministro, al accidente de Vacarisses del año 2018. En noviembre de 2018 en la R4 hubo un muerto y cuatro heridos porque un talud se cayó. ¿Y sabe lo que dijeron ADIF y Renfe? Que se había caído por la lluvia. También dijeron eso. El accidente de Gelida era totalmente evitable. ADIF no tiene planes preventivos ni predictivos, solo en Madrid, por supuesto; en el resto de la red no existen.

No quiero extenderme hablando de una empresa de ferrocarriles orientada a la profesionalidad ni quiero hacer otras comparaciones. Maquinistas, sí. ¿Cómo es que Ferrocarriles de la Generalitat no tiene problemas con los maquinistas? ¿Quizás se los escucha, están integrados a la gestión con una estructura mucho más profesionalizada? Pues bien, este modelo de gestión catalán que digo no admite comparación y ustedes, erre que erre todavía: quieren impedir que se generalice ese modelo catalán por Cataluña. En esta crisis hemos visto que la Generalitat no pinta nada. El secretario de Estado puede poner orden y dar ruedas de prensa, pero el modelo de gestión de Cataluña es un modelo de reconocimiento internacional, y no porque el consejero diga que es un buen modelo, no; o porque aquí dijera el ministro que es cojonudo, no: es que hay más de 100 millones de crecimiento, sin contar los ferrocarriles de montaña.

¿Sabe quién es el presidente de la Unión Internacional de Transporte Público, la organización mundial de transporte público más importante? Pues el mismo que fue presidente entre los años 2017 y 2021. La misma persona que fue director general de Ferrocarril de la Generalitat durante más de doce años, hasta que el Gobierno de Esquerra decidió prescindir de sus servicios. Un profesional reconocido por su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 26

prestigio. Uno de los principales expertos mundiales sin vinculación política del Colegio de Ingenieros de Puentes y Caminos. Eso sí es un modelo de profesionalización.

En manos de ustedes esto no se va a resolver, porque ustedes y este modelo centralista son la causa de la situación actual. Por eso exigimos un traspaso total.

La señora **PRESIDENTA**: Señoría, debe ir terminando.

El señor **GAVIN I VALLS**: Estic acabant.

Senyor ministre, es veu que a vostè li molesta que li demanin la dimissió i diu que ho fa molt bé, però ho sento molt. Quan un govern fa un rècord de baixa execució pressupostària a Catalunya és motiu de dimissió. Quan surt a dir que el mur que causa l'accident de Gelida no se sap de qui és, però és del ministeri, això és motiu de dimissió. Quan diu que ha caigut per la pluja, quan ha caigut per un mal manteniment, és motiu de dimissió. Quan aquest accident era evitable i ha causat morts i ferits perquè és igual que el de Vacarisses, és motiu de dimissió. Quan tens les mercaderies ferroviàries del corredor mediterrani bloquejades durant varis dies, és motiu de dimissió. Reconeguin d'una vegada les evidències. Ho han fet en les inversions. Reconeguin, ja que el seu model de gestió és un desastre. Traspassin i prioritzin les inversions.

Estoy terminando.

Señor ministro, se ve que le molesta que le pidan la dimisión y dice que lo hace muy bien. Pero lo siento mucho, cuando un Gobierno bate récords de baja ejecución presupuestaria, en Cataluña eso es motivo de dimisión. Cuando sale a decir que el muro que causa el accidente de Gelida no se sabe de quién es, pero es del ministerio, eso es un motivo de dimisión. Cuando dice que se ha caído por la lluvia, cuando se ha caído por un mal mantenimiento, es motivo de dimisión. Cuando este accidente era evitable, y ha causado muertos y heridos, es motivo de dimisión. Cuando tiene las mercancías ferroviarias del corredor mediterráneo bloqueadas durante varios días, es motivo de dimisión. Reconozcan de una vez las deficiencias. Reconozcan que es un desastre su modelo de gestión. Traspasen y prioricen las inversiones.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí, gràcies, presidenta.

Abans de començar voldria tenir unes paraules de record per les víctimes dels accidents tant d'Adamuz com de Gelida, i també expressar el nostre escalf i respecte i acompañament als familiars i amics en uns moments tan difícils.

I per entrar en tema, senyor ministre, ens ha parlat de compensacions econòmiques, ajudes a les famílies. Tot ens sembla molt bé. A aquests familiars els hi farà falta tot, però a mi m'agradaria sentir què és el que farà perquè tot això no torni a passar. I aquí crec que ha descuidat una mica a explicar solucions. I això li dic avui un altre dia negre a Rodalies. Vostè ho ha dit. Un altre dia que ha caigut el centre de control i que a Catalunya tot és un caos. I la ciutadania d'aquest país, i especialment del meu país, ministre, està cansada. Està cansada d'esperar, està cansada de saber si arribarà a treballar, està cansada de perdre hores de vida a les andanes, amb els trens aturats, amb les carreteres. Ara ja les carreteres ja col·lapsades. I està cansada, sobretot de sentir excuses davant d'un caos ferroviari que és permanent perquè cal assumir d'una vegada aquest principi de realitat.

La crisi ferroviària que viu avui a Catalunya no és puntual ni és conjuntural. Té causes estructurals profundes i, gairebé, totes apunten en la mateixa direcció. Crec que tothom ho ha dit i fins i tot vostè se'n dona compte. Anys de desinversió i mala gestió per part de l'Estat, per part de Renfe i, especialment, per part d'Adif. I ho ha dit, fa més de deu anys que hi ha aquesta situació, però mentrestant hi ha hagut partits polítics que s'han preocupat per ampliar l'aeroport i no per arreglar les Rodalies a Catalunya. Això és un menyspreu cap a Catalunya. I tant n'hi fa si es dignen a venir o no es dignen a venir, perquè el cas és que hem de posar més mesures excepcionals. I aquí sí que vull fer un reconeixement al senyor Santano, perquè la veritat és que hi posa molta voluntat, molta més voluntat, jo crec que fins i tot el mateix ministre, i crec que també s'ha de reconèixer quan una persona hi posa tant d'esforç per millorar un sistema ferroviari que difícilment té solució.

El patiment de la gent ara mateix és una crisi humana abans que tècnica i, per tant, demanaríem més implicació per part del ministeri. El 18 i el 20 de gener d'aquest any hem vist les conseqüències més greus

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 27

d'aquesta desinversió: descarrilaments, persones atrapades en túNELS sense llum, víctimes mortals, desenes de ferits. I permetin-me fer un apunt que és imprescindible. Darrere d'aquest caos no només hi ha retards, hi ha hores per hores perdudes, hi ha indignació i, a més a més, hi hem de sumar aquestes víctimes mortals. I quan parlem de la mala gestió, de la manca de manteniment i de decisions ajornades, parlem d'això. Parlem de persones que en aquest cas i, lamentablement, ja no tornaran a casa. I això obliga a deixar de parlar de fatalitats i començar a parlar de responsabilitats. Qui se'n fa responsable i quines solucions hi ha? Perquè, a més a més, més enllà d'aquests titulars, hi ha el patiment quotidià de la gent, que arribarà tard a la feina, d'estudiants que no podran fer exàmens o de famílies que no tornaran a casa. I no parlem de la comoditat de poder-ho fer, sinó que parlem de drets. I per això li pregunto clarament, quantes incidències ha registrat la xarxa de Rodalies i Regionals a Catalunya aquest últim any? Probablement ara no ho sabrà amb exactitud, però no passa res perquè li han posat per escrit. El que sí que m'agrada que reflexionés és a la següent pregunta: quantes hores de vida ha perdut la ciutadania esperant trens que no arriben? I ara li sumo: quantes hores s'hauran de perdre en carreteres congestionades? Perquè clar, si no funcionen les Rodalies s'estan gestionant les carreteres, cosa que també li vaig dir que no estan fent cap tipus de manteniment en aquestes carreteres. I el principal problema que tenim a Catalunya és l'abandonament.

Quan arriba una llevantada, el sistema col·lapsa, col·lapsa perquè està deteriorat. I el problema no és que plogui. El problema és que quan plou queda al descobert tot el que no s'ha fet durant anys: desprendiments, murs inestables, catenàries defectuosas, sistemes de senyalització obsolets. I tot això no apareix de cop. S'acumula quan el manteniment preventiu es substitueix per la deixadesa. I per això li pregunto: quines infraestructures ferroviàries a Catalunya presentaven deficiències conegeudes abans dels darrers incidents? Perquè vostè volia fer un tren Madrid-Barcelona directe que anés a l'Estació de Sagrera. Per quines actuacions previstes estan pendents d'executar abans de posar les enquestes i, sobretot, i el més important, qui decideix ajornar aquestes obres que són tan problemàtiques? Perquè aquí hi ha el nus del problema: mala gestió, decisions equivocades. I el resultat és aquest descontrol. Adif no només gestiona infraestructures perquè sembla que també pren decisions polítiques i les decisions que ha pres els darrers anys han anat en una direcció molt clara. S'han tancat i buidat centres de manteniment, s'ha concentrat la gestió lluny del territori, s'ha externalitzat el manteniment, s'ha reduït el personal propi i això vol dir menys coneixement del terreny, menys capacitat de resposta i també més precarització. Ho denuncien fins i tot els mateixos treballadors. Ho alerten els sindicats fins al punt de convocar vagues per manca de garanties de seguretat. I per això també ho preguntem i també ho hem registrat per escrit: quants centres de manteniment Adif ha tancat o ha reduït els darrers anys a Catalunya? Perquè aquí és on trobarem la causa del problema, i quants treballadors propis de manteniment d'Adif a Catalunya i quants en tenia fa deu anys? Ministre, aquesta sí que li demano que me la contesti ara si pot. Vostè considera que externalitzar el manteniment garanteix la seguretat de la xarxa? Perquè nosaltres tenim clar que no. Quan els professionals treballen sota pressió, amb plantilles insuficients i responsabilitats creixents, qui en pateix les conseqüències és la seguretat i l'eficàcia. Llavors, posa en risc la seguretat de tothom. Vostès seran els responsables que tota una generació no confiï en aquest transport.

I això s'hi ha de sumar un element clau el caos d'informació. Vostè ens diu que la informació ha millorat. Perdoni, és que no ha millorat. És que hi ha missatges contradictoris, anuncis de normalitat que no es compleixen, a no ser que la normalitat sigui que sigui un caos totalment i que ningú sàpiga res, perquè aquest sí que és complex. Estacions obertes amb el servei suspès, usuaris a les andanes sense cap explicació. Vostè considera que aquesta informació és vàlida? És adequada? Per què es permet que les estacions viatgin sense informar que prèviament no hi ha servei i deixen entrar tothom i ningú sap res? Per què el servei d'atenció als usuaris no és capaç de donar unes respostes clares en situació de crisi? Perquè, ministre, no informar bé és maltractar als usuaris. És maltractar aquells usuaris que necessiten el transport per anar a treballar. Perquè no estem parlant de que la gent agafi aquest transport, però vostè és capaç d'imaginar el patiment del qui s'ha llevat a les cinc del matí per anar a treballar, arribem a una estació i ningú li sap dir si passarà el tren o no? O el mateix patiment que té un estudiant que té un examen i ningú li sap dir si passarà un tren. I deixem parlar, també, en aquest cas dels treballadors de Renfe o de Logirail. Vostès els han abocat allà sense cap tipus d'informació, sense saber que han de fer i això passa massa vegades. Al final aconsegueixen que hi hagi insults i caos entre treballadors, mentre els responsables, que són vostès, no estan buscant solucions i miren cap a una altra banda. I això és molt pervers, senyor Puente. I després de tot això hi ha un impacte econòmic també amb aquest caos, perquè quan el sistema ferroviari cau, cauen els trens, cauen els trens de passatgers, però també cau en els trens de mercaderies. I aquí se'n ressent també l'economia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 28

El tancament d'un sol punt crític com és el túnel de Rubí ha deixat ports i empreses sense cap connexió ferroviària amb Europa. Això vol dir mercaderies aturades, empreses obligades a tornar el camió. Mentre ens omplim la boca de mobilitat sostenible, una llei que hem passat tres anys per aprovar-la, per buscar esmenes i com serà capaç d'augmentar aquest trist 4% en transport de mercaderies, què tenim ara al servei ferroviari? Com pot ser que una economia com la catalana depengui d'un sol túnel sense alternatives operatives? On és la planificació? On són les redundàncies en aquests casos d'emergència? On és la visió de país? I aquí, també, vull fer un recordatori a la Generalitat de Catalunya, als seus companys del PSC. On és la visió de país si no estem mirant per aquest transport de mercaderies? La solució la tenim, ministre. De fet, és un pacte que vostès van acceptar i que hauran de complir. Assumir el repte de governar des de Catalunya, davant d'aquest panorama, la conclusió és inapel·lable. Això no es resol ni amb excuses ni amb pedaços. Fa uns mesos ho defensàvem només alguns. Avui és un clam de país, rodalies i regionals. S'ha de governar des de Catalunya i governar vol dir fer de veritat sobre les vies, sobre els trens, sobre el manteniment i, sobretot, sobre la informació a l'usuari. Perquè això és imprescindible complir íntegrament l'accord de traspàs i accelerar-lo i dotar-lo dels recursos necessaris. I aquí la pregunta final és clara: pensa el Govern complir l'accord de traspàs tal com està pactat amb la capacitat real de decisió i execució, o continuarem gestionant Rodalies sense controlar allò que falla cada dia, que es Adif i el manteniment?

Minstre, això no va de sigles ni de partidisme, va de garantir que la gent pugui viure amb normalitat, de seguretat, de dignitat, de país. Un país que no pot confiar en el seu sistema ferroviari és un país que no funciona. Un país que no té ferrocarril omple les carreteres i les col·lapsa. I vostès no volen escoltar solucions. Ara tenim un servei de transport públic pèssim, amb les carreteres col·lapsades i sense manteniment. Catalunya no pot continuar així. Per aquest motiu som independentistes perquè estan gestionats per l'Estat espanyol. És un maltracte sistemàtic cap als catalans i cap a les catalanes i un missatge per als no independentistes: vostès també estan maltractats per les administracions espanyoles. Per tant, posem-nos d'acord i parem ja d'una vegada d'aquest maltracte sistemàtic cap als catalans i les catalanes, perquè els plans anunciats al llarg dels anys s'han caracteritzat per una execució mínima o incomplerta, i el resultat és aquesta xarxa fràgil amb dèficits greus.

I, en resum, i per acabar, els plans anunciats durant anys s'han incomplert sistemàticament. Crec que en això estem tots d'acord. El resultat és una xarxa fràgil, mal mantinguda i descoordinada. Les incidències d'avui són culpa de les obres, però també són culpa dels anys de deixadesa. Afrontem d'una vegada el repte de governar el nostre ferrocarril, igual com hem d'assumir el repte de governar el nostre país d'una vegada per totes, perquè amb el Govern espanyol és un maltracte sistemàtic any rere any.

Gràcies.

Gracias, presidenta.

Antes de empezar, quisiera tener unas palabras de recuerdo para las víctimas de los accidentes tanto de Adamuz como de Gelida, y también expresar nuestra cercanía y acompañamiento a los familiares y amigos en unos momentos tan difíciles.

Para entrar ahora en temática, señor ministro, usted nos ha hablado de compensaciones económicas, ayudas a las familias... Todo nos parece muy bien, a estos familiares les hará falta de todo. Pero yo quiero escuchar qué es lo que hará para que esto no vuelva a ocurrir y creo que aquí ha descuidado un poco explicar las soluciones. Y hoy le digo: otro día negro en rodalies. Usted lo ha dicho. Otro día que ha caído el centro de control y que en Cataluña todo es un caos. La ciudadanía de este país, y especialmente de mi país, ministro, está cansada. Está cansada de esperar; está cansada de saber si llegará a trabajar; está cansada de perder horas de vida en los andenes, con los trenes parados, con las carreteras colapsadas ahora ya, y está cansada también de escuchar excusas que son permanentes porque tenemos que trabajar con esta realidad.

La crisis ferroviaria que vive hoy Cataluña no es puntual, no es coyuntural. Tiene causas estructurales profundas y casi todas apuntan en la misma dirección —creo que todo el mundo lo ha dicho e incluso usted se da cuenta—: años de desinversión y mala gestión por parte del Estado, por parte de Renfe y, especialmente, por parte de ADIF. Y ha dicho: Hace más de diez años que se da esta situación. Pero, mientras, ha habido partidos políticos que se han preocupado por ampliar el aeropuerto y no por arreglar los rodalies en Cataluña. Esto es un menosprecio hacia Cataluña. Y da igual si se dignan a venir o a no venir, porque el caso es que tienen que poner medidas excepcionales. Y aquí sí que quiero hacer un reconocimiento al señor Santano, porque la verdad es que pone mucha voluntad; mucha más voluntad,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 29

creo, que incluso el mismo ministro. Creo que también se tiene que reconocer cuando una persona pone tanto esfuerzo para mejorar un sistema ferroviario que difícilmente tiene solución.

El sufrimiento de la gente ahora mismo es una crisis humana antes que técnica y, por ende, pediríamos más implicación por parte del ministerio. El 18 y el 20 de enero de este año hemos visto las consecuencias más graves de esta desinversión: hay personas atrapadas en un túnel sin luz, víctimas mortales, decenas de heridos... Permitame hacer un apunte que es imprescindible: tras este caos no solo hay retrasos, hay horas perdidas e indignación, y además tenemos que sumar también estas víctimas mortales. Cuando hablamos de la mala gestión, de la falta de mantenimiento y de decisiones postergadas hablamos de esto. Hablamos de personas que no volverán a casa, y esto obliga a dejar de hablar de facilidades, de fatalidades y empezar a hablar de responsabilidades, de quién es el responsable y qué soluciones hay. Porque, más allá de estos titulares, tenemos el sufrimiento de la persona que llegará tarde al trabajo, estudiantes que no podrán hacer los exámenes o familias que no volverán a casa. Y no hablamos aquí de la comodidad de poderlo hacer, sino de derechos, y por ello preguntamos: ¿cuántas incidencias ha registrado la red de rodalies y regionales en Cataluña este último año? Probablemente ahora no lo sabrá con exactitud, pero no pasa nada, porque lo hemos puesto por escrito. Sobre lo que sí que me gustaría que reflexionase es sobre la siguiente pregunta: ¿cuántas horas ha perdido la ciudadanía esperando trenes que no llegan? Aquí sumamos cuántas horas tendrán que perder en carreteras congestionadas, porque si no funciona cercanías se están congestionando las carreteras, cosa que también le tengo que decir. No están haciendo ningún tipo de mantenimiento en dichas carreteras y el principal problema que tenemos en Cataluña es el abandono.

Cuando el sistema colapsa por el mal tiempo lo hace porque está deteriorado y esto supone problemas, problemas que cuando llueve quedan al descubierto: desprendimientos, catenarias defectuosas, sistemas de señalización obsoletos. Todo esto no aparece de repente, sino que se solucionaría con un mantenimiento preventivo que queda sustituido por la dejadez. Por ello, le pregunto: ¿qué estructuras ferroviarias hay en Cataluña que presentaran deficiencias conocidas antes de los últimos incidentes? Porque usted quería hacer un tren directo Madrid-Barcelona en la estación de La Sagrera, pero ¿qué actuaciones está previsto ejecutar? Y, sobre todo, y lo más importante: ¿quién decide postergar estas obras que son tan problemáticas? Porque aquí está la raíz del problema: mala gestión y decisiones equivocadas, y el resultado es este descontrol. ADIF no solo gestiona infraestructuras, parece que también toma decisiones políticas, y las decisiones que ha tomado en los últimos años han ido en una dirección muy clara: se han cerrado y vaciado centros de mantenimiento, se ha concentrado la gestión lejos del territorio, se ha externalizado el mantenimiento y se ha reducido el personal propio. Esto quiere decir menos conocimiento del terreno, menos capacidad de respuesta y también más precarización. Incluso los mismos trabajadores lo mencionan y avisarán a los sindicatos hasta el punto de convocar huelgas por falta de seguridad. Por ello —también lo hemos registrado por escrito—, preguntamos: ¿cuántos centros de mantenimiento ha reducido o cerrado ADIF en los últimos años en Cataluña? Porque aquí es donde encontraremos la causa del problema. ¿Cuántos trabajadores propios de mantenimiento tiene hoy ADIF en Cataluña y cuántos tenía hace diez años? A esto sí le pido por favor que me responda ahora, si puede. ¿Usted considera que externalizar el mantenimiento garantiza la seguridad de la red? Porque nosotros tenemos claro que no. Cuando los profesionales trabajan bajo presión, con plantillas insuficientes y responsabilidades crecientes, ¿quién sufre las consecuencias? La seguridad y la eficacia, por lo que se pone en riesgo la seguridad de todo el mundo. Ustedes serán los responsables de que toda una generación no confíe en este transporte.

Aquí tenemos que sumar un tema clave, el caos de información. Usted me dice que la información ha mejorado. Disculpe, no ha mejorado; hay mensajes contradictorios y anuncios de normalidad que no se cumplen, a no ser que la normalidad sea un caos y que nadie sepa nada, porque esto sí que se cumple. Estaciones abiertas con el servicio suspendido, usuarios en los andenes sin ninguna explicación, ¿usted considera que esta información es válida o adecuada? ¿Por qué se permite que en las estaciones haya personas a las que no se les haya informado previamente de que no hay servicio? Nadie les ha dicho nada. ¿Por qué el servicio de atención a los ciudadanos no puede dar respuestas claras en situación de crisis? Porque, ministro, no informar bien es maltratar a los usuarios que necesitan el transporte para ir a trabajar. Porque no estamos hablando de que la gente coja este transporte por ocio. ¿Usted es capaz de imaginar el sufrimiento de la persona que se ha despertado a las cinco de la mañana para ir a trabajar, llega a una estación y nadie le sabe decir si pasará ese tren o no? ¿O el mismo sufrimiento que tiene un estudiante que tiene un examen y al que nadie sabe decir si pasará un tren? Y déjeme decir también el sufrimiento de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 30

trabajadores de Renfe. Ustedes les han dejado allí sin ningún tipo de información, sin saber qué tienen que hacer, y esto ocurre demasiadas veces. Al final consiguen que haya insultos y caos entre trabajadores, mientras los responsables, que son ustedes, no están buscando soluciones y miran hacia otro lado. Esto es muy perverso, señor Puente. ¿Y después? Después de todo esto también hay un impacto económico con todo este caos, porque cuando el sistema ferroviario cae, caen también estos trenes, los trenes de pasajeros, pero también caen los trenes de mercancías, y aquí se resiente también la economía.

El cierre de un solo punto, como es el túnel de Rubí, ha dejado a puertos y empresas sin ninguna conexión ferroviaria con Europa. Esto quiere decir mercancías paradas, empresas que tienen que volver a utilizar el camión, mientras nosotros nos llenamos la boca hablando de sostenibilidad con una ley que ha pasado tres años para ser aprobada. ¿Cómo será capaz de tener este 3 o 4 % de transporte en mercancías que tenemos en el transporte ferroviario? ¿Cómo puede ser que una economía catalana dependa de un único túnel? ¿Dónde está la planificación? ¿Dónde están las redundancias en estos casos? ¿Dónde está la visión de país? Y aquí quiero también hacer un recordatorio a la Generalitat de Cataluña. ¿Dónde está la visión de país con este transporte de mercancías? Es un pacto que ustedes aceptaron y que tendrán que cumplir, aceptar el pacto de tomarlo desde Cataluña. Esto es inapelable, y no se soluciona ni con excusas ni con soluciones rápidas. Hoy es una solicitud de país: rodalies se tiene que gobernar desde Cataluña, y a partir de aquí tenemos que hacerlo de verdad, encima de las vías, encima de los trenes, con el mantenimiento y, sobre todo, con información al usuario. Porque es imprescindible cumplir íntegramente el acuerdo de traspaso, acelerarlo y darle los recursos necesarios. Aquí la pregunta final es clara: ¿piensa el Gobierno cumplir el acuerdo de traspaso tal y como está pactado, con la capacidad real de ejecución, o seguiremos gestionando rodalies sin controlar lo que falla cada día, que es ADIF y el mantenimiento?

Ministro, esto no son siglas ni partidismo, sino garantizar que la gente puede vivir con normalidad, con seguridad, con dignidad, con país. Un país que no puede confiar en su sistema ferroviario es un país que no funciona. Un país que no tiene ferrocarril llena las carreteras y las colapsa. Y ustedes no quieren escuchar las soluciones. Ahora tenemos un servicio de transporte público pésimo, con carreteras colapsadas. Cataluña no puede seguir así. Por ello somos independentistas, porque estamos gestionados por el Estado español y esto es un maltrato sistemático hacia los catalanes y las catalanas. Y aquí lanzo un mensaje para las personas que no son independentistas: ustedes también son maltratadas por las Administraciones españolas. Paremos, pues, este maltrato sistemático hacia los catalanes y las catalanas, porque los planes anunciados a lo largo de los años se han caracterizado por una ejecución mínima o incumplida, y el resultado es esta red frágil con un déficit grave.

En resumen y, para terminar, los planes anunciados durante muchos años se han incumplido sistemáticamente. Creo que con esto estamos todos de acuerdo. El resultado es una red frágil, mal mantenida y descoordinada. Las incidencias de hoy son culpa de las obras, pero también son culpa de los años de dejadez. Respondamos de una vez por todas al reto de gobernar nuestro ferrocarril y también gobernemos nuestro país de una vez por todas. Porque con el Gobierno español vemos un maltrato sistemático año tras año.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Granollers.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, señora presidenta.

Antes de nada, un recuerdo, como hice en el Pleno, en nombre del Grupo Plurinacional SUMAR para las víctimas mortales, heridos, sus familias, amigos, trabajadores ferroviarios y todos los que estuvieron en las tareas de emergencias. También un saludo afectuoso a todas aquellas personas que en Adamuz y en Gelida nos volvieron a demostrar que vivimos en un gran país. Ahora nos toca seguir acompañando a las víctimas y ver qué lecciones se pueden extraer para que los accidentes no se vuelvan a producir. Hablamos de dos accidentes mortales que casi han coincidido en el tiempo, pero que no tienen ningún elemento en común, salvo su trágico resultado. (**El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia**).

Bienvenido, señor Puente. Usted está hoy compareciendo en el Congreso a petición propia, lo que nunca se consiguió con los responsables políticos del Partido Popular cuando se produjo el accidente de la curva de Angrois, con el resultado de 80 muertos y 143 heridos. Esa es la primera gran diferencia entre el accidente de Angrois y el de Adamuz. La segunda gran diferencia es que, con los informes que hoy se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 31

han publicado, todo apunta a que el accidente de Córdoba se debió a un fallo en la soldadura o en el carril, aunque el Partido Popular y VOX ya tienen sus conclusiones. Si es la soldadura, el Gobierno es culpable. Si es el carril, el Gobierno es culpable y ha de dimitir. En todo caso, sería bueno tomar aire —también los medios y sus tertulianos sabelotodo— y ser prudentes en las acusaciones rotundas. Habrá que esperar a los resultados de la investigación para saber qué provocó el descarrilamiento Iryo, que a su vez, de refilón, impactó con el Alvia, provocando que la tragedia fuera mayor de lo que hubiese sido un descarrilamiento normal. La tercera gran diferencia con Angrois y la forma más habitual de actuar del Partido Popular es la transparencia. Es justo reconocer que usted, señor Puente, pone el listón muy alto. Lo vimos en la dana y lo hemos visto en Adamuz, pero también es alto cuando solo escribe un solitario tuit respecto al accidente de Gelida y la pésima situación de rodalies. Se lo echamos en cara. Usted no estaba en El Ventorro, estaba donde tocaba.

Señor Puente, no podemos olvidar de dónde venimos y que usted alguna vez no ha estado de acuerdo con nuestro grupo en los peros que hemos puesto a los éxitos de la alta velocidad. Ministro, no es de recibo que el trayecto de Madrid a Barcelona en AVE dure seis horas. De nada sirve presumir de una de las mayores redes de alta velocidad del mundo si no nos aseguramos de que su mantenimiento nos permite confiar en su rapidez y puntualidad. Los usuarios necesitan certezas. Necesitan prever a qué hora llegarán a su destino y no dirigirse a las estaciones con la incertidumbre de cuándo saldrán y cuándo llegarán. Acabamos de leer la noticia de que ADIF ha llegado a un acuerdo con las operadoras para retrasar veinticinco minutos el trayecto entre Madrid y Barcelona. Pero que sean veinticinco minutos, que no sea media hora o cuarenta minutos; sea lo que sea, que se sepa. Reconstruir el prestigio del transporte ferroviario ni será fácil ni será rápido, y eso resulta muy doloroso para los que creemos profundamente en el tren como el mejor medio de transporte y el más seguro.

En su día recordará el ministro que desde el atril del hemiciclo le propusimos buscar el acuerdo hacia un pacto de Estado en prioridades inversoras y mantenimiento en infraestructuras. Después de escuchar estos días al Partido Popular y a VOX, y ayer al señor Feijóo, eso parece una quimera. Igualmente, no podemos arrojar la toalla y, con lealtad institucional, le exigimos que ponga toda su energía y la del ministerio en solventar los problemas del ferrocarril convencional y, con urgencia, del de rodalies.

Y hablemos de la pésima situación de rodalies, que usted describió perfectamente. Ministro, da igual que la situación que padecen los usuarios de rodalies hoy no sea al cien por cien culpa suya ni de este Gobierno. No lo es, lo reconocemos. En dos años se ha hecho mucho más que en anteriores Gobiernos. Pero da igual si durante los Gobiernos del Partido Popular, que alguna época incluía a VOX, con la inestimable ayuda de los compañeros de CIU, solo se invertía en AVE y se olvidaba el transporte de cercanías y rodalies, que es el que utilizan los trabajadores; da igual, la vida no siempre es justa, y no lo está siendo con usted. Da igual porque de aquellos polvos vienen estos lodos: hoy usted es el ministro de Transportes y es usted y su equipo quienes tienen que dar soluciones, algunas de ellas a corto plazo, como la información en tiempo real —esta sí en tiempo real, no como la de los otros—, o a los usuarios del transporte por carretera cuando no funciona el servicio. También necesitamos soluciones a medio y a largo plazo.

Les personnes usuàries dels Rodalies porten 20 anys regint excuses de governs que no feien res per millorar el servei. Avui ja no els podem demanar que es crequin quan els diem que sí, que s'està invertint en Rodalies, encara que sigui cert, però que cal temps perquè ho vegin. Els usuaris de Rodalies ja no poden més, ministre. Ho han d'entendre. Estan esgotats d'arribar tard a la feina amb l'estrés que els suposa. Estan farts d'arribar a casa tard, cansats i amb trajectes plens d'incertesa, canvis i destinant un temps que necessiten per descansar o per continuar les seves vides. La situació és insostenible i necessitem respostes, senyor ministre.

Los usuarios de rodalies llevan veinte años ante personas que no hacían nada para mejorar el servicio. Hoy no podemos pedirles que se lo crean cuando decimos que sí, que estamos invirtiendo en rodalies aunque sea cierto. Necesitamos tiempo para que lo vean. Estos usuarios ya no pueden más, ministro. Lo tiene que entender: están cansados de llegar tarde al trabajo, con el estrés que eso supone. Están hartos de llegar a casa tarde, cansados de ir en trayectos llenos de incertidumbre y de no aprovechar un tiempo que necesitan para descansar o para sus vidas. Esta situación es insostenible y necesitamos respuestas, señor ministro.

Se han realizado inversiones y obras que a veces en Cataluña no servían para mejorar frecuencias y velocidades; al contrario, complicaban la operatividad al tratarse de planeamientos urbanos y no de mejoras ferroviarias. Como catalán y conocedor del sufrimiento que durante años viven los usuarios del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 32

Camp de Tarragona, no puedo obviar decirle que ellos ya no confían en nada, han perdido la esperanza, y solo les mueve la frustración y la rabia de llamarnos a todos nosotros por el nom del porc. Escuchar a la derecha del Partido Popular, con el señor Feijóo al mando, nos entristece porque estamos ante un servicio muy fiable y seguro y ellos lo ponen en duda.

Señor ministro, usted nos recordaba que, de cada 2 euros en inversiones en Cataluña, 1 iba a parar a rodiales y seguidamente nos interpelaba con preguntas concretas para pasar de la visceralidad a la propuesta, que es lo que nos corresponde a todos nosotros como representantes electos de esta Cámara. Nos preguntaba cuánto hay que gastar para acercarse al riesgo cero. La respuesta sirve tanto para rodiales como para cualquier tipo de obra ferroviaria: gastar no pensando exclusivamente en el titular periodístico y lucimiento institucional, hacerlo en lo que realmente es necesario, en lo que dé mayor eficiencia a la red, nada de inversiones boletus.

Tras el necesario estudio de las investigaciones del descarrilamiento de Iryo, y conocidas las causas del desprendimiento de Gelida, es obligado hacer un *reset* y empezar a invertir más en el mantenimiento de los elementos externos de las vías, como usted ha citado: taludes, trincheras y puentes. Hay que incrementar el material rodante, y es cierto que se ha hecho. También hay que recordar, como ha hecho usted, que con los Gobiernos del Partido Popular hubo un cero patatero, y ese fue su legado. Mientras que en Europa no consigamos ponernos de acuerdo, como en tantas otras cosas, para crear una empresa ferroviaria tipo Airbus, si es necesario, se ha de hacer un plan de choque para parar el golpe de falta de trenes, y si China garantiza la fiabilidad y la entrega en dieciocho meses, pues se compra en China, no pasa nada.

Respecto a la otra —¡oh!— pregunta que nos formulaba, ¿paralizamos el servicio mientras se ejecutan las obras? Reconocemos que el modelo mixto, que para nosotros también es el adecuado, depende del volumen de los pasajeros que haya que transportar y la capacidad de ofrecer un servicio alternativo con garantías. Las obras y el servicio alternativo de Roda de Bará, con 30 millones, y de la R3, con 52 millones, han abierto el camino para evaluar qué conviene en cada caso. Estos días en Cataluña hemos podido constatar lo que nuestra portavoz de los Comunes ha resumido en tres palabras respecto a la gestión de la crisis inmersa en la normalidad de un sistema pésimo: tarde, mal e insuficiente.

Si me permite, señor ministro, seré yo el que le formule una serie de preguntas con la intención de encontrar soluciones a corto, medio y largo plazo. ¿Están ustedes —ADIF, Renfe y la Generalitat— dispuestos a acelerar y modificar su hoja de ruta y el traspaso? Me explico. Después de los acontecimientos de estos últimos días suena a broma su anuncio —que ha envejecido muy rápidamente— de construir un nuevo trazado de alta velocidad entrando en Barcelona por los túneles de nueva construcción desde el Vallès, atravesando la Sierra de Collserola, para mejorar los tiempos de Madrid-Barcelona con velocidades de 350 kilómetros por hora, descongestionando la ruta del sur y del Camp de Tarragona. Ese anuncio hoy suena contra el sentido común. Como usted manifestó en el Senado, la línea puede absorber muchas más frecuencias hasta los límites a que se llegan en Italia. El aumento de la velocidad no es un reclamo, porque si los retrasos por las limitaciones temporales de velocidad no lo reivierten, ese paso ya hace tiempo que se dio. Es cierto que el exceso de celo justificado de los maquinistas de la línea de Barcelona-Madrid continúa en el tiempo puede hacer que los usuarios regresen el avión y se queden en él, como ya pasa con los viajeros de Tortosa-Barcelona, usuarios que, dado que no saben si su tren saldrá, llegarán o cuánto retraso acumulará, prefieren ir en bus que en tren. Estamos en un punto muy arriesgado, donde nos jugamos la intermodalidad del futuro con el tren como eje vertebrador.

Tampoco es de recibo que, mientras los taludes están empapados por las borrascas que han asolado Cataluña y España, ustedes les rían las barbaridades que proponen en el territorio, como el traslado de la estación de Figueras a un lugar alejado del centro de la ciudad. No ayuda a la credibilidad del ministerio ni de la Generalitat de Catalunya seguir empeñados en construir el cuarto cinturón, ahora suavizado con el nombre de Ronda del Vallès. Todos los expertos reconocen que el principal reto que tenemos es pasar las mercancías del camión al ferrocarril y esta opción sigue atascada, no solo en el túnel de Rubí, sino en el vergonzoso 4 % de la cuota. El sector industrial nos avisa, como han citado antes, de que o mejoramos en conexiones con las ejecuciones ya en marcha —hoy bloqueadas por los desprendimientos— o estamos poniendo en riesgo sectores básicos de la economía de Cataluña.

Me quiero detener en una infraestructura que afecta directamente al Camp de Tarragona, el desvío por el interior de las mercancías, para que a medio plazo no colapse la línea de la costa. ¿Estamos por desdobljar la línea Salomó-Roda de Bará, dando también servicio a pasajeros y con una variante que elimine el paso de nivel de Roda? Aún menos comprensible es la obsesión por ampliar las instalaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 33

del aeropuerto del Prat cuando está demostrado que se pueden aumentar vuelos —necesidad que nosotros no compartimos— sin ampliar la pista. Tampoco son creíbles las anunciadas grandes obras ferroviarias de la nueva línea transversal ni la orbital, que buscan un titular y hacer soñar con beneficios a las grandes constructoras. Son propuestas muy alejadas de las necesidades urgentes que el desprendimiento del talud de Gelida nos ha mostrado con su cara más trágica.

Lo que sí se necesita, más allá de las marchas en blanco que cada noche efectúan los operarios de ADIF, son las necesarias medidas preventivas. Hoy, en trazados como Cataluña, a merced del cambio climático, que golpea las infraestructuras, se precisa un visionado a pie de los puntos críticos que se detectan. En este caso concreto, hay que felicitar la capacidad de reacción mostrada por el secretario de Estado, el señor Santano, para incrementar la partida en estas necesidades urgentes que no representan un gasto extremo comparadas con otras partidas y que harán más cómoda la vida de la gente. Aún queda mucho por hacer hasta el año 2030 —voy acabando—. (**La señora presidenta ocupa la Presidencia**).

De cara al nuevo plan de rodalies, le formulo un decálogo de acciones a modo de pregunta que hoy o en el futuro inmediato deberá responder. ¿Para cuándo convertir en fijos los tramos de limitación de velocidad que están por cumplimiento de normativa y que se podrían incorporar a las planificaciones para que la realidad del trayecto se atenga al tiempo necesario de realizarlo? Algunas son del año 2005. ¿Para cuándo la cuadriplicación de las vías de la R2 Sud desde Castelldefels? ¿Para cuándo la conexión Granollers-Mataró-Vilafranca-Vilanova i la Geltrú que sustituirá a la obra de la red orbital? ¿Para cuándo la mejora de la línea Lleida-Manresa para que sea posible alcanzar los 140 kilómetros por hora? ¿Para cuándo la conexión Binéfar-Lleida con parada en Almacelles? ¿Para cuándo las mercancías por el interior a su paso por Tarragona?

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que ir terminando, señoría.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Voy acabando ya, me quedan dos segundos.

¿Para cuándo una solución creíble y real sobre la R1 en el Maresme que mantenga el actual dibujo de la línea y no aleje al tren de la gente? ¿Y para cuándo la solución al colapso de los túneles de Paseo de Gracia y Plaça Catalunya, recuperando el proyecto de la estación de Francia y su playa de vías? ¿Para cuándo —y acabo— la creación de un mando único en Rodalies que unifique la gestión de Renfe —que nunca se debió separar—? ¿Para cuándo la declaración de emergencia climática que permita la contratación urgente de personal para ADIF y Renfe y para la nueva empresa pública de rodalies que elimine la burocracia defensiva de la Administración pública y las contratas?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Quiero reiterar mis condolencias más sentidas por las víctimas del accidente de Adamuz y de Gelida y también quiero desejar una pronta recuperación a los heridos.

Yo pensaba que esta iba a ser una comparecencia en la que se iban a exigir explicaciones y asunción de responsabilidades, y he visto que es como una especie de carrusel para determinar y reivindicar el qué hay de lo mío de cada uno de los intervenientes. Pues VOX no va a hacer lo mismo.

¿Ha dormido bien esta semana, señor ministro? ¿Ha dormido bien? Se lo pregunto porque 47 personas no volverán a despertar y sus familias viven atrapadas en una enorme pesadilla de la que esperan respuestas. (**Rumores**). Y millones de españoles y especialmente muchos catalanes sufren hoy las suspensiones de líneas de alta velocidad, el caos de rodalies y un sistema ferroviario absolutamente colapsado. No sé si lo sabe, pero se ha producido recientemente esta mañana otro accidente muy cerca de su tierra, en Valladolid. No tenemos la patente de corso los catalanes, es un colapso total del sistema ferroviario español.

Dice usted que todo va bien. Usted ha tenido el cuajo de decir el otro día en el Senado que usted lo ha hecho todo muy bien y que se siente muy orgulloso de su gestión. Pues bien, 47 muertos después, miles de personas tiradas en los andenes, un sistema de cercanías en Cataluña, de rodalies, totalmente colapsado, miles de horas de trabajo perdidas; hay un informe que dice que son casi 400 000 personas las que en Cataluña pierden la oportunidad de coger el tren a diario. Hoy ha habido sindicatos ferroviarios concentrados en la puerta de su ministerio reivindicando mejoras. Ayer mismo, la empresa ADIF pidió a Renfe, a Iryo y a Ouigo retirar los servicios del Madrid-Barcelona porque las vías no son seguras, y no son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 34

precisamente las vías donde se han producido los accidentes, señor ministro, son otras vías, otros trayectos. Y dice usted que lo ha hecho todo muy bien. Ha colapsado todo el sistema a la vez y dice usted que es porque se ha producido un cambio climático, porque llueve y porque hay saturación hídrica —no sé, yo hasta no hace mucho pensaba que la saturación hídrica era un concepto forestal y no ferroviario—. Pero nosotros lo que creemos es que aquí ha habido una enorme negligencia con responsabilidades criminales.

Usted presume de ser el ministro que más ha comparecido. Lo ha dicho hoy aquí otra vez; lo que calla es por qué comparece en esta comisión y en esta Cámara. Porque cada comparecencia ha sido una alarma, ha sido consecuencia de averías, de descarrilamientos, de fallos en la señalización, de cortes, de caos operativo, de cientos de pasajeros afectados, perjudicados por su mala gestión, señor ministro. Esto a usted no le excusa, es por su culpa. Y no venía precisamente en cada una de esas comparecencias a explicar éxitos. Sí, nos ha leído informes con grandes proyectos de inversión que no se traducen en nada. Ha venido siempre a justificar el desastre que vivimos los españoles que tenemos que coger el tren a diario.

Lo que usted llama el mejor momento de la historia ferroviaria ha sido en realidad el periodo más negro de la historia de España desde que tenemos trenes. Jamás se había producido un colapso nacional del sistema ferroviario: en la red convencional, en la de rodalies, en la de cercanías, en la de alta velocidad, todas, incluso con afectaciones a las carreteras, como se han producido en Cataluña, dando lugar a unos colapsos en las rutas que han impedido que miles de catalanes llegaran a tiempo a su trabajo perdiendo así cantidad de oportunidades.

Ni el accidente de Adamuz ni el de Gelida son imprevisibles, se lo han advertido algunos de los que han intervenido antes; esto ha sido una tragedia anunciada y es usted directamente el responsable. Aquí se ha hablado del informe de la AIRF, por lo tanto, los técnicos le advirtieron en ese informe, que no es de ayer precisamente; le han advertido los ingenieros —todos hemos oido hablar al decano del Colegio de Ingenieros de Caminos diciendo que había una falta de inversión—; la desinversión se la hemos advertido también los grupos de la oposición; se lo han advertido los sindicatos; se lo advirtieron los maquinistas; le avisamos los usuarios, y también se lo dijimos desde la oposición. Por eso ha sido usted el ministro que más veces ha comparecido en esta Cámara. Pero usted y el presidente de Renfe siguieron con su chulería y sus amenazas, negándolo todo y culpando a los demás. Ustedes siempre tienen a alguien en el que escudar su culpa; cuando no es el cambio climático, son los bulos de la ultraderecha —la gente ya se ríe— o es la lluvia y demás. Pero lo cierto es que usuarios y técnicos alertaron de las vibraciones anómalas, de tramos degradados, de carriles en mal estado y de falta de mantenimiento. La falta de mantenimiento la han comentado también los técnicos, no es una invención ni un bulo de la ultraderecha. Son los propios técnicos, los sindicatos y los maquinistas los que han advertido de esa falta de mantenimiento.

¿Y qué hizo usted? Negarlo todo, ridiculizar a todo aquel que se atrevía a llevarle la contraria, señalarlos a todos como unos alarmistas. Es más, se han atrevido incluso a amenazar a los maquinistas con despedirlos y reírse de ellos hablando de sufrimiento emocional después de haber perdido a dos compañeros. Les han dicho que faltar al trabajo, si se ponían en huelga, era motivo de despido. ¡Es que incluso les han llegado a amenazar! La verdad es que su falta de empatía es absolutamente inaceptable, señor ministro.

Hoy hemos sabido otro dato —conforme va pasando el tiempo sabemos más cosas—, un dato que pulveriza su relato de mentiras. Según usted, era una vía absolutamente renovada —se encargaron los técnicos de desmentirlo—, pero es que, además, también hemos sabido que en el año 2023 Europa concedió más de 111 millones de euros para sustituir carriles y traviesas en la línea Madrid-Sevilla, precisamente la afectada, porque la consideró obsoleta y urgente de renovar. Lo ha dicho Europa. ¿Dónde está ese dinero, señor ministro? ¿Se utilizó para la renovación de la vía? ¿En qué se ha invertido? Porque no se ha traducido en mejoras, precisamente. Que usted escude su culpa en los demás o en Gobiernos anteriores cuando llevan ocho años gobernando ya no cuela, señor ministro. Este colapso es responsabilidad absolutamente suya y de su Gobierno.

Incluso cuando Bruselas alertaba de ese deterioro, usted vendía que la línea era moderna, segura y que estaba totalmente renovada —luego lo ha ido matizando—. Los profesionales hablaban de grietas y usted repartía propaganda. Estos días le hemos visto en unas imágenes repartiendo pines en el Consejo de Ministros para decir que habría trenes que llegarían a la velocidad de 350 kilómetros/hora, y usted había anunciado también que estaban estudiando la posibilidad de que los pasajeros viajaran a pie. Eso usted lo dijo en noviembre. Imagínese si se produce un accidente de estas características a 350 kilómetros/hora con viajeros viajando de pie.

Luego dice que a usted lo ocurrido no le resta legitimidad. Usted era absolutamente inconsciente del estado en el que estaba el sistema ferroviario español y, por lo tanto, es responsable. Hoy, 47 muertos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 35

después, su propaganda se ha estrellado contra la realidad, señor ministro. Hay 80 tramos con limitaciones en la alta velocidad, cientos de tramos limitados en la red convencional y un colapso crónico llamado rodalies que se ha convertido en una vergüenza histórica. Usted convirtió la seguridad ferroviaria en un relato publicitario y esto ha tenido como resultado una tragedia nacional.

Como le digo, esto no es una fatalidad, es la consecuencia directa de haber convertido el Ministerio de Transportes en el epicentro de la corrupción política, porque esto viene de antiguo, señor ministro. Ya sé que los demás no se lo van a decir, pero nosotros sí. Ustedes tenían un montón de chiringuitos montados para colocar a sus enchufados, pero tuvieron que hacerlo en ADIF y en Renfe, poniendo en riesgo la vida de millones de españoles. Colocaron a dedo a asesores sin formación, a directivos sin escrúpulos, amañaron contratos, cobraron mordidas, desviaron fondos, se rodearon de gente que no pasaría una auditoría ni ética ni de competencia y hoy tienen a un exministro en la cárcel y a toda su mafia imputada, señor ministro, y eso tiene consecuencias. Hoy sabemos que una de las empresas que intervinieron en la vía está directamente vinculada a la trama de corrupción liderada por Koldo García, pues fue adjudicada y ejecutada en plena etapa de esta trama, y usted viene hoy aquí a justificarlo —como supongo que también lo hará el día que tenga que acudir a un tribunal— y dice que lo ha hecho todo muy bien. No, señor ministro, usted ha sido negligente y de esa negligencia se han derivado muertos. Mientras faltaba dinero para seguridad y mantenimiento —y hoy faltan maquinistas y personal—, un simple correo destapó que en ADIF hay más de 780 personas contratadas fuera de presupuesto. ¿Qué hacían esas personas? Hemos leído cartas en los periódicos de interventoras del Alvia que dicen que se veían obligadas a trabajar ellas solas en un tren junto al maquinista para atender a más de 400 personas por falta de personal. En lugar de incorporar técnicos e ingenieros, ustedes amañaban contratos mientras las vías se degradaban y el dinero desaparecía. Eso no es un error ni una fatalidad, señor ministro, sino corrupción estructural, y hemos visto cómo la corrupción mata.

Usted ha mentido y lo ha visto toda España. Mintieron con la inversión, han mentido con la renovación de las vías y han mentido incluso después del desastre, y cuando su relato se ha desmoronado y han intentado sacudirse la responsabilidad echándole la culpa a las empresas, porque han desmontado sus mentiras, usted las ha mandado callar y ha dicho que usted apelaba a las cláusulas de confidencialidad para que se callaran, porque no podían suministrar información. Eso lo ha hecho usted, que ha hablado de transparencia. Puro matonismo ministerial.

Hoy esta comisión no debate un accidente, sino algo mucho más grave, debate si un ministro puede mentir, ocultar informes, amenazar a las empresas, tapar la corrupción y seguir en el cargo mientras las familias entierran a sus muertos. No puede culpar más a otros. Deje de hacer el ridículo, porque ya nadie les cree, ni cree en los bulos ni se cree nada; la gente quiere que ustedes asuman responsabilidades, porque durante siete años han sido ustedes los responsables del sistema ferroviario. Durante estos siete años ustedes han inflado la demanda más de un 30 %, con bonos gratis y propaganda. ¿Se acuerda del bono joven del verano, con el que llamaban a todos los jóvenes a viajar en los trenes para luego dejarles tirados? Todos hemos visto las incidencias que se han producido este verano y el anterior, cuando les dejaron tirados en las vías por las averías constantes. Ustedes han dedicado más dinero a subvenciones que al mantenimiento de la red de alta velocidad. Ustedes han generado más pasajeros, sí, pero menos mantenimiento, y esa es la ecuación de la catástrofe, señor ministro. En noviembre usted solamente había ejecutado el 55 % del presupuesto. Todos sabemos que inaugurar da fotos, pero mantener la vía no.

Ya que hablaba de investigación, el informe de la CIAF es muy claro: el carril estaba roto antes del accidente, varios trenes circularon por una vía dañada sin que nadie lo detectara y materiales nuevos convivían con los del año 1989, un fallo estructural que provocó el descarrilamiento. Y eso no es mala suerte, sino una negligencia. Y tampoco es cierto lo de los medios de control. Usted habló el otro día de nueve trenes de auscultación, pero la realidad que ha trascendido es que solo uno de ellos estaba operativo, dos en pruebas y el resto fuera de servicio. Se han invertido 113 millones en trenes de auscultación. Díganos por qué no fueron capaces de detectar una avería como esa, pues en noviembre hubo una auscultación y no la detectó.

¿Por qué tardaron casi una hora en saber que había otro tren descarrilado? ¿Por qué tuvo que ser un pasajero herido el que diera la alarma? ¿Por qué durante sesenta minutos nadie actuó? Cada minuto fue una oportunidad para salvar vidas, ministro. Ustedes fallaron en la coordinación y en la monitorización, y fallaron los protocolos. Ustedes no estaban en la realidad de lo ocurrido. Usted viene hoy aquí como ministro y, por lo tanto, tiene que asumir responsabilidades, porque es usted el que firma los presupuestos, es usted el que nombra a los responsables de ADIF y es usted el que fija las prioridades. Hoy se ha hablado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 36

mucho de prioridades. Es usted quien las fija y, por lo tanto, si no se cumplen, es usted el responsable. Le pregunto: ¿va a asumir su responsabilidad política o va a seguir aferrado al cargo mientras el país asiste al colapso del sistema ferroviario nacional del que dependen millones de españoles?

La señora **PRESIDENTA**: Señoría, debe terminar ya.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Usted tiene que marcharse, señor ministro, porque además eso no sería una derrota, sino lo único decente que a usted le corresponde hacer. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Palencia Rubio.

El señor **PALENCIA RUBIO**: No. Yo sé que me quiere escuchar, pero es el turno del Grupo Socialista.

La señora **PRESIDENTA**: Se ha hablado en la Mesa de esta mañana. Como es una petición de la comparecencia del propio Gobierno, como siempre, cierra el partido del equipo. (**Protestas**).

El señor **PALENCIA RUBIO**: No, no. (**Rumores**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): No, no. No se ha votado eso. (**Rumores**).

La señora **PRESIDENTA**: Sí, sí, se ha comentado en la Mesa esta mañana.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): No, no se ha votado eso. Es de menor a mayor. (**Rumores**).

El señor **SECRETARIO** (Ramajo Prada): No se ha dicho. ¡Qué vergüenza!

La señora **SECRETARIA** (Iniesta Egido): Sí, que cerraba el grupo que apoyaba al Gobierno. Sí que se ha dicho en Mesa. (**Rumores**).

El señor **PALENCIA RUBIO**: Que lo diga el letrado. (**Rumores**). Presidenta, que lo confirme el letrado, que es independiente.

El señor **LETRADO**: Lo ha dicho la presidenta. (**Rumores**).

El señor **PALENCIA RUBIO**: No, no, ha dicho que se ha acordado.

El señor **LETRADO**: Lo ha comentado la presidenta y nadie ha dicho nada.

La señora **PRESIDENTA**: Claro, se ha hecho la propuesta de lo que íbamos a hacer.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Quiero comunicar al conjunto de los portavoces parlamentarios que se ha tratado en la Mesa y ningún grupo ha hecho ninguna observación. Era de menor a mayor, cerrando el grupo que sustenta al Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): No, no, no es así.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Perdone, a mí no me llame mentiroso. Es decir, ha sido así. (**Rumores**).

La señora **PRESIDENTA**: Bueno, continuamos con el orden del día.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Palencia.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Pedimos un receso, porque se está saltando usted... (**Rumores**).

La señora **PRESIDENTA**: No hay ningún receso.

El señor **VERDEJO VICENTE**: Lo ha dicho el letrado.

El señor **PALENCIA RUBIO**: No, el letrado ha dicho que lo ha dicho la presidenta, no que lo hayan aprobado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 37

El señor **VERDEJO VICENTE**: No, ha dicho que nadie se ha puesto en contra.

La señora **PRESIDENTA**: Bueno, continuamos.

Tiene la palabra, por doce minutos, el señor Palencia Rubio. (**Rumores**).

El señor **PALENCIA RUBIO**: Señor ministro, señorías, hoy nos acompaña el dolor de las víctimas —mientras otros solo están preocupados del relato—, pero también el de sus familias, el respeto a su memoria y la obligación de decir la verdad. España llora cuarenta y siete vidas —cuarenta y seis en Adamuz y una en Gelida—, vidas truncadas y familias marcadas para siempre. Los familiares han dicho que lucharán por conocer la verdad, porque solo la verdad puede empezar a cerrar una herida que nunca se cerrará del todo. En este Congreso debemos comprometernos con ellos, pero también con los trabajadores del sector ferroviario, que hoy masivamente han pedido la dimisión del señor Puente ante su despacho y han sido ignorados cuando alertaban de problemas de seguridad. Con ese respeto a las víctimas, con esa exigencia de la verdad y con el objetivo de recuperar un tren seguro y digno, que es lo que han pedido los sindicatos, intervengo hoy.

Señor ministro, ha dedicado cuarenta y un minutos a rodalies, veintinueve a Adamuz y cero al resto de España. ¡Cómo se nota dónde se juega usted su futuro! (**Aplausos**). ¿Entiende ahora por qué fue reprobado? ¿Entiende ahora por qué el tren no vive el mejor momento de su historia? ¿Lo entiende? (**Rumores**). ¿Sabe por qué sigue usted hoy ahí sentado como ministro? No se engañe más, hoy sigue de ministro porque Sánchez le necesita para resistir y porque su debilidad les permite a sus socios aumentar el botín. (**Rumores**). Señor Puente, el ego y la soberbia nunca son buenos, pero con cuarenta y siete muertos, mucho menos. Ni asume error alguno ni está dispuesto a escuchar ni pide perdón a las familias. Eso sí, pide perdón a los usuarios de rodalies. ¿Qué cree que opinan las familias y los heridos al escucharle decir que lo ha hecho muy bien? Sinceramente, le queda muy grande el ministerio, porque, aunque usted diga que su dimisión sería injusta, aquí lo único injusto es que hayamos tenido que llegar a este punto. Lo único injusto son las cuarenta y siete vidas rotas. Lo injusto es lo que sufrimos los españoles en los últimos años: un deterioro continuo, progresivo e inadmisible de los servicios públicos competencia del Gobierno de España. Lo injusto es que los españoles nos preguntemos dónde está mi dinero, cómo es posible que paguemos más impuestos que nunca y hayan colapsado el servicio ferroviario, las carreteras, el sistema eléctrico y el sistema de protección a las mujeres. Lo injusto es conocer, gracias a la UCO, a los jueces y a la prensa, a quiénes llegaba y cómo se repartían nuestro dinero. (**Rumores**).

Centrémonos en el colapso del sistema ferroviario, que lleva años avisando y que usted ha ignorado de manera negligente y, lo que es peor, de manera deliberada. Lleva ocho años gobernando y para usted su ministerio no ha sido el Ministerio de Transportes, sino el ministerio de la financiación del PSOE, el ministerio para colocar mujeres prostitutas y enchufados (**rumores**) y el epicentro de la corrupción moral y económica del sanchismo. Han tenido siete presidentes de Renfe y ADIF y han colonizado las estructuras de la dirección con cambios constantes, muchos de los cuales están bajo sospecha o envueltos en polémica, y el responsable de todo esto es Pedro Sánchez, por nombrar a ministros como Ábalos y a usted mismo. De aquellos polvos, este fango.

Señor Puente, intenta engañarnos para exculparse cuando afirma que la causa del accidente no ha dado la cara en ningún momento. La realidad es otra, no es que la causa no diera la cara, es que usted no quiso mirar el problema, porque ignoró las incidencias, ignoró las advertencias, ignoró la ley y el Parlamento e ignoró los datos. Actuó de manera negligente. Ignoró cancelaciones y retrasos masivos, vibraciones, roturas de catenaria, descarrilamientos y fallos reiterativos tanto en la infraestructura como en los trenes. Ignoró a los pasajeros cuando caminaban por las vías, pasaban las noches en trenes y estaciones, rompián ventanas para escapar o respirar y permanecían horas sin información. Y siempre siguió el mismo patrón: ocultar la verdad, culpar a otros, ganar tiempo y desacreditar a quien decía la verdad. Así gestionó usted el caos ferroviario. Ha ignorado y desacreditado todas las advertencias, ya vinieran de maquinistas, tripulantes o trabajadores; de ingenieros, periodistas o políticos, e incluso de la CIAF, de la agencia de seguridad o de la Guardia Civil. ¿Todo el mundo le tiene manía? Señor Puente, tiene un problema y no es con el neofascismo. Su foto debería aparecer en el diccionario junto a la palabra bulo.

Siempre ha comparecido aquí, en el Congreso, forzado por las circunstancias, negando el caos ferroviario y despreciando las advertencias que le hacíamos aquí. Ha bloqueado treinta comparecencias aquí de responsables del Gobierno, así que no mienta. Rechazó las propuestas del Grupo Popular para mejorar el sistema ferroviario, incluso las aprobadas por una amplia mayoría y, lo que es más grave, las incluidas en una ley. La ley obliga a aprobar un choque extraordinario con un plan de atención urgente a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 38

pasajeros, con un protocolo público de análisis de incidencias. Le quedan cuarenta y ocho horas, ¿va a cumplir la ley y el plazo? Incumple desde el 1 de enero al negarse a recuperar los criterios de puntualidad y devoluciones que usted robó a los españoles. Incumple, de nuevo, la ley el 31 de enero cuando lo suspende. Hasta la OCU ha tenido que salir hoy a lanzar una campaña clara: «El tren se puede retrasar, tus derechos no». ¿Por qué no cumple la ley? ¿Por qué nos oculta el informe de la Abogacía del Estado? Tenía obligaciones y las ignoró. ¿Por qué cobra billetes a precio de alta velocidad cuando no puede garantizar la calidad del servicio?

Y, por último, ignoró los datos: señales de riesgo que, si se analizan correctamente, pueden evitar accidentes más graves. Usted los ignoró todos. Según la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en España, desde 2022 se han disparado. (**Muestra un documento**). Ocho de cada diez incidentes que pueden acabar en un accidente grave se deben a problemas con la infraestructura. Escuche, señor Puente, no con el tren, con la infraestructura, concretamente en la vía, por roturas y deformaciones. Y España es el sexto país en Europa, superando la media europea. Por tanto, la pregunta es clara: ¿hizo un plan de choque o tomó alguna medida para aumentar las inspecciones?

Ignoró el aumento de descarrilamientos. La CIAF desde 2017 dice que se han multiplicado por cinco el número en España. Ignoró los informes de la CIAF, el de Pajares y el de Brazatortas, ese que sacó el otro día, similares técnicamente al de Adamuz, donde hubo una rotura de carril. En 2018 y en 2019 la CIAF vino a decir que no se estaban detectando los problemas internos en los carriles y que había que mejorar la inspección y la auscultación.

Ignoró las consecuencias del incremento del tráfico. Como país hemos tenido el reto de hacer bien la liberalización y ustedes lo han hecho rematadamente mal. Según la CNMC, entre el año 2021 y el 2024 los pasajeros se han triplicado —y, concretamente, por Adamuz se han duplicado—, en cercanías han pasado de 284 a 448 millones y en media distancia son más del doble. Usted, señor Puente, dijo: Un sistema en caos no crece dos dígitos al año. ¡Qué soberbia! ¡Qué imprudencia, señor Puente! Eso mientras ignoraba a los maquinistas que le reclamaban que, si aumentan las circulaciones, necesitamos medidas de mantenimiento, más auscultaciones y muchísima más asiduidad. El presidente del Consejo General de Colegios de Químicos de España y catedráticos de varias universidades también lo tienen claro: el accidente de Adamuz se podía haber evitado con más auscultaciones. La pregunta es clara: ¿se hicieron más ultrasonidos en Adamuz en el año 2025 que en el año 2021? ¿Por qué sigue sin publicar los ultrasonidos de la soldadura? Tensionaron el sistema y, después del trágico accidente, frenaron la segunda fase de la liberalización, y ayer deciden suprimir horarios de trenes. ¿Por qué antes acelerar y ahora frenar y retroceder?

Y llegó el trágico accidente de Adamuz; un accidente que no solo revela un problema ignorado durante años, sino una gestión posterior basada en el caos y en la mentira para exculparse. Mandaron a un maquinista de otro tren a buscar el Alvia porque no conocían su ubicación exacta. (**Rumores**). No supieron que el Alvia había descarrilado hasta treinta minutos después. Filtraron partes de las conversaciones que interesaban al Gobierno y al Partido Socialista cuándo y cómo quisieron. (**El señor Ramos Esteban: ¡Madre mía!**). Intentaron confundir con el peso del Iryo, un peso que ustedes autorizaron. Negaron hasta que no pudieron más que el problema era de la vía. Ocultaron a la CIAF durante dos semanas el certificado de la soldadura y sigue sin hacerla pública. ¿Lo hará hoy? ¿Esa es la transparencia? En pocas horas bajaron, subieron y volvieron a bajar las limitaciones de velocidad. Intentaron responsabilizar a los maquinistas calificándolos de celosos y estos respondiendo que ahora se atienden a situaciones que antes de Adamuz se ignoraban. Y ahora ADIF anuncia que se suprimen trenes de la línea Madrid-Barcelona de última hora para hacer más mantenimiento y que se alarga veinticinco minutos el trayecto. ¿Sabe lo que dijo usted aquí en septiembre? ¿Pero no dijo que estaba perfecta, que iba a ir a 300 kilómetros por hora? Le contamos la situación, le pedimos que lo estudiará y nos mandó a paseo. Su reacción fue anunciar un AVE a 350, con chapa incluida. Todo un despropósito.

Pero el Gobierno optó conscientemente por la más vergonzante huida hacia adelante de la democracia: seguir tapando sus responsabilidades en el Gobierno. (**El señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Puente Santiago, revisa su teléfono móvil**). La noche del 18 de febrero —escúcheme, porque creo que no está atendiendo— (**el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Puente Santiago: Sí le estoy atendiendo**) afirmó textualmente estas frases: Accidente tremadamente extraño. Es raro. Estamos hablando de materiales prácticamente nuevos. Pero, señor Puente, ¿qué parte de la expresión materiales prácticamente nuevos es compatible con usar materiales del año 1989? Mintió, señor Puente, desde el minuto uno; ni extraño, ni raro, ni materiales prácticamente nuevos. Hoy sabemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 39

que en el lugar del accidente había carriles viejos, pero aún desconocemos si el balasto, las traviesas o los tira fondos eran viejos o nuevos. ¿Puede aclarar algo hoy? Y no es ni extraño ni raro, porque los datos le contradicen. En el informe de INECO identifican el riesgo de la soldadura y, días después, una rotura de soldadura en el AVE Madrid-Barcelona. Señor Puente, además, es reincidente. ¿Sabe lo que su ministerio y usted hicieron en mayo con el petardazo de la Sagra en esa misma línea? ¿No lo recuerda? Informaron que la catenaria se había cambiado hacia bien poco. ¿Le suena? Pues también fue mentira. El 21 de enero afirmó, sobre un tren de Renfe anterior a Iryo, ¿cuál es la sorpresa?, las marcas están en los bogies del lado izquierdo del tren, no en el derecho. Mintió, señor Puente, para poner en duda un problema en la infraestructura. Dijo que pasó justo antes, luego que había pasado el martes y, hoy, que el domingo. ¿En qué quedamos, señor Puente? Si es que no se aclara. Mintió también con las comunicaciones, señor Puente, para evitar su responsabilidad. Fue el 112 quien llamó preguntando por el Alvia, no ADIF ni Renfe, como usted afirmó (**Protestas**). Mintió, señor Puente, con las auscultadoras.

La señora **PRESIDENTA**: Señoría, tiene que ir terminando.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Tengo un minuto.

Hasta el propio presidente de ADIF tuvo que dejarle en evidencia: una auscultadora averiada, no homologada o no certificada no cuenta. ¿Se realizó alguna auscultación en Adamuz con equipos no homologados?

Concluyo, señora presidenta, y quiero el mismo trato que Bildu. (**Rumores**).

Mire, señor Puente, para mentir bien hay que tener buena memoria. El problema es que cuando se miente tanto, no hay memoria que lo arregle. Cuando a un político le pillan mintiendo, lo siguiente es ver cómo dimite. Te han pillado con el carrito de los helados, te vas para casa y ya está, no pasa nada. Todo esto no lo digo yo, lo dijo usted cuando alguien mintió en un currículum. Esto será para siempre su carta de presentación, pero conociendo el nivel moral del sanchismo, esta mentira habrá ganado puntos para optar a suceder a Sánchez.

Señor Puente, tuvieron más dinero que nunca y se lo llevaron, el sistema entró en caos y lo negaron, tenían toda la información y la ignoraron, estaban obligados a decir la verdad y mintió, pudo hacer más para evitar los accidentes de Adamuz y Gelida y no lo hizo. Eso tiene un nombre: negligencia. Por ellos, por todos, por ustedes...

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno siguiente...

El señor **PALENCIA RUBIO**: ... coja su ego y su soberbia y dimita. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Para terminar este primer turno de palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, en primer lugar, el señor Ramos Esteban.

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

Primero, quiero expresar el cariño, el apoyo y la empatía a todas las víctimas y a sus familiares. Hoy estamos en la comisión después de varias comparecencias del ministro en todos los medios para explicar qué ocurrió o para poder explicar qué ha ido ocurriendo, por ello es bueno que podamos contrastar con el Grupo Popular, porque, además, como han dicho muchos grupos, el Partido Popular gobernó este país durante mucho tiempo.

Fue curioso ver cómo en una primera etapa del accidente fueron prudentes, pero tres días después, impulsados por Ayuso o por el señor Feijóo, se lanzaron a la arena a propagar bulos por doquier, como han hecho hoy también aquí. Además, lo que da vergüenza ajena —lo digo: vergüenza ajena— es ver cómo piden la dimisión del ministro de Transportes del Partido Socialista teniendo en cuenta que todavía no se saben las causas, pero lo que sí sabemos es que en el año 2013 hubo un accidente en Galicia, el accidente de la curva de Angrois, en el que sabemos que hubo alguien que ordenó que se quitara la seguridad del ERTMS, lo cual seguramente tuvo mucha influencia en el accidente. ¡Entonces gobernaba el Partido Popular! Vergüenza ajena da ver al Partido Popular pedir ahora la dimisión del ministro cuando no se saben las causas, cuando entonces callaban y pedían callar incluso a diputados suyos para que no se supiera la verdad. La verdad es que nos da mucha vergüenza ver a este Partido Popular, que se ha convertido en una máquina del fango, en una máquina del bulo. Hemos visto a diputadas del Grupo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 40

Popular ir por los medios de comunicación —y hoy también se ha dicho aquí— diciendo que el Alvia estuvo desaparecido hora y media. ¡Es mentira! ¡Se ha demostrado que es mentira! ¿Saben lo que pueden sentir las víctimas al pensar que eso puede ser verdad cuando no es más que una manipulación del Partido Popular para incrementar el dolor de esas víctimas? Vemos a un Partido Popular que pide una comisión de investigación parlamentaria cuando en el accidente de Angrois la bloquearon. El señor Feijóo bloqueó la comisión de investigación y pidió a la gente que guardara silencio. Los vemos ahora apoyar a los maquinistas; entonces, con el accidente de Angrois, lo que buscaron fue un culpable, un único culpable: el maquinista. ¿Y ustedes vienen aquí a darnos lecciones y a decir que apoyan a los maquinistas? ¿Pero de qué Partido Popular estamos hablando? Es el mismo Partido Popular del señor Feijóo, que gobernaba en Galicia, con una ministra de Fomento que era la señora Ana Pastor, que era del Partido Popular, y ustedes mandaron que la gente callara.

Por otro lado, cuando se habla de la renovación de las vías, es curioso pensar en cuándo se tenía que haber hecho. Ahora estamos viendo cómo se habla de la renovación de las vías Madrid-Barcelona veinte años después de su puesta en servicio. Es lógico pensar que la renovación de las vías del Madrid-Sevilla se tenía que haber hecho en el mismo rango de tiempo veinte años después. ¿Qué ocurrió veinte años después, año 2013? Gobernaba el Partido Popular. Como todos bien sabemos en esta Cámara, el Partido Popular dejó de invertir en la red ferroviaria. Esa renovación del Madrid-Sevilla se tenía que haber hecho con el Partido Popular. No hicieron absolutamente nada, lo más grave de todo es que no hicieron ni el proyecto. El Partido Socialista llegó en el año 2018 al Gobierno, en el año 2019 sacó a licitación el proyecto y se renovó la parte más importante de las vías. Cuando se produjo un accidente —que además se ha nombrado aquí— en Brazatortas, en la línea Madrid-Sevilla, en el año 2013, cuando gobernaba el Partido Popular, una de las cosas que se dijo fue que uno de los problemas que seguramente tuvieron fueron los desvíos. Por eso, cuando pasa un tiempo en el que una línea ferroviaria está en servicio, lo que hay que renovar son los desvíos, que es lo primero que se ha hecho aquí.

Asimismo, vimos cómo el señor Feijóo, cuando gobernaba en Galicia y se produjo el accidente de Angrois, pedía que no se intentara hacer daño a las víctimas con mentiras y creando incertidumbre, que es lo que el Grupo Popular está haciendo hoy. Está intentando, a partir de bulos, crear una incertidumbre en la gente para que tenga la sensación de que es el Gobierno socialista el responsable de todo esto. Cuando alguien tiene un coche y no le cambia el aceite, seguramente no se le gripe el motor en unos meses e incluso en algún año, pero si se lo vende a otro, al año siguiente se le va a gripar. Eso es lo que le pasa al sistema ferroviario español, que tuvimos muchos años de Gobierno del Partido Popular en los que dejaron de invertir en las infraestructuras y en los servicios ferroviarios.

Hoy todos los grupos han coincidido aquí —menos VOX y el Grupo Popular, evidentemente— en que gran parte del resultado de lo que estamos viviendo en el sistema ferroviario es consecuencia del Partido Popular. ¿No se plantean que, sea cual sea el motivo de este accidente —lo veremos con el tiempo—, el déficit que tiene el sistema ferroviario español es responsabilidad de ustedes, que han gobernado durante mucho tiempo este país? Además, es curioso ver al Grupo Popular aplaudir a VOX, al que le va a volver a dar consejerías en Gobiernos autonómicos como en Extremadura, y ver además cómo VOX intenta dar lecciones. En Extremadura vimos cómo le dieron la Consejería de Gestión Forestal y una de las cosas que ocurrió fue que sufrimos el mayor incendio de la historia de Extremadura. ¿Van a seguir haciendo eso?

Sinceramente, a nosotros no nos hubiera gustado entrar en determinados debates que nos parecen que no ayudan a las víctimas. (**El señor Flores Juberías: Pues entra.—La señora Aguirre Gil de Biedma: Ve a la cuestión.**) Hemos entrado por una razón: no vamos a permitir que el Partido Popular siga soltando bulos, creando una sensación de inseguridad en la gente, utilizando medias verdades y metiendo miedo sobre un sistema ferroviario que funciona, que es de calidad; lo dice el Colegio de Ingenieros y lo dicen todos los datos. Señores del Grupo Popular, plantéense que hay momentos y momentos en la vida política para sacar la cabeza. Señor Héctor Palencia, este no es uno de esos momentos. Entiendo que usted quiere ganar la batalla del bulo, esa batalla que ha convertido en estrategia principal el Partido Popular, pero creo que las víctimas no esperan eso de nosotros. Demos rigurosidad, demos criterios, demos datos, entendamos cuáles han sido los motivos y veamos por qué ha ocurrido.

Cedo la palabra a mi compañero para que hable de rodales, porque nos parece importante también para Cataluña, teniendo en cuenta, además, que el Partido Popular no se ha acordado de Cataluña, pero seguramente en algún momento le pida el voto a Junts o a Esquerra Republicana para llegar a la Presidencia.

Nada más y muchas gracias. (Aplausos).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 41

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Verdejo Vicente para continuar con el turno.

El señor **VERDEJO VICENTE**: Gracias, presidenta.

No puedo empezar de otra forma que sumándome a las muestras de afecto a las familias y a las víctimas tanto de Adamuz como de Gelida.

También quería dar las gracias al ministro —también lo ha hecho otro grupo parlamentario— y al secretario de Estado, que ha estado en Cataluña todos estos días —y, si no me equivoco, hoy ha vuelto también— y, por lo tanto, ha estado al pie del cañón respondiendo a bulos con datos y a sensaciones con certezas.

Lo han dicho hoy aquí y quiero remarcarlo: rodalies no necesita excusas, pero tampoco necesita el partidismo estéril que muchos están utilizando en Cataluña y han utilizado hoy aquí. Rodalies, efectivamente, necesita soluciones, y es lo que han puesto encima de la mesa tanto el Govern de la Generalitat de Catalunya como el Ministerio de Transportes.

Las incidencias —no solo las de esta semana— de la red de rodalies vienen dadas por un hecho clave, y se ha dicho aquí en muchas ocasiones: la desinversión durante décadas en la red, especialmente en las líneas R1 y R4, que, como ha señalado anteriormente el ministro, son líneas propensas a sufrir fenómenos meteorológicos que estamos viendo últimamente, no solo en Cataluña. Como decía, esto necesita soluciones. La solución es el pla de transformació de rodalies 2020-2030 que, si ya se dotó de 6300 millones de euros, esta semana ha dado un nuevo impulso —pedían algunos diputados y diputadas un nuevo impulso, pues hay un nuevo impulso— de 8000 millones de euros en total. Hasta entonces, todos los planes de rodalies estaban parados. El PP no tenía ningún plan para rodalies. Bueno, a lo mejor sí, uno sí: utilizarlo contra Cataluña; abandonar la red, descuidándola y dejándola en una situación límite. Ese plan sí que lo tenían encima de la mesa.

Hoy esperaba del Grupo Popular, supongo que por la inocencia de la juventud, que tuviese un poco más de ciencia política de la que tuvo ayer el presidente Feijóo cuando comparó el ingreso del presidente Illa en la situación del contexto de rodalies con la comilona —y algo más— del señor Mazón mientras se morían 230 personas por su ineptitud. Esa comparación de ayer es de una inmoralidad política absoluta.

Sigo. En lo que llevamos del Pla de Rodalies se han adjudicado obras por valor de 4199 millones y se han ejecutado obras por valor de 2666 millones, lo que supone el 77% de lo previsto hasta 2025; lo ha dicho antes el ministro: el 77% de cumplimiento.

El ministerio también ha puesto la lupa en tres elementos claves que rodalies necesita para revertir su situación: uno, el programa de estaciones, llevamos ya el 93% de cumplimiento; dos, el programa de reposición de activos, que es clave para asegurar precisamente la seguridad de las diferentes líneas de rodalies, que cuenta con 2243 millones de euros y que está por encima del 90% de cumplimiento; y tres, el programa de atención al cliente, donde ya hemos superado el 117% de lo presupuestado. Así, según AIReF —hoy se ha nombrado mucho este informe—, las inversiones de rodalies presentan ya por segundo año consecutivo el 50% de lo invertido por el ministerio en Cataluña, llegando a 600 millones de euros en este pasado 2025. Si lo comparamos con el Partido Popular, este llegó a cifras ridículas de 180 millones de euros en 2014. ¡Y vienen a dar lecciones de servicios públicos! ¿De qué, señorías del Grupo Popular? (**El señor Merino Martínez: Tienen 46 muertos**). Aparte, también van faltos de cuidar los servicios de educación.

Y no solo estamos avanzando en cifras —lo decía también el ministro—, estamos avanzando en acercar la gestión del servicio al territorio. De ahí la puesta en marcha de la nueva empresa mixta de Rodalies de Catalunya.

Comencem un nou camí, com deia la consellera Paneque, amb un nou model perquè Rodalies funcioni millor, amb més informació i millor resposta davant les incidències i més transparència. I vull reconèixer també aquí l'esforç que està fent la consellera Paneque, assegurant la mobilitat amb serveis alternatius, donant la cara i deixant-se la pell per aconseguir acords històrics. Per Catalunya. Sí, acords històrics per Catalunya, que alguns ni valoren ni se'ls espera.

Empezamos el nuevo camino con un nuevo modelo para que rodalies funcione mejor, con más información, mejor respuesta ante las incidencias y más transparencia. Y quiero reconocer también aquí el esfuerzo que está haciendo la consejera Paneque, asegurando la movilidad con servicios alternativos, dando la cara y también dejándose la piel para conseguir acuerdos históricos para Cataluña, que algunos ni valoran ni se les espera.

Acabo, presidenta. Las cifras no reconfirman a los usuarios y a las usuarias que estos días se ven afectados por los cortes del servicio, ni van a recuperar, efectivamente, el tiempo perdido en lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 42

debería ser un correcto ejercicio de su derecho a la movilidad, pero estamos en el camino correcto de las inversiones y de la ejecución. Por lo tanto, confiemos.

Por eso, le pido también, ministro, que siga este esfuerzo inversor planificado en rodalies. Que el servicio se ponga de una vez por todas a la altura de lo que los catalanes y las catalanas merecemos, un servicio de rodalies que Cataluña merece ya.

Gracias. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra, para contestar, el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muchas gracias, presidenta.

Les agradezco a todos ustedes sus intervenciones, que he escuchado, como no puede ser de otra manera, con mucha atención; también con respeto. Obviamente, no estoy de acuerdo con todas ellas o con algunas de ellas, pero creo que el debate, en general, tiene un contenido interesante, aunque debo decir que es un debate dividido claramente en dos mitades.

Hay una parte del hemiciclo, representado hoy aquí en todos los grupos con la excepción del Grupo Popular y VOX, que han venido sin conclusiones, con un debate preparado, algunas reflexiones —como tendremos oportunidad de analizar— tremadamente interesantes y que forman parte, probablemente, del debate que haya que tener en torno al sistema ferroviario español desvinculándolo del accidente. Esto es algo que me gustaría repetir. Podemos hablar del mantenimiento, podemos hablar de la inversión, de si la prioridad deben ser las cercanías, las mercancías, la alta velocidad, pero ese no es el debate en torno al accidente. El accidente tendrá unas causas que se delimitarán, se determinarán y a partir de las cuales podremos establecer conclusiones. Pero es verdad que estamos mezclando un debate general sobre el sistema ferroviario español tratando de establecer hipótesis o causas que pudieran tener algo que ver con el accidente, y eso me temo que en este momento es prematuro y no es posible.

Luego está la otra mitad, que es la que viene hoy aquí con las conclusiones ya claras: saben lo que ha pasado, quién es el culpable y, por supuesto, quién tiene que asumir responsabilidades; saben las recetas que hay que aplicar y, sobre todo, traen un acervo de bulos interminables, a los que voy a dar respuesta uno por uno, en los que basan sus premisas. Es decir, prácticamente la verdad ha brillado por su ausencia tanto en la intervención de VOX como en la del Grupo Popular, y lo que han abundado son chascarrillos y bulos; bulos que ni siquiera tienen categoría de barra de bar, aunque, por desgracia, se hayan elevado no ya a las redes sociales, sino incluso a las tertulias de importantes programas de televisión, como luego podremos analizar.

Voy a dar respuesta en la medida de lo posible a los intervenientes por su orden. Empiezo por la señora Velarde, de Unidas Podemos, que planteaba algunas cuestiones que me parecen importantes.

Lo primero: ¿cómo vamos a afrontar la huelga convocada por el sector ferroviario para los próximos días? Quiero decirles que los sindicatos han aceptado reunirse con el ministerio, y vamos a celebrar la primera reunión, en la que yo voy a participar, porque ha habido reuniones a menor nivel. Mañana por la mañana me reuniré con los sindicatos, representados tanto en Renfe como en ADIF, con una única finalidad, que es buscar una solución que podamos compartir, puesto que todos tenemos una clara preocupación por el futuro de nuestro sistema ferroviario y por su presente y vamos a intentar, si es posible, evitar la huelga. No sé si lo conseguiremos, pero le aseguro que por mí y por el ministerio no va a quedar.

Por cierto, señor Palencia, los sindicatos ferroviarios no han pedido mi dimisión esta mañana. Es otro bulo del que usted se hace eco. Si quiere le leo el titular de *Okdiario*, por no citarle medios que a lo mejor a usted le den alergia. El de *Okdiario*, que seguro que usted no lo considera sospechoso, dice: Los sindicatos se manifiestan en la puerta del ministerio; piden más inversión, pero no piden la dimisión de Óscar Puente. Lo siento. (**El señor Palencia Rubio: Usted no habla con los sindicatos, yo sí. Esa es la diferencia.**) Están ustedes ahí y van a estar cada vez más solos. Quienes no hablan con los sindicatos son ustedes. Es más, yo creo que los sindicatos la verdad es que tienen pocas ganas de hablar con ustedes y pocas ganas de verlos. (**Risas de los señores diputados y diputadas del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.**)

En cuanto a la liberalización, usted sabe que yo no he sido un gran fan de la liberalización y llevo muchos meses haciendo un discurso que algunos consideran hostil hacia la liberalización. Yo soy de los que creen que la liberalización ha traído algunas ventajas y unos cuantos inconvenientes. Ahora bien, este es el marco de juego en el que estamos. Vivimos en una unión de países que fija unas reglas, y hay que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 43

cumplirlas, y nosotros las estamos cumpliendo. Seguramente podremos mejorar con el tiempo. Pero también digo que la liberalización no está detrás de este accidente. Sinceramente no lo creo. Nuestra densidad de circulaciones es baja comparada con otros países de la Unión Europea como Italia, Francia o Alemania, que, con menos kilómetros de red, tienen más circulaciones. Por tanto, nuestro margen de crecimiento con la misma red existe. Otra cosa es —y ya entraremos en ello— el debate de si el mantenimiento o la reposición de infraestructuras es el adecuado con arreglo al volumen de las circulaciones que tenemos. Yo sinceramente creo que sí, pero también digo que este es un debate a tener en cuenta y que probablemente nos ocupará los próximos meses y tendremos que tomar decisiones. Desde luego, nosotros estamos abiertos a incrementar el gasto en mantenimiento, porque, aunque creamos que no es la raíz última del accidente, sí creemos que todo lo que se invierta en mantenimiento y en reposición de activos va a redundar en beneficio de la seguridad. Por tanto, no es un debate al que nos neguemos o ante el que nos cerremos en banda.

Respecto a la cuestión andaluza, usted ha planteado si realmente en materia ferroviaria se está atendiendo a Andalucía. Yo solo le voy a dar algunos datos. Primero, Andalucía es la segunda comunidad en inversiones en infraestructuras del Ministerio de Transportes. Por hablar de algunas inversiones en materia ferroviaria, puedo citar no solo la renovación de la Madrid-Sevilla; la integración de Granada; en este momento la redacción de los proyectos de los cinco tramos Sevilla-Huelva; el tren de la Costa del Sol, que en este momento está en estudio de viabilidad; el baipás de Almodóvar del Río; la construcción —ya en tramo final— de la conexión Murcia-Almería del corredor mediterráneo; también los proyectos de conexión —que en este momento están en estudio informativo— del aeropuerto de Sevilla con la estación de Santa Justa; la variante de Loja; la electrificación de la línea de Bobadilla o la conexión Bobadilla-Granada. En fin, las inversiones en Andalucía en materia ferroviaria son muy cuantiosas y hay muchos proyectos en marcha y muchos en planificación.

Vamos a la reflexión sobre privatización o subcontratación que ha flotado, digamos, en el ambiente de todas las intervenciones, en todas las de esa parte de la sala (**señalando hacia los escaños de la parte izquierda**), de la que venía preparada. No le habrán oído ustedes esa disyuntiva a VOX ni al Grupo Popular. Yo creo que lo primero que tenemos que tener en cuenta es que el mantenimiento en nuestra red ferroviaria es asumido en parte por el personal de ADIF. Hay mil trabajadores aproximadamente que asumen cada noche el mantenimiento de nuestra red en cuanto entra en funcionamiento la banda de mantenimiento y otros dos mil de contratas que se ocupan de este trabajo. El mantenimiento es un mantenimiento muy exhaustivo, y quiero romper una lanza también por las empresas que lo hacen. No es cierto lo que se ha dicho: que lo asumen empresas que no tienen cualificación, que no tienen conocimiento. No es verdad. Muchas de las empresas de mantenimiento que se encargan de manera privada del mantenimiento de nuestra red son las empresas que también construyen la infraestructura y, por tanto, son empresas que tienen un *expertise* muy importante en materia ferroviaria, que tienen una maquinaria importante también en muchos casos. Por tanto, no es un sector que debamos despreciar. ¿Debemos equilibrar el *mix*, variarlo de la gestión directa a la gestión diferida? Es otro de los debates que hay que mantener, me parece razonable —de hecho, lo vamos a tener con los trabajadores—, pero tengámoslo con rigor, es decir, no con una descalificación general del modelo. A mí se me conoce, entre otras cosas —porque yo fui alcalde ocho años en Valladolid—, por ejemplo, por remunicipalizar el servicio de agua de la ciudad de Valladolid. Es decir, no soy un fan de las privatizaciones, no soy un fan de la gestión diferida, pero tampoco la desprecio en según qué sectores o en según qué ocasiones. Creo que no hay que ser dogmático en esto. Hay que mirar bien los datos, los números, las cifras, cuál es el mapa del sector y, a partir de ahí, tomar decisiones con medida. Yo creo que ese debate es necesario, y lo vamos a tener, insisto.

Por último, ha planteado usted una cuestión relacionada con los mecanismos legales para intervenir los precios en estas ocasiones en las que hay una desgracia, el transporte queda cortado y puede haber quien se aproveche de las circunstancias para encarecer precios. Tengo que decir que a pesar de que esta opción se ha barajado, no la hemos considerado necesaria precisamente porque hemos observado un comportamiento bastante responsable del sector, especialmente del sector aéreo y muy concretamente de Iberia, que ha puesto más aviones desde Sevilla, más aviones desde Málaga y ha adoptado una decisión unilateral —que no ha tenido que ser forzada por el Gobierno— de topar los precios, tanto en los billetes ordinarios de clase turista como incluso en los billetes de clase *business*. Creo que el sector se ha comportado razonablemente bien y no nos hemos visto obligados a intervenir. Eso no quiere decir que, si observáramos algún comportamiento abusivo que hiciera necesaria la intervención, no la hiciéramos; si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 44

es necesario, la haremos, pero no lo hemos visto necesario. Y también en este aspecto quiero romper una lanza por las empresas que han adoptado un comportamiento a la altura de lo que cabe esperar en un momento como este.

La señora Renteria Lasanta, del Grupo Vasco, plantea dos cosas interrelacionadas dentro de un maremágnum de problemas: el accidente de Adamuz y el accidente de Gelida⁵—espero no volver a decir Gelida⁶, pido disculpas, hago lo que puedo—. Vamos a ver, hablemos del accidente de Gelida, porque yo creo que no tiene ninguna relación con el accidente de Adamuz. Para ello también voy a despejar dos dudas que se han planteado en relación con la titularidad del muro y sus inspecciones, que sirven de contestación a otros grupos, para dejar claro que la confusión sobre la titularidad fue inicial y prácticamente limitada en unas horas hasta que se aclaró la cuestión. Y segundo, qué inspecciones se han seguido y por qué estamos ante un caso de tremendo infortunio en relación con este accidente.

Lo primero, pese a la confusión inicial, quiero confirmarles que el muro es titularidad de la Dirección General de Carreteras. ¿Por qué se origina la confusión? Cuando se construye el muro, debía pasar a ser titularidad de la red ferroviaria mediante una afectación concurrente no regularizada porque ocupa suelos titularidad de ADIF. ¿Por qué no se hace esto? No lo sabemos. Si nos remontamos al origen del proyecto, el año 1974, tenemos que concluir que, obviamente, la gestión documental de entonces no era la de ahora y no se era tan diligente o tan eficaz como en estos tiempos. Se debía haber transmitido a la red ferroviaria, pero al considerarse que era un elemento funcional de la AP-7, se consideró que su titularidad correspondía a la Dirección General de Carreteras, en su momento a la AP-7, concesionaria de la autopista de peaje. De hecho, sepan que el muro está incorporado al Sistema de Gestión de Puentes de la Dirección General de Carreteras. También hay que recordar que el responsable de este muro —Dirección General de Carreteras— lo es desde el 1 de septiembre de 2021, que es cuando la hasta entonces concesionaria de la autopista efectuó el traspaso de la infraestructura. Hasta ese momento, la titularidad recaía en la concesionaria, la autopista AP-7.

¿Qué se hizo para velar por la integridad del muro que cae y mata al maquinista y hiere de gravedad a cinco personas, etcétera? Aparte de las propias inspecciones y tareas de mantenimiento de la Dirección General de Carreteras, podemos acreditar que ADIF también ha realizado —a pesar de no ser de su titularidad— hasta tres inspecciones en los dos últimos años. Lo añado al dato de la propia Dirección de Carreteras. En cumplimiento de una orden, la TMA/698/2023, de 27 de junio, por la que se aprueba la instrucción sobre los registros de la actividad de vigilancia de infraestructuras ferroviarias REVINFE-23, se realizó una inspección principal de la estructura en junio de 2024. Como resultado de esta inspección, se detectaron daños niveles 1 y 2 —luego les especificaré más—, y en la inspección se indica que, de acuerdo con esa inspección técnica llevada a cabo —estoy leyendo literalmente—, de la valoración de daños efectuada puede concluirse que en el momento actual la capacidad portante de la obra no aparece encontrarse comprometida. Igualmente, se dispone de las preceptivas inspecciones básicas de 2024 —17 de septiembre de ese año— y 2025 —11 de abril—, es decir, hace menos de un año. Esta última inspección básica no identifica cambios significativos en el estado de la estructura. Luego, independientemente de la titularidad, la orden ministerial convierte a ADIF en policía de las infraestructuras, que se encarga de vigilarlas y requiere, si es necesario, a los titulares para que acometan las reparaciones necesarias. Es frecuente que los ayuntamientos reciban requerimientos de ADIF cuando hay elementos de su titularidad que están en mal estado; es decir, ADIF los vigila de manera constante. Por tanto, podemos afirmar que el muro ha tenido varias inspecciones ordinarias de la Dirección General de Carreteras y, además, varias inspecciones extras por el gestor ferroviario. Quiero insistir en ello: la confusión inicial sobre la titularidad del muro no debe derivar en dudas sobre su mantenimiento, como se ha querido trasladar. Hasta el martes, como les decía, no se pudieron iniciar los trabajos más intensivos, con todas las cautelas, completar la reparación del muro y completar los trabajos. Espero que en unos días estén finalmente terminados y podamos reabrir la línea con normalidad y también recuperar la AP-7.

Me pide que haga algo que no puedo hacer sin conocer las causas del accidente, y es establecer un conjunto de medidas para evitar que suceda en el futuro. Necesitamos saber más, en este momento no lo sabemos.

Me advierte de la necesidad de renovar el material rodante en Euskadi también. Tiene que saber que los actuales 446 que prestan su servicio en Euskadi van a ser sustituidos en el marco del mismo contrato que se ha suscrito para rodalies, para cercanías de Madrid y para el resto de los servicios de cercanías

⁵ Nota del *Diario de Sesiones*: El señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Puente Santiago, pronuncia [ʒø liðə].

⁶ Nota del *Diario de Sesiones*: El señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Puente Santiago, pronuncia varias veces durante su intervención [ʒøliðə] en vez de [ʒø liðə].

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 45

de España; o sea, Euskadi no es una excepción. De hecho, está firmado el contrato de compra de material rodante y, a medida que se vaya recibiendo por parte de los fabricantes, se irá incorporando.

Me habla de Zalla-Balmaseda y de la eliminación de los pasos a nivel. Debe usted saber que estamos con el proyecto de supresión de todos esos pasos. Es el punto con más pasos a nivel de toda España y, por tanto, somos conscientes de la necesidad de actuar y de corregir esta situación, que evidentemente no es de recibo, pero no es nueva, es muy antigua y forma parte de las consecuencias de los diseños antiquísimos de una red ferroviaria en la que en algunos territorios como Cataluña, como Euskadi, como Asturias, como Cantabria, como Galicia, por su propia idiosincrasia orográfica, hay que actuar, porque deja mucho que desear y, en circunstancias como estas, sufre especialmente las consecuencias de las inclemencias meteorológicas.

El señor Otero plantea un montón de reflexiones tremadamente interesantes. Sobre las roturas de carril, esta es una realidad europea. Dice usted: ¿Es posible que estuviera todo bien y se hubiera roto el carril? Yo no puedo asegurarlo, pero lo parece. De hecho, les voy a poner dos ejemplos. Tres días antes del accidente de Adamuz tuvo lugar una rotura de carril sin descarrilamiento en la red de alta velocidad alemana. El tren pasó con el carril totalmente roto —está en Internet, lo pueden ver—; afortunadamente no descarriló, sí sintió un golpe muy fuerte; el tren se detuvo con 450 viajeros a bordo y se descubrió que el carril estaba roto. Ahora se iniciará una investigación en Alemania. Pero es que hace un año, por las mismas fechas, el 15 de enero, se produjo otro accidente con rotura de carril previo, y en Alemania, por lo que sea, nadie ha dicho que falta mantenimiento, nadie dice que haya un problema de reposición de infraestructuras. (**Una señora diputada: ¡Porque no faltan!**). Y un año después tampoco se han determinado las causas. A lo mejor aquí tenemos más suerte y vamos más rápido. En Alemania no están determinadas. Por tanto, si no están determinadas, parece razonable pensar que en un año no se han descubierto problemas relacionados con el mantenimiento, con la calidad del metal que se empleó en el carril o con la propia soldadura, porque, si no, probablemente ya se sabría. Así que sí, parece posible que haya roturas que, o bien no responden a un incumplimiento de los protocolos de control, o bien responden a situaciones que no son fácilmente detectables. Las temperaturas parece que afectan gravemente, sobre todo los cambios. Y lo que sí le digo es que la ERA —la Agencia Europea del Ferrocarril— tiene una especial preocupación por las roturas de carril. Están documentadas 3000 roturas de carril al año en Europa; es verdad que, afortunadamente, sin consecuencias personales, porque generalmente dan la cara, pero se están desarrollando incluso grupos de investigación —en dos de ellos se está incorporado ADIF— para intentar establecer mecanismos de detección que mejoren los que existen en este momento. En todo caso, es algo que tendrá que determinar la investigación.

Subrayaba que yo hago *cherry picking*; todos hacemos un poco de *cherry picking*, admitámoslo. Pero sí que hay un asunto en el que sinceramente creo que no he hecho *cherry picking*, que es la comparación. Evidentemente, comparar la gestión del Partido Socialista con la del Partido Popular es muy ventajista. Eso se lo admito. Pero es que como hay grupos políticos que dicen que somos lo mismo, pues no me queda otro remedio que hacer la comparación. Es más, como el Partido Popular, con todas sus carencias, siempre se pone al frente de la manifestación y se rasga las vestiduras el primero, no me queda más remedio que recordarles sus incumplimientos; porque, claro, con lo que ellos han hecho, con lo que tienen a sus espaldas, que se pongan a la cabeza de la petición de dimisiones o que nos den lecciones a los demás de cómo hay que gestionar una infraestructura ferroviaria, pues lógicamente me obliga a intervenir. Entiendo que usted diga que así cualquiera, lo entiendo. Hay quien piensa que no.

Pero sí le diré que, en concreto, en la comparación con el resto de los países europeos no hay *cherry picking*, y no son míos los datos. Es verdad que estos datos (**muestra un gráfico**), que son de la Comisión Europea y abarcan hasta el año 2023, si hubieran llegado hasta 2025, todavía serían mucho mejores, más a mi favor. Ojalá los datos estuvieran, pero como no están, nos quedaremos con el interrogante. Pero sí quiero llamar su atención sobre alguna circunstancia. Primero: España está por encima de la media de la Unión Europea, tanto en mantenimiento como en gasto en renovación. En esa comparación a la que usted aludía con Francia, Italia, Alemania —que son, para mí, los referentes con los que España tiene que compararse en materia ferroviaria por tamaño de la red, por volumen de circulaciones, etcétera, etcétera—, es verdad que Francia gasta algo más en mantenimiento por kilómetro que nosotros, pero en renovación está un poquitín por debajo. Esto no sucede en el caso alemán: Alemania gasta en mantenimiento prácticamente lo mismo que nosotros por kilómetro, un poquito menos, pero eso sí, en renovación nos da un baño. Esto es verdad. También es verdad que Alemania tiene una red —seamos justos— mucho más obsoleta que la nuestra, con todo lo que queramos. Es una red muy extensa: 38 000 kilómetros. En nuestra red de alta velocidad, de los 4070 kilómetros, 800 se han incorporado en los últimos cinco años,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 46

por tanto, son nuevos y tienen un requerimiento de mantenimiento inferior. Pero, en fin, tampoco quiero poner excusas. Sí es verdad que Alemania dedica más a renovación que nosotros. Por último, Italia dedica más a renovación, es cierto, pero dedica una cantidad algo inferior a mantenimiento. Por tanto, con sus matices, nos podemos comparar con la red ferroviaria alemana, con la francesa y con la italiana.

En cuanto a la velocidad media de cercanías y mercancías, que ha bajado en 4 y 3 kilómetros respectivamente en estos últimos años, yo quiero decirle que las razones son exactamente las contrarias al abandono —en este caso, con relación a los dos últimos años—, porque la inversión que se está haciendo tanto en mercancías como en cercanías es tan intensa que está repercutiendo en la media de velocidad. En el caso de las cercanías, las inversiones que se están realizando, tanto en rodalies —especialmente en rodalies— como en Madrid, nos están afectando como afectan en Málaga, en Euskadi, en Asturias y en Cantabria: nos están rebajando la media. Pero en el caso de mercancías, quiero decirles que ahí es donde está —y este es el debate— el gran reto y el gran déficit de la red ferroviaria española. Tenemos un 4 % de tasa de transporte de mercancías por tren, frente al 17 % de media europea y al 10 % que es el objetivo que tenemos que conseguir antes de 2030. Para llegar a eso permítanme que les diga que no solo hace falta separar, como propone el señor Gavin, mercancías y otro tipo de tráfico; hay una tarea anterior y más urgente, que es la conectividad de las mercancías por tren con los puertos, que en este momento dista muchísimo de ser mínimamente razonable. Si tenemos en cuenta que el 40 % de las mercancías que viajan en tren proceden de o van a los puertos y no tenemos conectividad ferroportuaria, o es muy deficiente, el reto de incrementar el volumen de mercancías hasta ese 10 %, objetivo 2030, o al 17 % de la media europea es una tarea imposible. Por tanto, prioridad a la conexión ferroportuaria, como estamos haciendo en A Coruña, como estamos haciendo en Barcelona, como estamos haciendo en Castellón, como estamos haciendo en Valencia, como estamos haciendo en Algeciras, como estamos haciendo en Huelva, como estamos haciendo en Cádiz. Como estamos haciendo en todos los puertos de la red de puertos del Estado: conectarlos con el tren, cosa que en este momento o no están, o lo están de manera muy deficiente. Y eso consume un volumen de recursos inmenso, pero esa es la tarea primordial que tenemos que abordar. Si conectamos puertos con red de mercancías, conseguiremos elevar la cuota a los objetivos que nos hemos propuesto. Que, ojo, para 2030 estamos hablando de multiplicar por 2,5 el volumen de mercancías que hoy trasladamos por ferrocarril. Ya llegar a la media europea es, en fin, una asignatura que nos llevará probablemente mucho tiempo. Desde luego, no es descartable en absoluto generar una red segregada de mercancías, si no en todos los puntos, sí en algunos. Es evidente que las mercancías interfieren enormemente —por sus características, su lentitud, etcétera— en el tráfico ferroviario de pasajeros. Esto es incuestionable. Pero, miren ustedes, estamos hablando de que hay un déficit de inversión enorme, que hay que invertir mucho, que ADIF tiene mucha deuda... en fin, a ver cómo lo hacemos. Y que hay que bajar impuestos, esto lo oímos constantemente; así que la cuadratura del círculo. La discusión entre construcción de nuevas infraestructuras, mantenimiento, mercancías, etcétera, nunca se resuelve bien, porque nadie está dispuesto a renunciar a las inversiones. Todo el mundo quiere su tren de alta velocidad —si ustedes creen que no, vayan a los territorios y explíquenlo—; todo el mundo quiere una buena red de cercanías; todo el mundo quiere que haya más mercancías subidas al tren, y todo el mundo, obviamente, quiere un buen mantenimiento, y menos impuestos. Y eso es muy difícil de lograr.

Sobre que no vamos a cambiar el rumbo y que eso le preocupa, yo le diría que el rumbo tiene tres pilares. El primero es completar la red de alta velocidad —no los pongo por orden de importancia—. Completar la red de alta velocidad, ¿por qué es importante? ¿Por qué yo sigo defendiendo que hay que completarla? Pues lo hago por razones de sostenibilidad. Es decir, no se puede decir que hay que reducir o suprimir vuelos de corto radio y al mismo tiempo pretender que la carretera sea suficiente alternativa. Cuando yo defiendo que la línea Madrid-Barcelona vaya a 350, que por cierto es la velocidad de diseño de esa línea, no significa que vamos a construir un nuevo trazado. Simplemente, ahora que tenemos que renovarla, que hemos anticipado la renovación que tenía que empezar en 2027 al año 2026, aprovechamos el trazado, sustituimos los elementos necesarios para que esa vía rinda a la velocidad para la que se pensó, se diseñó y se construyó. Cosa que no sucede en la línea Madrid-Sevilla. Esa línea no tiene trazado para ir a más de 300. Es más, muchos de sus tramos, incluido el de Adamuz —se ha hablado mucho de la velocidad—, tienen una velocidad de diseño de 250 o incluso de 200. Por tanto, la línea Madrid-Barcelona no es un capricho, es simplemente dotarla de los límites y las posibilidades para los que se concibió. Si a eso le añadimos un nuevo acceso a Madrid por el norte y un nuevo acceso a Barcelona por el norte, tomando como referencia la estación de La Sagrera, estaremos no solo mejorando la velocidad, sino ganando capacidad operativa. Porque sí, es verdad que la Madrid-Barcelona puede crecer en número de operaciones, pero tenemos muchas dudas —no yo, los expertos— de que eso sea

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 47

conciliable con entrar a Barcelona solo por Tarragona. ¿Por qué? Porque el corredor mediterráneo llega y va a aportar mucho tráfico a Barcelona entrando por Tarragona. Por tanto, pensar en un acceso por el norte llegando a La Sagrera no es un capricho, es una decisión racional. Y no es mía, no es del ministro, es de los técnicos de planificación ferroviaria que tiene el ministerio, que saben mucho más que yo y probablemente mucho más que cualquiera de los que estamos en esta sala, y lo argumentan y lo fundamentan. Por eso yo defiendo la línea, una línea que trato de razonar con lógica. Puedo estar equivocado, pueden ustedes tener otra opinión, pero hay una lógica detrás de culminar la red de alta velocidad, y es que nuestro país sea un país en el que el 90 % de su población pueda estar conectada por un tren de alta velocidad. Es algo que realmente creo que va a mejorar muchísimo nuestro país.

El segundo pilar es mejorar sensiblemente la red convencional, con especial atención a los servicios de proximidad. Es un segundo pilar importantísimo, y lo uno no excluye lo otro. Debemos mejorar la red convencional y los servicios de proximidad. Y el tercero es subir las mercancías al tren. Esa es la hoja de ruta. Esos son los tres pilares. Nosotros creemos en ella, y aunque haya obstáculos en el camino creemos que no tienen relación con esos pilares. Creemos que debemos seguir apostando por esto y, por supuesto, en los tres casos mejorando el mantenimiento y la renovación de la red existente.

Entro en la intervención del señor Gavin, que es una persona con mucha experiencia que habla con bastante autoridad, aunque yo no siempre comparta lo que dice. Es verdad, comparto el diagnóstico: venimos de doce días de caos en rodalies, pero eso es dar fe de lo que sucede y yo no quiero quedarme ahí, señor Gavin. (**La señora Aguirre Gil de Biedma: Haga algo.**) Los catalanes son los que sufren todo, por supuesto, no puedo decir otra cosa. Yo no vengo aquí a negar la realidad. Otra cosa es que trate de explicar las causas que la producen, y también que ha habido unas medidas de promoción del transporte público que son un estorbo para el objetivo principal, que es mejorar la red. Yo soy el ministro de Transportes y, al igual que usted, creo que el transporte público se promociona defendiendo su calidad, su puntualidad y su capacidad. Estoy de acuerdo, pero también creo, primero, que estas medidas de incentivo de uso del transporte público se explican por la coyuntura económica de la que venimos y, por tanto, debemos interpretarlas más como medidas fiscales que propiamente de transporte público, de alivio a la situación de las familias, y segundo, que sí han servido para acercar al transporte público a personas que de otra manera no lo hubieran hecho. Yo implanté la gratuidad de 0 a 14 años en la ciudad de Valladolid para los usuarios del transporte público. ¿Por qué? Porque creía que esa medida, aunque no es renovar autobuses, no es mejorar las líneas, no es ampliar la oferta o la capacidad, sí contribuía a que hubiera ciudadanos que se acercasen al transporte público y pudiéramos captarlos como usuarios de cara al futuro. Por tanto, sí creo que son medidas que han contribuido a mejorar el acceso de las personas al transporte público y revertir de alguna manera su preferencia por el vehículo privado.

Dice usted: Hay algunas causas de la situación de rodalies. Una, la desinversión crónica. Ahora no. Desinversión en época pretérita, sí; ahora, no. Sean ustedes conscientes de que me están achacando a mí y al Gobierno del que formo parte —no solo a mí, sino a los ministros que me han precedido de este Gobierno— los males que proceden de la acción ministerial de otros Gobiernos. A mí las injusticias nunca me han gustado y, sinceramente, yo, como ministro que ha invertido en rodalies solo 1200 millones de euros en estos dos últimos años, no puedo aceptar que se me imputen deficiencias de inversión del pasado. Lo siento, no puedo hacerlo, sobre todo cuando se personalizan tanto las cosas. Porque ustedes dicen: No, hay que mirar, hay que abrir el foco. Sin embargo, lo están personalizando en mí. Es decir, ustedes lo que están haciendo es, de alguna manera, pretender que paguen justos por pecadores. Al que ha invertido más le están diciendo que se haga responsable de lo que hicieron los que han invertido menos. (**Rumores.**) Los del Grupo Popular resoplan. En fin, ármense de paciencia porque todavía les queda un rato. (**Rumores.—El señor Marí Bosó: A ti nada.**)

La segunda causa es el porcentaje de ejecución. Usted alude a Madrid. Madrid no es el único territorio en el que hay una ejecución de más del 100 %, no es el único, pero yo hago una pregunta que el otro día lancé en el Senado. ¿Usted prefiere el porcentaje de ejecución de Madrid o el volumen de inversión de Cataluña? ¿Porcentaje o millones de inversión? Porque Cataluña es, por quinto año consecutivo, la comunidad de España en la que más ha invertido el Ministerio de Transportes. En Madrid se ha ejecutado mucho presupuesto, pero no está ni en el primer lugar del ranking ni en el segundo, que es Andalucía. Esta no es una situación nueva, y aquí sí tengo que hablar del famoso informe de la AIReF, que he querido estudiar un poquito más. Ustedes lo sacaron en el Senado el otro día y yo he querido profundizar un poquito más. Por ejemplo, aquí, en el análisis que hace Junts, hay un cierto *cherry picking*, porque es verdad que, cuando el informe muestra treinta y tres años de inversiones en infraestructuras, no es honesto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 48

atribuir responsabilidades al Gobierno actual, cuyo mandato empieza en 2018, cuando también en el informe se analizan épocas pretéritas con resultado desigual. El diagnóstico no es el mismo para todos. Pero, por ejemplo, ¿puede decir Cataluña que es víctima de una política colonial en materia de inversiones? Si atendemos al informe de la AIReF, en el que ustedes se apoyan, no. Cataluña ha recibido entre 1985 y 2018 el 15,8 % del total de la inversión, la comunidad autónoma que... (**El señor Gavin i Valls hace gestos negativos**). Lo dice el informe. Yo no sé si este informe es o no palabra de Dios o si es correcto, pero si ustedes se basan en él, yo se lo leo. Y dice: Cataluña recibió el 15,8 % de toda la inversión, que es la mayor proporción de todas las comunidades autónomas de España. Andalucía recibió el 14,6 % y Madrid el 11 %. (**El señor Gavin i Valls hace gestos negativos**). Esto es lo que dice el informe. Hay unas conclusiones por mapas que dicen, por ejemplo, cuáles eran las comunidades autónomas que tenían más infraestructuras en el año 1985 y cuáles tienen más infraestructuras en 2018. (**Muestra un mapa**). Las posiciones no han variado. Es verdad que Madrid ha ganado mucho entre 1985 y 2018, pero Cataluña sigue en primer lugar y Andalucía en segundo. Es decir, no se puede sostener que Cataluña haya sido discriminada ni por población ni por extensión ni por PIB. Otra cosa distinta es si las prioridades han sido las correctas y si el dinero que se ha invertido en Cataluña ha estado destinado donde más hacía falta, que es en rodalies. Ahí podemos aceptar la discusión. Pero, fíjese, por ejemplo, entre 1990 y 2018 Barcelona concentra el 16,8 % de la inversión total en cercanías en toda España. El 16,8 %. Solo Madrid supera esa cifra con un 47,8 % en el caso de cercanías, sobre todo porque era un núcleo sin desarrollar. Es decir, rodalies era una red construida y todo era mejora, renovación y conservación, mientras que Madrid tenía una red prácticamente inexistente y el gasto fundamental se hizo en construcción.

En cuanto a la alta velocidad, claro, a toro pasado está muy bien decir que se ha hecho mucho de alta velocidad y muy poco en otras cosas, pero lo cierto es que eso se dice cuando ya la red catalana, la del noreste, Madrid-Barcelona-frontera francesa, se completó en el año 2013, hace más de una década. Hay otros territorios que demandan lo mismo, y creo que es justo que lo hagan. Otras comunidades aún esperan su conexión. Qué decir de Extremadura, señor Ramos, de Euskadi u otros territorios periféricos como Huelva, Almería, La Rioja, Navarra o Cantabria. No quiero olvidarme de nadie; por favor, no lo tomen como *numerus clausus*, pero hablar de que se ha apostado mucho cuando ya tienen la red de alta velocidad completamente concluida no creo que sea adecuado. Ahí hay una contradicción, criticar el AVE al mismo tiempo que se reclama, y esto no pasa en Cataluña, pasa en todas partes. Por lo tanto, compartimos el diagnóstico en algunos aspectos, pero no desde luego la gestión histórica.

En cuanto al porcentaje de ejecución, sí me gustaría llamar la atención de su señoría en relación con algunos datos, no solo los que le acabo de dar del informe de la AIReF. Hagamos alguna reflexión sobre el grado de ejecución en Cataluña, por ejemplo, en relación con el material rodante. El ministerio ha adquirido 72 trenes 452 por importe de 584 millones de euros. Hasta la fecha, de ese contrato se han ejecutado 197 millones, el 34 %. ¿Es esta una ejecución alta o baja? Si tenemos en cuenta los plazos que se habían establecido en el contrato es muy baja, porque si el retraso actual de este suministro no se hubiera producido, ya tendríamos 24 trenes recorriendo la red de rodalies de los 72 en funcionamiento, y tendríamos ejecutados 326 millones, el 56 %. El primer tren debía haber sido suministrado con fecha de julio de 2024, y en noviembre de 2025 tenía que haber llegado el tren 24. Claro, ¿estamos teniendo en cuenta esto en los datos de ejecución que le proporciono? Fíjese, en el cumplimiento de este contrato, estos datos que le doy tienen en cuenta los cinco meses de retraso que, por causa mayor, hemos admitido al fabricante de esos vehículos. El progreso industrial del proyecto se encuentra en este momento en el tren 14, cuando debía encontrarse en el tren 64. ¿De quién es la culpa? Mía no es y de mi ministerio tampoco, pero afecta gravemente a la ejecución.

Y le voy a dar un dato que todavía le va a alarmar más. Espero que en el primer trimestre de este año estén circulando los primeros trenes de cercanías de Madrid por la red y, automáticamente, en Cataluña se dirá que hay un problema con España y que llegan antes los trenes de cercanías de Madrid que los de rodalies de Cataluña. Yo tendré que explicar que los trenes de cercanías de Madrid se han comprado a la vez, que la fábrica de Stadler de Valencia, que está construyendo esos trenes, no solo ha tenido los problemas generales —pandemia, guerra de Ucrania— que han tenido el resto de fabricantes, sino que tuvo la dana, porque la fábrica de Albuixech sufrió las consecuencias de la dana, y, sin embargo, servirá los trenes. Ya está el expediente en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Espero que los podamos tener en funcionamiento pronto. ¿Tendremos otro lío con esto? ¿Tendremos otro lío? Porque no es culpa de este Gobierno ni de España, es culpa del fabricante. En el caso de los trenes de rodalies, está radicado en Barcelona. Por tanto, habrá que mirar también qué pasa en algunas cosas. Son datos que pueden

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 49

explicar la premura o no, o el grado de ejecución o no de determinadas cuestiones. No rehúyo los debates y, como ve, los pongo en toda su crudeza encima de la mesa.

En cuanto a la comparativa de Rodalies de Catalunya con Ferrocarrils, el otro día establecí cuáles son las diferencias claras entre una red y otra y cuáles son los factores que determinan la diferencia entre una y otra. Hay factores estructurales determinantes. La diferencia de rendimiento no se puede atribuir solo a la gestión. No hay una gestión *per se* buena si está ubicada en Cataluña y una mala si está ubicada en otros lugares del territorio. Hay factores estructurales muy complejos: antigüedad, complejidad, nivel de saturación de las redes. Hay modelos de gobernanza con impacto real. Es cierto, el modelo integrado de ferrocarrils demuestra ventajas de agilidad de respuesta y coherencia operativa frente a un modelo segregado como el de rodalies. Por eso estamos apostando por la transferencia de la gestión, porque creemos que hay determinadas cuestiones que se gestionan mejor desde la proximidad. Por eso creemos en un país descentralizado. Ese es nuestro discurso. Nosotros no creemos en las fuerzas centrípetas. Creemos que un Estado muy complejo como el nuestro, tiene que ser gestionado de manera compleja, y esto tiene que ver también con la descentralización. Respecto a la escala, la extensión de rodalies no es la de ferrocarrils, ni su heterogeneidad. La densidad de rodalies no es la de ferrocarrils. Es una red casi ocho veces mayor y con un parque móvil de más del doble de unidades. Sobre los ciclos de inversión, dirá usted: aquí tengo yo razón, porque se ha invertido de una manera mucho más estable en ferrocarrils que en rodalies. Y tiene razón: ferrocarrils se ha beneficiado de ciclos de inversión más estables que rodalies, que han sufrido mucho más la coyuntura y los avatares políticos de España, del conjunto del Estado. En cuanto a la percepción, las diferencias reales de rendimiento entre ferrocarrils y rodalies, que existen, también tienden a amplificarse. Por eso, la percepción está amplificada. Por ejemplo, usted relata que en estos días también ha llovido para los ferrocarrils; ya, y también ha habido desprendimientos y cortes de línea, pero eso no lo ha dicho, y es verdad. ¿Tantos como en rodalies? No. ¿La situación es tan compleja? No, porque rodalies y ferrocarrils no tienen esa relación tan directa, pero los desprendimientos y la interrupción del servicio se han producido en los ferrocarrils. Y, por desgracia, las muertes también, porque en el año 2022 falleció un maquinista de Ferrocarrils de la Generalitat como consecuencia del choque entre un tren de mercancías de Ferrocarrils de la Generalitat con un tren de pasajeros. Lamentablemente, se produjo un muerto, pero yo no vengo aquí a arrojarle los muertos a nadie. Lo que quiero decir es que nadie está a salvo de que esas cosas se produzcan, pero es el momento de recordar que por esa circunstancia no se asumió eso que ustedes llaman responsabilidades políticas.

Quiero explicarles la diferencia entre lo que es dimitir y asumir responsabilidades políticas. Asumir responsabilidades políticas es lo que yo estoy haciendo: dar la cara, explicarme, gestionar la desgracia, tratar de buscar soluciones. Dimitir es otra cosa. Responsabilidades políticas es una cosa y dimitir es otra. Aquí hay gente que viene a pedir dimisiones diciendo que son responsabilidades políticas, y no se enteran. En el caso concreto del que hablo, no hubo dimisiones, y probablemente no había motivos para que las hubiera.

Por último, el impacto del marco normativo no es el mismo ni tampoco lo es el parque móvil o el mantenimiento, hay diferencias. Por eso, no niego que ferrocarrils es un servicio mucho mejor que el de rodalies. Trabajamos con la ambición de que podamos converger y de que rodalies llegue a ser un servicio tan bien gestionado y con unos resultados tan positivos como Ferrocarrils de la Generalitat. No nos estamos autocoplaciendo ni conformando con lo que tenemos.

Por cierto, volviendo al accidente de 2022, se debió a una configuración errónea de agujas; por tanto, evitable. El factor humano —que parece que solo interviene si hay un maquinista que va a mayor velocidad— interviene en toda la cadena, desde el que hace la soldadura hasta el que fabrica el carril y el que comprueba si el carril o la soldadura están correctamente. Son seres humanos, dotados de medios, claro. Por tanto, cuando se hace una configuración errónea de agujas, obviamente se está tomando una decisión que, de no haberse tomado o de haberse corregido, no habría dado lugar a consecuencias tan gravosas.

Señora Granollers, creo que he contestado algunas de las cosas que ha planteado. Ese nuevo acceso Madrid-Barcelona por La Sagrera lo explico en términos de capacidad y operatividad, igual que defiendo que haya una conexión del aeropuerto con Chamartín, que no dependamos solo del túnel de conexión entre Atocha y Chamartín, que haya una estación en el sur de Madrid. En fin, creo que son medidas que se explican en términos racionales.

Respecto a lo de que externalizar el mantenimiento garantiza la seguridad de la red, me remito a lo que he dicho en mi intervención inicial sobre si externalizar y hacerlo con medios propios es lo más adecuado, qué *mix* debemos elegir para hacerlo y si estamos en condiciones de asumir directamente nosotros la gestión directa y absoluta del mantenimiento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 50

En cuanto a si no estamos buscando soluciones, sí, estamos buscando soluciones. Y estamos tan de acuerdo con que las rodalies deben gobernarse desde Cataluña que estamos procediendo al traspaso de la gestión; traspaso que iniciamos con ustedes en el Gobierno de la Generalitat. Yo no me cansaré en ningún momento de recordar a la consellera Capella, de la que tengo una opinión excelente y con la que he tratado hasta que llegó el PSC al Gobierno. Estoy seguro de que en estos días está sufriendo y padeciendo, como todos, lo que se está viviendo en rodalies, pero también con el conocimiento que ella tiene de la situación y del trabajo que se está haciendo para salir adelante. Estamos comprometidos con el traspaso, y lo vamos a hacer con todas sus consecuencias, como acordamos con ustedes, y desarrollándolo con el Govern de Salvador Illa.

SUMAR, a través de Félix Alonso, me reprocha que solo puse un tuit del accidente de Gelida. El otro día expliqué mi proceso, precisamente respondiendo a preguntas de una senadora de Esquerra Republicana, de por qué no había ido a Cataluña. Se me ocurrió decir eso de que tenemos dos frentes abiertos tremendos. He mandado al secretario de Estado y a los presidentes de ADIF y Renfe. Dije: Llevo diez días durmiendo tres horas o lo que sea. ¡Buah!, la que se lió—. Hoy me han preguntado que si duermo bien. Disculpen por explicar cuál es mi situación. Sí le quiero decir una cosa, señora Mejías, duerma poco o mucho, siempre cumple con mi obligación, siempre al pie del cañón, siempre. Lo haré mejor o peor, dormiré más o menos, pero no he faltado nunca a mis responsabilidades, como sucedió con uno al que ustedes estuvieron apoyando durante un año. (**Aplausos**). No sé con qué legitimidad me vienen a decir a mí esto, que estoy al pie del cañón, padeciendo también, por supuesto, no digo que como las familias, Dios me libre, pero no es una situación que le desee a nadie. Puse un tuit porque ya no tenía mucho más ánimo. Prácticamente acababa de llegar de Adamuz y pensé que era una pesadilla —sinceramente le digo que se me vino el mundo encima— que de repente tuviéramos en cuarenta y ocho horas, aunque fuera por causas totalmente diferentes, otro muerto en la red ferroviaria. Yo no tenía ánimo ni lo tengo ahora mismo. (**El señor Marí Bosó: Pues dimita, váyase.—Protestas**). Me estoy limitando a comunicar lo que está sucediendo en la red, tratando de dar información, y no tengo el cuerpo para tuits, se lo digo sinceramente. Ya sé que de esto el Partido Popular hará su serial. Es lo que hay. (**El señor Palencia Rubio: El que ponía tuits durante los incendios era usted**). El señor Héctor Palencia es muy locuaz. No se preocupe, luego tendrá usted otros cinco para la réplica, pero todavía me va a tener que escuchar un poquito más.

Es verdad, no es de recibo que el AVE Madrid-Barcelona tarde seis horas. Estamos aplicando limitaciones temporales de velocidad y, para acabar con esta situación, hemos llegado a un acuerdo con las compañías y con los sindicatos que consiste en que vamos a ocupar una franja mayor de tiempo en la banda de mantenimiento. Por eso hemos pedido —con esto respondo a alguna cuestión que se ha planteado aquí— a todas las compañías operadoras que eliminan durante tres días —esperemos que sea suficiente— los últimos trenes del día, que llegan ya prácticamente dentro de la banda de mantenimiento, para que podamos tener más tiempo y, así, en poco tiempo podamos tener ya la red en condiciones para establecer una velocidad única entre Madrid y Calatayud y una velocidad única entre Calatayud y Barcelona. Cuando eso esté, recuperaremos los tiempos y, como mucho, se producirán esos retrasos de veinticinco minutos, que espero que en un tiempo de nuevo se reduzcan y volvamos a los tiempos que estábamos teniendo con carácter previo a todo este desafortunado momento.

Sobre el Pacto de Estado de Infraestructuras, tengo que decir que el otro día lo planteé en el Senado; un pacto de Estado en el que nos pongamos de acuerdo en qué es lo que queremos como país el norte, el sur, el este y el oeste, en cuáles son las líneas, etcétera. Me temo que en estas circunstancias es bastante difícil, por no decir imposible, pero ahí queda.

El debate sobre si hay que paralizar o no el servicio es un debate que de momento ADIF ha resuelto, como ustedes conocen, dando prioridad a la prestación del servicio. He puesto el ejemplo antes de los túneles del Garraf y de viaductos del Garraf, del estado en el que se encuentran. Incluso la propia Generalitat nos pide esperar hasta primeros de marzo para que en este momento los usuarios sufran menos las consecuencias de la interrupción de la R-3 con ese plan de transporte alternativo, etcétera. Nadie desea la interrupción del servicio si buenamente se puede mantener.

Con respecto al desvío de las mercancías hacia el interior de Tarragona, vamos a presentar nuestro estudio de alternativas pronto. A ver si normalizamos un poco todo y podemos dejar la coyuntura a un lado y nos centramos en la planificación. Eso está pendiente ya de comunicar al territorio. Vamos a buscar soluciones también que puedan ser aceptadas por los municipios dentro de ese estudio de alternativas, porque luego —esa es otra— queremos desdoblamiento, segregar, pero el territorio no es sencillo: hay una densidad de urbanizaciones muy grande en determinados territorios y no es fácil encontrar acuerdos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 51

Entramos en la parte de intervenciones que yo calificaría de bulos, de chascarrillos y de falta de rigor. (**Risas.—El señor Flores Juberías: En la parte fea.**) No voy a responder a lo de dormir bien, ya se lo he dicho. Señora Mejías, cuatrocientos mil es el número total de usuarios de Cataluña. He explicado lo de suprimir los servicios ferroviarios a última hora. Me cita usted un accidente de hoy en la red convencional. Oiga, en un punto sin paso a nivel un camión ha invadido la vía. Yo no iba conduciendo, se lo aseguro. (**La señora Aguirre Gil de Biedma: ¿Por qué no tiene un paso a nivel?**) Si ese es su ejemplo para decir que todo está mal en todas partes, no sé cómo calificarlo. Dicen que comparezco mucho porque hay muchos problemas. Comparezco mucho porque ustedes lo solicitan y porque yo lo pido. Hay otra alternativa, que es no comparecer cuando suceden cosas y, si quieren, buscamos ejemplos del pasado. Yo he comparecido en el Senado la semana pasada y he comparecido en el Congreso en esta, pero hay antecedentes de lo que ha sucedido en nuestra red: tuvimos un accidente con ochenta muertos en Angrois y la ministra del ramo compareció una vez en sede parlamentaria en esta comisión, ni en el Pleno del Senado ni en el del Congreso, ni por supuesto compareció el presidente. Es decir, no es una cuestión de que sucedan cosas, es que algunos tenemos un criterio, que es ir cuando se nos reclama o cuando suceden cosas, y otros tienen otro, que es, fundamentalmente, el de esconderse y no dar explicaciones. Como ese no es el mío, no me encontrarán ahí. Yo compareceré todas las veces que sean necesarias.

Entremos en los bulos, señora Mejías. Bulo del despido de los maquinistas. Renfe no le ha dicho a ningún maquinista que, si no se incorpora al trabajo, será despedido, y no lo digo yo, lo dicen los maquinistas, que han desmentido este bulo. Busque usted una página que se llama Maldita.es y ahí lo tiene. (**Risas del Grupo Parlamentario VOX.—El señor Flores Juberías: ¡La fuente!**) También tienen las declaraciones del presidente de Renfe. En fin, que ustedes prefieren creer a sus confidenciales de cabecera ya lo sabemos nosotros; de hecho, yo ya no sé muy bien si la noticia se origina en ellos o la originan ustedes y la trasladan a los medios para luego exhibirla aquí. Yo ya empiezo a pensar que ese es un círculo virtuoso en el que el principio y el fin no está claro. Pero ya le digo que es un bulo: nadie le ha dicho a ningún maquinista que, o se incorpora, o se le despedirá.

Bulo del dinero de Europa. Aquí ya ha entrado el Grupo Popular, porque en materia de bulos es muy difícil distinguir entre el Partido Popular y VOX. Se hacen eco de un bulo que lanza un diario, *El Español*, y medio medio el *ABC* y que hoy ha recorrido algunas tertulias de la televisión: la Comisión Europea nos alerta de que la red está desfasada y nos da 111 millones para invertir en la línea Madrid-Sevilla. Dicen: Ya le advirtieron que la red estaba desfasada y le dieron 111 millones para invertir en ella. Mentira, bulo, patraña. (**El señor Palencia Rubio: ¡A mí no me mire que yo no se lo he dicho!**) Pues perdón usted. Si no me lo ha dicho usted no se preocupe.

Mentira, bulo, patraña. Miren, el 29 de septiembre del año 2023 —yo no era ministro— España presenta a la Comisión una solicitud de gran proyecto para el que contempla una contribución de FEDER al proyecto «Corredor Mediterráneo. Tramo Madrid-Sevilla-Alta Velocidad. Mejora/adecuación a estándar de la Red de Transportes Europea. Infraestructura y vía», seleccionado por la autoridad de gestión con arreglo al eje prioritario 07 de promover el transporte sostenible y eliminar los estrangulamientos en las infraestructuras de red fundamentales del Programa Operativo Plurirregional de España FEDER 2014-2020.

La versión final de la solicitud —aquí yo ya era ministro— se presentó el 14 de mayo del año 2024. ¿Qué hace la Comisión Europea? Resuelve el 24 de junio de 2024 (**muestra un documento**), con una decisión de ejecución, en la que, a petición del Gobierno de España, concede una subvención para hacer la línea. Esto yo no tendría que explicárselo a parlamentarios de España, pero menos aún a algunos que han gobernado. ¿Pero ustedes creen que la Comisión Europea o la Unión Europea da dinero así, sin que nadie se lo pida, y que viene y dice: Tienen ustedes mal la línea, les voy a dar 111 millones? (**Risas**). Eso no funciona así. Esto se hace por petición del Gobierno de España, y lo que hace la Comisión es reproducir... (**Rumores.—La señora Aguirre Gil de Biedma: ¿Dónde está el dinero?**). Y lo que hace la Comisión... (**Rumores**). Y todavía dicen que sí, es que es genial. (**Rumores**). Lo que hace la Comisión es hacerse eco textualmente de la petición que formula el Gobierno de España. (**Rumores**). Es el Gobierno de España el que dice que la red está obsoleta. ¿O qué se creen, que nos hemos metido a renovarla porque estaba como los...? (**Rumores**). ¿Pero qué se creen, que nos hemos metido a renovarla porque estaba como los chorros del oro? (**Rumores**). Nos hemos puesto a renovarla porque estaba como estaba desde el año 1992, año en el que se puso en servicio, y como vamos a hacer ahora con... (**Rumores**).

No entiendo la algarabía. ¡Pero si quedan ustedes literalmente con el faldón levantado! Ustedes se hacen eco de cualquier chascarrillo y de cualquier bulo. (**Rumores**). Esto que han contado no tiene nada que ver con la realidad. La realidad es que el Gobierno de España le formula una petición de financiación a la Unión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 52

Europea y la Unión Europea... (**Muestra un documento.—El señor Palencia Rubio: ¿Está obsoleto o está renovado?**). Pero además no nos da 111 millones, no. (**La señora Aguirre Gil de Biedma: ¿Dónde está el dinero?**). ¿Dónde está el dinero? Pues en los contratos, señoría. Mírese la plataforma de contratación y, si tiene usted facultades inspectoras para revisar la ejecución de la obra, nosotros le pasamos los expedientes y dejamos que usted las revise página por página, porque va a resultar que ahora usted tiene capacidad de inspeccionar el cumplimiento de los contratos. Es algo que, por cierto, no ha cuestionado nadie.

Enlazo esto con el argumento que me hacía el diputado de EH Bildu (**risas**) sobre el tema de las empresas. Yo no digo que las empresas sean infalibles y que no puedan haber fallado. Yo no lo digo, lo que digo es que eran de la máxima solvencia. ¿Y por qué lo digo? No porque pretenda cubrir sus responsabilidades, sino porque hay quien dice que una de las empresas, en concreto, Azvi, que lleva décadas trabajando en la red ferroviaria española, está vinculada con Koldo y que a saber cómo habrán hecho ese contrato. Están también OHL y Ferrovial en la UTE, pero no, lo habrán hecho mal porque está vinculada con Koldo.

Y aquí le quiero decir una cosa, señora Mejías, porque luego dice que yo la ridiculizo. Yo no la ridiculizo, es que, en fin, son argumentos insostenibles. Mire, yo no le he dicho a ninguna empresa que guarde silencio, a ninguna, y lo digo en sede parlamentaria. Las empresas españolas que han intervenido en esa renovación son dueñas de sus silencios y de sus palabras. Si no han hablado, será porque no han querido. Ojalá lo hubieran hecho. Ojalá lo hubieran hecho, porque creo que es necesario que lo hagan, que defiendan su buen nombre y que defiendan su trabajo. Ellas sabrán las razones por las que no lo hacen. Yo no les he pedido que no lo hagan (**rumores**), que quede claro. No he hablado con ninguna de ellas y, por tanto, si no hablan es su decisión. A mí no me estorba que hablen; ojalá lo hagan.

En estos días hemos visto a determinados personajes —por eso digo que no sé dónde empieza y dónde acaba el círculo virtuoso— hablar en YouTube, etcétera de que no se mantiene nuestra red ni se mejora porque nos gastamos el dinero en Marruecos. (**Risas**). Usted (**dirigiéndose a la señora Mejías Sánchez**) lanzó ese bulo aquí, en esta misma sede y en esta misma sala, y le tuve que explicar cómo concurre España con otros países para que le adjudiquen contratos. Lo hace igual que Alemania, Francia o China, que van con una oferta de material rodante o de obra y con una oferta de financiación; si no, ya no compiten. ¿Y qué es lo que hace España? Pues lo mismo que Francia, Alemania o China: va con una oferta de material rodante —trenes CAF, fabricación en España— y con una oferta de financiación. ¿Dónde va el dinero, que al final es deuda que el Estado de Marruecos tiene con España y que le tiene que devolver con intereses? A la empresa CAF. ¿Qué hace ese dinero? Generar empleo en nuestro territorio al facilitar que se fabriquen trenes en nuestro territorio que luego se venden por todo el mundo. Pregúntele a la empresa, si esto le parece mal, o a cualquiera de las empresas que están fabricando trenes en España o que hacen obra civil ferroviaria en el mundo. Pues necesitan el apoyo, porque, si no, ya no compiten. Antes era de otra manera, pues antes iban con su oferta y ya está; ahora ya no, porque ahora se compite en estas circunstancias.

Por lo tanto, no se está detrayendo ni un céntimo de nuestra red para que los marroquíes tengan una red de alta velocidad; se está acudiendo a mecanismos que facilitan que nuestras empresas compitan en un mundo que se desarrolla y que quiere construir redes, y en el que nuestras empresas pueden tener un papel protagonista, como lo van a tener en Vietnam o como lo tienen en Arabia Saudí, con contratos importantísimos, o en otros países del mundo. Y eso deberían ustedes entenderlo, ustedes, que son tan proempresarios, porque parece que tienen otro discurso. En fin. Acláremelo: ¿la culpa es de las empresas o no es de las empresas? Usted dice que yo quiero culpar a las empresas, pero al mismo tiempo me dice que les digo que callen, etcétera. Yo no las culpaba; de hecho, lo que me dice el señor representante de Bildu es que yo lo que he hecho es exculparlas, cosa que no he hecho en ningún caso y de ninguna manera.

Entramos ya en la intervención del señor Palencia, del Grupo Popular. Señor Palencia, elevar el volumen no es elevar el tono. Usted ha elevado mucho el volumen, pero ha rebajado el tono hasta extremos de indignidad en el discurso parlamentario. Yo le recomendaría que en la siguiente intervención chille usted un poco menos y eleve un poco más el tono, porque el tono ha sido muy pobre, tengo que decírselo.

El otro día los escuché a ustedes en el Senado decirme que, si esto hubiera pasado al revés, qué hubieran hecho ustedes. Esto no hay que planteárselo en términos de hipótesis porque esto ya pasó. En este país no hay que imaginarse que hubiéramos hecho unos y otros, porque en España ya hubo un accidente con ochenta muertos mientras estaban ustedes en el Gobierno. Por tanto, no hay que imaginarse lo que hubiéramos hecho nosotros y lo que hubieran hecho ustedes: no hay más que acudir al ejemplo comparado. (**Rumores**). Yo no voy a cometer la ingenuidad de pedirles el mismo trato que esta comisión dispensó a la entonces ministra de Fomento, la señora Ana Pastor, cuando compareció el 9 de agosto del año 2013 en esta misma sede para informar de las causas del trágico accidente de Angrois, en el que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 53

—repito— perdieron la vida ochenta personas. Si ustedes repasan las actas de aquel día, comprobarán que aquella comparecencia fue, poco más o menos, una sesión de baño y masaje. No obstante, estoy seguro de una cosa: si mis explicaciones se hubieran parecido remotamente a las que ofreció en su día la señora Pastor, ahora no estarían pidiendo mi dimisión, sino mi inmediato ingreso en prisión.

De aquella sesión me han llamado la atención varias cosas. La primera, la más grave, es que aquel día la entonces ministra reconoció implícitamente que, pese al error humano, el accidente se pudo haber evitado con una mejora de la seguridad tan simple como colocar una baliza para controlar la velocidad del tren. Está en las actas de la comisión de ese día. Les reproduzco la secuencia. La entonces ministra de Fomento explica que el 1 de agosto la CIAF había trasladado ya sus primeras recomendaciones, que no eran otras que asegurar que todas las reducciones de velocidad máxima programadas en plena vía entre estaciones a partir de un cierto rango estén señalizadas en la vía y en estas situaciones generar la implantación progresiva de balizas ASFA que controlen la velocidad de los trenes, de modo que se asegure su inmediato frenado en caso de rebasar la velocidad máxima con la que debe ingresar en el tramo siguiente. Esto lo dijo la señora Pastor. Pero no se quedó ahí, pues a continuación dio cuenta de que antes de recibir dicha recomendación ya se había adoptado esa medida en la zona del accidente y en otras de características similares. En definitiva, venía a reconocer que ADIF sabía cómo se podía haber evitado la tragedia de Angrois antes incluso de las recomendaciones de la CIAF. ¿Y por qué no se colocó entonces la baliza antes del accidente? Pues lo explicó de una manera sorprendente el entonces presidente de ADIF, Gonzalo Ferre Moltó, en su comparecencia del día anterior. Les leo textualmente: Me preguntan también por qué no se había instalado anteriormente la baliza de control de velocidad que desde el día 29 se encuentra funcionando antes de llegar al punto del accidente. La respuesta está en que ADIF viene obligada a cumplir el Reglamento general de circulación, que es el que determina las medidas de seguridad que deben emplear en cada punto. Este reglamento es el que dice que no se tiene que instalar una baliza cuando la limitación de velocidad es permanente.

En resumidas cuentas, no se mejoró la seguridad en ese punto ni en otros de la infraestructura porque se cumplió el reglamento a rajatabla. Huelga decir que ningún grupo pidió la dimisión de la ministra ni la del presidente de ADIF por anteponer el reglamento al sentido común, que luego afloró. No fue lo único llamativo de aquella comparecencia, pues la intervención del portavoz del Grupo Popular, el señor Ayala, también tuvo su miga. Les leo algunas de sus palabras; lo tengo aquí conmigo en la Mesa. (**Denegaciones**). Ah, perdón. (**El señor Palencia Rubio: Si no sabe.—El señor Marí Bosó: No tiene ni idea**)—. Dice: No es el presidente de Renfe, no es el presidente de ADIF ni la ministra —añado yo— el que dice que un servicio se puede prestar o no se puede prestar; es un funcionario cualificado de alta capacitación el que dice si se puede prestar o no se puede prestar el servicio, con todos los informes que avalan esa decisión. Por lo tanto, no queremos ahora minusvalorar la responsabilidad y la capacitación de las personas que son las que hacen que todos los días funcionen tantísimos trenes en España.

No sé si habrán cambiado de opinión ustedes respecto a los profesionales y su capacitación, pero muchos son los mismos que estaban entonces. (**El señor Palencia Rubio: ¿Pero yo le he dicho algo sobre eso?**). Son los mismos que no ven inconveniente en soldar carriles de distintas épocas, los mismos técnicos. La decisión no la tomo yo. Ahora ustedes están poniendo en la picota a todo el sistema ferroviario, pero fíjense, señores del Partido Popular, lo que decía su portavoz parlamentario, y abro comillas: «Es verdad que tenemos que ver a partir de ahora cuáles son las medidas que se adoptan (**El señor Palencia Rubio: Hable de lo que he dicho yo.—La señora Martínez Labella: Qué malo es.—El señor López Cano: ¿Te callas?**), pero tampoco podemos llegar a crear la sensación contraria de inseguridad. Hay un concepto generalmente asumido de que el ferrocarril español es muy seguro, con independencia de que en un momento determinado haya podido ocurrir un accidente.» Y luego les molesta que yo les reproche que su única ley es la del embudo. Es decir, la seguridad, cuando un accidente sucede con ustedes al frente del Gobierno, no se puede poner en cuestión, pero cuando somos nosotros, desde el minuto uno, a saco. En fin, eso es lo que dicen ustedes, señorías del Partido Popular. Dicen: No podríamos saber qué harían ustedes. Pues, miren, sí lo sabemos: nosotros, ser responsables; ustedes, ser irresponsables; nosotros, ser coherentes; ustedes, ser incoherentes.

Hay que hablar también de la incoherencia a la hora de proponer comisiones de investigación. Ustedes ya se han lanzado a proponer una comisión de investigación porque consideran que es imprescindible para que se aclare este accidente, pero también sabemos lo que hicieron ustedes entonces, ¿no? ¿O no se acuerdan ustedes? ¿Recuerdan ustedes sus palabras? Miren, ustedes se opusieron a la creación de una comisión de investigación de manera absolutamente reiterada. Incluso entonces hubo quien explicó

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 54

cúales eran las razones por las que se oponían ustedes a una comisión de investigación. La primera, que ya había una investigación judicial y que, por tanto, la comisión de investigación podía interferir. Explíqueme cuál es la diferencia con el actual momento. La segunda, porque había una investigación de la CIAF —esto creo que sí lo dijo usted (**señalando al señor Delgado Arce**.—**El señor Delgado Arce: No**). ¿No? Tampoco. Bueno, pues perdóneme si no lo dijo usted—, que era la experta y la que tenía que establecer las recomendaciones. ¿Cuál es la diferencia con el momento presente? La tercera, que una comisión de investigación, al final, lo que iba a introducir era desasosiego y que el debate iba a ser necesariamente partidista. Claro, no como el que se está produciendo en el Senado, esa Cámara que ustedes han convertido en su jardín particular, en el que hacen y deshacen absolutamente lo que quieren. (**El señor Marí Bosó: Como aquí esta tarde**). Por supuesto, la comisión de investigación en el Senado va a ser, vamos, un dechado de virtudes y de apoliticismo. En fin, es tremendo. (**Rumores**).

Ha hecho usted una reflexión sobre —fíjense hasta qué punto llega en el análisis el señor Palencia— que yo he utilizado treinta minutos para Adamuz y cuarenta minutos para rodalies. Fíjese, señor Gavin, hasta dónde llega la catalanofobia del Partido Popular. (**Varias señoras y señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso: No, no, no**) Fíjense, hay tres asuntos en el orden del día de esta comisión: accidente de Adamuz, accidente de rodalies y situación de rodalies. He dedicado treinta minutos al accidente de Adamuz, veinte al accidente de rodalies y veinte a la situación general de rodalies. Les digo una cosa, señores de Junts y señores de Esquerra —no sé si está—, con esta derecha en Cataluña no pueden ir ustedes ni a coger duros, ¡ni a coger duros!, porque es tal la catalanofobia que tienen que llegan al extremo de cronometrar las intervenciones para demostrar que yo dedico más tiempo y más atención a Cataluña que a Adamuz. (**La señora Martínez Labella: Vaya a Andalucía y cuente eso**). Esto es lo que hay. Por lo tanto, no se extrañen ustedes de lo que sucede en este país en relación con Cataluña, porque, por un lado, ustedes no reclaman inversiones y, por otro, cuando nosotros acordamos escenarios y marcos de financiación más favorables para Cataluña, el Partido Popular salta (**Protestas**). No, yo se lo digo y, si no lo quiere tener en cuenta, ustedes sabrán.

Otro bulo del que se hace eco el señor Palencia: un aviso realizado supuestamente por Ineco de que había un riesgo de descarrilamiento del tramo de Adamuz (**El señor Palencia Rubio: Yo no he dicho eso**). Sí, lo ha dicho usted. (**El señor Palencia Rubio: He dicho que había riesgo en la soldadura**). Sí, ha citado usted un artículo de ABC: «Técnicos de Ineco advirtieron a Adif del riesgo de fallos en las soldaduras y posibles descarrilamientos en la reforma de Adamuz. (**El señor Palencia Rubio: Yo no he dicho eso, no minta, que es ministro, coño**)». Los expertos identificaron problemas en un informe antes de acometer la reforma de la línea». Esto es un bulo (**el señor Palencia Rubio: Que no diga lo que no he dicho, que está mintiendo**), porque un bulo es sacar de contexto deliberadamente y de forma irresponsable los documentos de un expediente administrativo. Lo que hace Ineco, cumpliendo el Reglamento Europeo 402/2013 en materia de seguridad, es advertir, siempre que se hace una obra, siempre, de los riesgos que existen. (**El señor Palencia Rubio: Claro, obvio**). Claro, pero es que en esta y en todas, cuando se sustituye un cambio, se advierte con carácter previo de los riesgos, pero en todas las obras, no en la de Adamuz. No hay nada de especial ni de destacable... (**El señor Palencia Rubio: Pero que usted ha dicho que era impensable que se rompiera la vía**). Pero, entonces, lo ha dicho usted...

La señora PRESIDENTA: Perdone, señor ministro.

¿Serían tan amables de respetar los turnos?

Muchas gracias.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): Es pedir peras al olmo. (**Risas**).

Pero, vamos a ver, ¿lo dice usted o no lo dice?, porque acaba de decir que no lo ha dicho y ahora acaba de decir que sí. (**El señor Palencia Rubio: Yo no he dicho lo que está diciendo. He dicho otra cosa. Se está inventando un bulo que yo no he dicho**). Ah, vale, vale, vale. (**El señor Palencia Rubio: Contesta bulos con otro bulo para poder contestar bulos**).

La señora PRESIDENTA: Continuamos.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): Y, por último, usted me dice que a mí lo que me preocupa es el relato. Pero, hombre, si esa es la doctrina Feijóo, señor Palencia. Es decir, ¿qué es lo que le dijo el señor Feijóo al señor Mazón? Preocúpate del relato, lleva la iniciativa en materia de comunicación. (**El señor Palencia Rubio: No dijo esas palabras.—La**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 55

señora Martínez Labella: Eso lo han dicho ustedes.—**Varias señoras y señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso:** No, no, no.—**Una señora diputada:** Eso lo dijo el fiscal general.—**Varias señoras y señores diputados del Grupo Parlamentario Socialista:** Sí, sí, sí). Bueno, pues no, no lo ha dicho, en fin. (**Protestas**). Vamos a ser precisos: Preocúpate por llevar la iniciativa en materia de comunicación. No le dijo: Oye, preocúpate por las víctimas, preocúpate porque estén bien atendidas. No hay un solo mensaje del señor Feijóo relacionado con las víctimas. Ni uno ni uno. (**El señor Marí Bosó: ¿Y de Sánchez? ¿Qué mensajes hay de Sánchez?**). Eso sí, la preocupación por llevar la iniciativa en materia de comunicación se la dejó clara el señor Feijóo al señor Mazón desde el primer minuto. Por tanto, no me reprochen ustedes seguir el libro de las grandes prácticas del Partido Popular, señor Palencia. ¿O es que reniega usted de su líder? ¿O usted no sigue al dedillo el manual del señor Feijóo? En fin, me sorprende enormemente.

Concluyo y, por supuesto, sigo a su disposición para hacer las aclaraciones que ustedes estimen oportunas. El debate, como digo, se puede hacer desde la racionalidad, desde la razón o desde las vísceras; se puede hacer con rigor, con argumentos más o menos acertados, con datos, o se puede hacer con bulos y con mentiras. Cada uno elige el que quiere. Yo creo que el camino que hemos trazado desde el ministerio es un camino claro: transparencia y exponer los datos. Dice usted: No ha presentado usted un documento sobre las soldaduras. Pero si lo he hecho público. Hice público el documento relacionado con las soldaduras con todos los checks en verde de la empresa que hace los controles. Esto me lo dice quien tardó un año en poner simplemente una factura de restaurante encima de la mesa y porque la jueza se lo pidió.

Fíjense ustedes el nivel de exigencia. Dicen: Ponga usted las certificaciones, todo, en tiempo real, ya. Y ellos, con una facturita de un restaurante metida en un cajón durante un año, y hasta que la jueza no se lo pidió, ahí la tuvieron metida. Ese es... (**Rumores.—La señora Martínez Labella: ¡Qué miserable!**). ¿Pero estoy diciendo alguna mentira? (**El señor Marí Bosó: Todo el rato.—La señora Martínez Labella: Cuarenta y seis muertos**). Y 230 en la dana o 240 en la dana, señora del Partido Popular. Lo que pasa es que, claro, cuando ustedes tratan de afearnos a nosotros nuestra relación con las víctimas, se olvidan de su pasado constantemente, porque ustedes tienen el Yak— 42 a sus espaldas y el trato que dieron a las víctimas. (**Protestas.—Una señora diputada: Y, ahora, Franco**). Claro, claro, mire, eso, afortunadamente, en este caso no se ha producido. Es verdad que el listón no pueden dejarlo ustedes más bajo. (**Protestas**). Claro, o ustedes, las víctimas del Metro de Valencia o las de las residencias de Madrid, a las que ustedes llaman plataforma de frustrados. (**El señor Palencia Rubio: Qué mal tienen que estar para recurrir a esto**). Es que ese es el problema, señores del Grupo Popular. (**Protestas**). Ustedes tienen su historia y esa historia la llevan como una mochila de piedras, pesadísima, de la que no pueden desembarazarse y de la que no pueden prescindir porque es la que tienen ustedes. Yo entiendo que haya quien nos pida explicaciones y entiendo que haya quien nos pida responsabilidades, lo que no entiendo es que eso lo hagan ustedes, con el pasado que tienen y con lo que llevan a cuestas. En todo caso, señorías, sigo a su disposición y trataré de responder a alguna otra cuestión en el siguiente turno.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor ministro.

A continuación, tendrán un nuevo turno de intervención los portavoces de los grupos parlamentarios que lo deseen, por un tiempo máximo de cinco minutos.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu y tiene la palabra el señor Otero Gabirondo.

El señor OTERO GABIRONDO: Eskerrik asko, mahaiburu andrea.

Intentaré atenerme al tiempo, porque lo último que quiero es dar una excusa al Grupo Popular para seguir soltando exabruptos. Le agradezco, en cualquier caso, la respuesta personalizada, señor ministro.

Decía usted, por puntualizar tres o cuatro cosas, que habría que desvincular los accidentes y la política ferroviaria. Yo creo que hasta cierto punto es inevitable hacerlo: primero, porque no podemos aquí, en largas intervenciones, estar haciendo el cuñado sobre cuestiones técnicas que son muy complejas y de las que no tenemos conocimiento; pero también porque necesitamos unas explicaciones, no sé si más generales, para entender si hay una ligazón entre los accidentes concretos que se están produciendo y cuestiones más sistémicas. Creo que todos lo hacemos. Incluso usted está haciendo eso también cuando va al pasado y hace unas comparaciones entre cuánto se invertía y cuánto se invierte.

En fin, intentamos dar explicaciones más generales. Lo que está claro es que hay una persistencia, si no un aumento de incidentes significativos. Los incidentes significativos siempre son más de los que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 56

debiera haber y, al final, los incidentes significativos son billetes de lotería porque cuantos más incidentes significativos tengamos en la red ferroviaria, más posibilidades hay de que termine habiendo un incidente trágico como ha pasado. Por lo tanto, es lógico que vayamos a cuestiones más sistémicas, vamos a decir.

Le doy la razón cuando dice que hay una contradicción, que se quiere todo: se quiere que se priorice, nadie está dispuesto a renunciar a nada y todo el mundo quiere que se hagan las inversiones en su territorio, pero, claro, todo el mundo prioriza a la vez y cada uno prioriza lo suyo. Creo que Euskal Herria Bildu, hasta ahora, queda en cualquier caso un poco fuera de este marco interpretativo.

Quería hacer también referencia al tema de la difícil cuadratura del círculo. Se quiere todo, se quiere alta velocidad, se quiere cercanías, se quiere mercancías, se quiere bajar impuestos, etcétera, pero, al final, me ha dado la sensación de que usted termina haciendo lo mismo; o sea, hay algo de soplar y sorber en todo esto. Cuando le pregunto si hay que corregir el rumbo o si hay que priorizar inversiones en un sitio más que en otro usted dice: No, no, nosotros tenemos un rumbo con tres ejes, que son la alta velocidad, la línea convencional y las mercancías y no le damos prioridad a ninguno. Hombre, esto habría que cuestionarlo un poco, ¿no? Porque, por un lado, si ha habido un consenso aquí es que ha habido un déficit histórico de inversiones en la red convencional y, por otro, porque si uno mira los datos de su propio ministerio, ve que aunque haya habido un intento de compensación en la red convencional a través del presupuesto de ADIF —no de ADIF Alta Velocidad—, los últimos datos disponibles muestran que en infraestructuras de vía, catenaria y otras inversiones había 2000 millones de euros para ADIF, pero para ADIF Alta Velocidad todavía en 2024 había casi 2500 millones de euros. O sea, que aún se sigue priorizando la alta velocidad.

Usted habla de completar, pero ¿cuántos kilómetros? Ya vamos por los 4000, la mayor red europea y mucho más si lo dividimos entre habitantes. ¿Cuántos, 5000, 6000, 7000, 8000 kilómetros? Estamos hablando de que después —no en cuanto se haga, sino después— el mantenimiento medio son 110 000 euros por kilómetro y año. Ahora mismo, ¿en cuánto estamos, en 500 millones de euros al año solo para mantenimiento de la red de alta velocidad? Cuando se haga todo, ¿cuánto va a ser, 1000 millones de euros solamente para eso? ¿Qué porcentaje de presupuesto disponible va a suponer eso? Creemos que hay que priorizar, claro que hay que priorizar. Para nosotros la prioridad es, primero, reducir los incidentes. Esa tiene que ser una prioridad urgente y hay que enfocarse ahí. Despues, evidentemente, están las mercancías y las cercanías. Las cercanías, en particular, en la medida en que concentran el 90 % de los pasajeros o, al menos, el 90 % de los billetes. Lo que quiero decir es que, si se pretende seguir haciendo todo a la vez, al final va a pasar la del pato, que nada, que corre, que vuela, pero ninguna de ellas termina haciéndose bien, a tiempo o de manera efectiva.

En cuanto a crear una red funcional dotada de presupuesto, no sé hasta qué punto es posible subir el presupuesto para que todo llegue a tiempo, teniendo en cuenta las carencias históricas y el déficit que tiene sobre todo la inversión en cercanías y la red convencional. No sé hasta qué punto es compatible seguir prometiendo una línea de alta velocidad y cuántos retrasos habrá antes de que esas promesas se conviertan en una realidad efectiva. Ya hablaremos más, pero, desde luego, vamos a traer propuestas concretas vinculadas al corredor navarro, a la conexión con la Y vasca, etcétera.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Otero.

Tiene la palabra, por cinco minutos, el señor Gavin i Valls, por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

El señor **GAVIN I VALLS**: A veure si tinc temps per tot. Intentaré contestar alguna de les coses que s'han dit ara la rèplica del Grup Socialista del ministre i acabar alguns elements de la intervenció que tenia previstos.

A veure, primer, home, una mica decepcionant que el Grup Socialista vingui aquí a dir que el programa d'atenció que, «mirí si fem millor les coses, que el programa d'atenció al client no el tenim executat amb un nivell molt alt i per tant...» escolti, però escolti, vostè ho sap que la gent està anant a l'estació cada dia i ningú no li explica si hi ha trens, si no n'hi ha, a quina hora, si autobús... Quina mena d'atenció al client rep la gent? Desastrosa, és una porqueria d'atenció al client. No vingui aquí a dir ara que el programa d'atenció al client està molt invertit o està molt executat. Airef, senyor minstre, no jugui amb les xifres.

Airef té un informe que analitza la inversió ferroviaria de l'any 1990 al 2018 on diu que el 93,5 % es va invertir en l'alta velocitat i el 6,5 % en Rodalies de tot l'Estat. D'aquests 6,5 %, el 47,8 % es va invertir a la Comunitat de Madrid, els 16,8 % a Barcelona i un 14 %, ho dic de memòria, a Cádiz i no cal per jugar amb les xifres. Vostè ha agafat un altre informe d'Airef. Jo parlo d'aquest informe d'Airef i, evidentment, senyor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 57

ministre, perquè, és clar, si no, al final vostè ha jugat amb les xifres d'una manera que s'ha acabat contradient a vostè mateix. Perquè vostè ha dit diverses vegades que la desinversió crònica a Catalunya ha deixat la xarxa ferroviària de Rodalies en un estat molt deplorable i, per tant, al final s'acabaria contradient. No, els informes diuen el que diuen.

També m'acaba donant la raó després, com vostè diu, «home, clar, és que hem d'invertir al corredor, això de separar les mercaderies del rodalies». Home, primer hem de fer les connexions dels ports. Les connexions dels ports, que són molt importants, porten 20 anys d'endarreriment. És que és una vergonya que un port com el de Barcelona no tingui resolt el seu accés definitiu amb ample internacional. És que... Sí, home, clar que és una vergonya. Sí, senyor. Estem a l'any 2026. És un projecte de fa 20 anys enrere, ministre. Sí, sí, prengui nota. Prengui nota.

Perquè, és clar, vostè diu, «és clar, com no tenim diners per tot, doncs clar, si hem de fer els accessos al port i si hem d'acabar el Corredor Mediterrani, i si hem de fer rodalies, doncs tot no pot ser». Doncs el mateix que li he dit jo, ministre. El mateix que li he dit. I, efectivament, Miquel, Espanya ha de prendre una decisió i ha de saber on vol invertir els diners. Però realment vol invertir els diners a tenir la segona xarxa d'alta velocitat més gran del món amb línies totalment deficitàries? Amb trens sense usuaris? Doncs a mi em sembla que no és una bona decisió.

Vostè diu: «és que, és clar, hem de tenir les connexions als ports perquè arribarà el Corredor Mediterrani». Doncs és el que li dic, ministre, és que arribarà al Corredor Mediterrani. I sí, sí, i es connectarà amb els ports i com no separin les rodalies de les mercaderies, això serà un caos monumental perquè no podran circular totes les freqüències, perquè els trens de mercaderies tenen més problemàtiques. Ara no, tal com estem, els Rodalies potser més i tot tenen més problemes que les mercaderies. És que això serà el caos permanent.

I a mi em sembla que la prioritat de Rodalies és clara perquè és el transport quotidià de mobilitat obligada i el de les mercaderies també, perquè està vinculat a l'activitat econòmica de tota l'economia i que l'alta velocitat és un luxe que vostès l'utilitzen com un projecte de luxe per donar a entendre que Espanya és superimportant. Doncs bé, potser s'ho han de plantejar perquè això no hi ha qui ho aguantí econòmicament. Pregunta: a Rubí quan s'obrirà? I quines alternatives estan posant al damunt de la taula per al transport de mercaderies dels Ports?

I última qüestió, ja vaig acabant, Ferrocarrils i Renfe no té punt de comparació per a res i no cal que inverteixi aquí, que perdrà sempre. Ferrocarrils de la Generalitat diu que un tren arriba tard quan passen tres minuts. Renfe-Rodalies diu 15 minuts. Ministre, 15, i vagi vostè a Catalunya per veure el que està passant aquests 12 dies, que em sembla que no li estan informant prou bé. Un desastre. I ara li explicaré molt breument la història del meu territori, que resumeix molt bé això. La línia Lleida-La Pobla la va tancar el govern socialista. Sí, sí, no es tracta de dir el senyor Puente. Es tracta de dir «vostè és ministre del PSOE i del Govern d'Espanya i el PSOE té molta responsabilitat en tot això». El govern socialista va tancar la llei de la Pobla. Doncs bé, després d'uns quants anys de Ferrocarril...

A ver si tengo tiempo para todo. Intentaré responder algunas de las cuestiones con réplica al Grupo Socialista, al ministro, y terminar con algunos puntos que tenía previstos en la intervención.

Primero, es un poco decepcionante que el ministro socialista diga: Miren si hacemos mejor las cosas que el programa de atención al cliente lo tenemos desarrollado con una ejecución muy alta. Pero ustedes saben que la gente está tirada en las estaciones y nadie les da explicaciones de a qué hora sale o si hay autobús, ¿verdad? ¿Qué atención al cliente es esa? Es un desastre, es una porquería. No diga ahora que el programa de atención al cliente está muy ejecutado y muy bien encaminado.

El informe de la AIReF analiza la inversión ferroviaria de 1990 a 2018 y dice que el 93,3% se invirtió en alta velocidad y el 6,5% en cercanías de todo el Estado. De ese 6,5%, el 47,8% fue en torno a Madrid; el 16,8% a Barcelona y un 14% a Cádiz, creo; lo digo de memoria. Usted ha cogido otro informe de la AIReF. Yo le hablo de este. (Muestra un documento). Evidentemente, señor ministro, usted juega con las cifras de una manera que al final se contradice, porque ha dicho varias veces que la desinversión crónica en Cataluña ha dejado la red ferroviaria de rodalies en un estado muy deplorable. No, los informes dicen lo que dicen.

También termina dándome la razón después, cuando usted dice lo siguiente: Claro, tenemos que invertir en el corredor, hay que separar las mercancías de rodalies. Pero, primero hay que hacer las conexiones con los puertos, dice usted. Las conexiones con los puertos son muy importantes, pero llevan veinte años de retraso. Es una vergüenza que un puerto como el de Barcelona no tenga resuelto su acceso definitivo a la red internacional. Claro que es una vergüenza. Sí, señor. Estamos en el año 2026 y es un proyecto de hace veinte años, ministro. Así que tome nota, porque está claro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 58

Usted dice: No tenemos dinero para todo, tenemos que terminar la conexión al puerto, el corredor mediterráneo, rodalies... Todo no puede ser. Pues es lo mismo que le digo yo, lo mismo que le he dicho. Y efectivamente, Mikel, España tiene que tomar una decisión y saber a dónde va el dinero. ¿Pero realmente quiere invertir el dinero en tener la segunda red de alta velocidad más grande del mundo, con líneas totalmente deficitarias, con trenes sin usuarios? A mí me parece que no es una buena decisión.

También dice que debemos tener las conexiones a los puertos para cuando llegue el corredor mediterráneo. Eso es precisamente lo que le digo, ministro: primero tiene que llegar ese corredor mediterráneo, y entonces se conectarán a los puertos. Pero, si no se separan las cercanías de las mercancías, será un caos monumental, porque no podrán circular todas las frecuencias: los trenes de mercancías tienen una problemática distinta. Bueno, ahora no; ahora quizás rodalies tiene todavía más problemas que mercancías. Pero vamos, que va a ser el caos permanente.

A mí me parece que la prioridad de rodalies es clara, porque es el transporte cotidiano de la movilidad obligada. Y también el de las mercancías, porque está relacionado con la actividad económica y con el conjunto de la economía. La alta velocidad, en cambio, es un lujo que ustedes utilizan como un proyecto para dar a entender que España es superimportante. Pues bien, quizás deberían planteárselo, porque eso no hay quien lo aguante económicamente. Pregunta: ¿cuándo se abrirá el puerto de Rubí? ¿Qué alternativas se están poniendo sobre la mesa para el transporte de mercancías?

Voy terminando. Ferrocarrils y Renfe no tienen punto de comparación, y no hace falta que invierta aquí, porque siempre será así. Ferrocarrils de la Generalitat dice que llega tarde un tren cuando pasan tres minutos. Renfe Rodalies dice que quince minutos se considera un retraso, ministro. Vaya usted a Cataluña para ver lo que ha sucedido en estos doce días. Me parece que no le están informando bien, es un desastre. Y ahora le doy otro ejemplo: la línea de Lleida-La Pobla la cerró el Gobierno socialista. Señor Puente, usted, que es ministro del PSOE y del Gobierno de España, tiene mucha responsabilidad allí: el Gobierno socialista cerró esa línea.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: Acabo de seguida.
Termino enseguida.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, pero es que he dicho un máximo y para todos son las mismas condiciones.

El señor **GAVIN I VALLS**: Val. Ha passat de 74 000 usuaris a 486 000.
De acuerdo. Ha pasado de 74 000 usuarios a...

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que terminar.

El señor **GAVIN I VALLS**: Acabo de seguida, señora presidenta. Em sembla que una mica de flexibilitat en un debat com aquest, jo crec que és possible.

Acabo en seguida, señora presidenta. Si me puede dar un poco de flexibilidad en un debate como este, creo que es posible.

La señora **PRESIDENTA**: Debe terminar.

El señor **GAVIN I VALLS**: El 90 % d'empleats de Renfe de Lleida demanen ser traslladats cada any. La dependència d'Espanya ens condemna al maltracte fiscal, a la ineficiència i al mal servei. I no només a Rodalies. Perquè això que li he dit dels treballadors de Renfe passa amb els maquinistes d'Adif, amb els examinadors de carné de conduir, amb els inspectors deduanes...

El 90% de los empleados de Renfe de Lleida se traslada cada año. Nos condenan al maltrato fiscal, a la deficiencia en los servicios. Y lo que le digo de los trabajadores de Renfe pasa también con los maquinistas de ADIF, con los examinadores de carné de conducir, con los inspectores de aduanas...

La señora **PRESIDENTA**: Señor Gavin i Valls, terminó su turno.

El señor **GAVIN I VALLS**: al personal de la Marina Mercant. La dependència d'Espanya ens condemna. ... el personal de la Marina Mercante. La dependencia de España nos condena.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 59

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra por cinco minutos, el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidenta.

Quiero agradecer las explicaciones generales que nos ha dado el ministro.

He intentado en mi intervención ser lo más propositivo posible y señalar algunas de las contradicciones que aún están pendientes y se proyectan. La defensa del ferrocarril entiendo que para todos nosotros es una necesidad irrenunciable. Y el esfuerzo inversor —que, por cierto, en estos dos años ha sido el más elevado de los últimos años; algunos han participado en Gobiernos que no lo hicieron, o, al menos, dieron apoyo a Gobiernos con los que no se invirtió en tren convencional, y hay que recordarlo— que se está haciendo en estos momentos de un 50% para la alta velocidad y un 50% aproximadamente para el ferrocarril convencional tiene que mantenerse. Es imprescindible.

No he querido entrar en sentimentalismos, pero podríamos hacerlo fácilmente, porque si alguien está sufriendo o ha sufrido todos los percances o las incidencias del ferrocarril en Cataluña ha sido la gente del sur de Tarragona. Quería utilizar unas palabras tuyas, creo que muy acertadas, para describir un poco cómo se sienten hoy los ciudadanos de Cataluña y, en especial, la gente de Tarragona. Usted describía una realidad sobre el suelo de Cataluña: que está colmatado, que no puede retener más agua; que la capa freática, efectivamente, está colmatada. Es la misma situación que viven los usuarios del ferrocarril en Cataluña. Ya no soportan más incidencias: están colmatados. Por eso, creo que nuestro horizonte inmediato es resolver el mal vivir de nuestra gente, que necesita del Estado y de sus instituciones para mejorar su calidad de vida.

Usted hoy está en el puente de mando y, como en otras ocasiones, le toca ser resolutivo y lo más empático posible con los que sufren la desinversión, insisto, de años anteriores en el ferrocarril convencional. La situación actual es insostenible. Los usuarios del AVE, por ejemplo, hace unas semanas que están sufriendo esas demoras intolerables. Los usuarios de rodalías y de regionales, a los que llaman también lejanías, llevan más de veinte años así.

Ministro, la paciencia de los usuarios está bajo mínimos. Y la de este grupo parlamentario también.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Alonso.

A continuación, tiene la palabra la señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Dice usted, ministro, que yo hago intervenciones de barra de bar. Mire, yo no suelo ir mucho a los bares, creo que en eso usted me gana por goleada. Tiene mucha más experiencia.

Dice usted también que comparece aquí cada vez que le llamamos y muchas veces *motu proprio*. La solución para no comparecer es no dar motivos; pero, claro, si nos encontramos con un sistema ferroviario que padece averías constantes, cortes de circulación, caos y todas las vías afectadas hasta llegar a colapsar íntegramente, evidentemente usted tiene que comparecer. Y no solo tiene que comparecer, tiene que asumir responsabilidades, ministro. Pero asumir responsabilidades no es hacer lo que hace el presidente del Gobierno —entiendo que usted está aquí de cortafuegos para que esta situación no llegue a afectar al presidente del Gobierno, que es auténticamente el responsable de todo lo que ha pasado—; asumir responsabilidades es entender que, cuando bajo su mandato se producen errores graves, se producen negligencias y tragedias evitables —ministro, tragedias evitables—, el deber no es resistir. No es decir «voy a dimitir» y que con decirlo sea suficiente. No; es marcharse, ministro; es marcharse, ministro.

No me acuse de cosas que yo no he planteado en esta comisión. Pero sí le voy a decir una cosa: usted nos dice que no hay dinero para todo y que la cuadratura del círculo es muy difícil —invertir en alta velocidad, en cercanías, en trenes convencionales—, que no hay dinero para todo. Entonces, la pregunta es clara: ¿por qué tenemos que conceder créditos a otros países para que construyan sus trenes, además, con empresas españolas? ¿Por qué tenemos que concederles créditos? Oiga, ese dinero, concédalo o inviértalo en infraestructuras en España para que la situación del ferrocarril mejore. (**El señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Puente Santiago, resopla y pone los ojos en blanco**). Sí, sí, no ponga esa cara. Nadie entiende por qué tenemos que conceder créditos a otros países para que mejore el metro en Egipto o los trenes en Marruecos.

Le voy a decir otra cosa. Usted ha dicho estos días que solo dimitiría si se demostrase una implicación clara por acción u omisión. Fueron sus palabras, señor ministro, fueron sus palabras. Pues mire, le voy a decir una cosa: hay omisión cuando se desatienden las advertencias, y usted ha recibido muchísimas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 60

Hay omisión cuando no se ponen los medios, y aquí se ha hablado de desinversión, de olvido y de abandono, y los catalanes lo sufrimos a diario en gran medida. Somos los más perjudicados, pero también ocurre en el resto de España. Mire lo que está pasando en este momento en Andalucía. Hay omisión cuando se miente para tapar las vergüenzas, ministro, y usted esta semana ha mentido y todo el mundo se ha enterado. Usted no puede excusar su responsabilidad, porque todo el mundo se ha dado cuenta. Y hay omisión cuando las decisiones llegan después de que haya muertos. Quizás en Alemania no hubo muertos y por eso no ha habido tanto escándalo. Debieron detectar antes el problema.

Los hechos no son ideología. Los hechos son exactamente esto que han padecido las familias. Usted dice que lo ocurrido no le resta credibilidad para seguir como ministro, que usted tiene todo el derecho a seguir como ministro, porque lo ha hecho muy bien y ha respondido correctamente. Pues mire, cuando familiares de las víctimas le dicen, literalmente, «no quiero compartir ni espacio ni tiempo con quienes han matado a mi hermano», creo que la responsabilidad es directa, ministro. Y usted lo que tiene que hacer es marcharse y dimitir.

La señora **PRESIDENTA**: Y ya casi terminando, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene el turno de palabra el señor Palencia Rubio.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Señor ministro, dice que mi intervención es indigna, con un tono pobre... Le aseguro que me queda muchísimo, muchísimo para llegar a su nivel. Qué mal debe tenerlo para que su respuesta no sea a mi intervención de ahora; se ha tenido que ir a una intervención de hace años. ¡Qué mal! De diecinueve preguntas ha contestado cero; ni una. Se ha retratado usted con toda España, pero, sobre todo, con las familias y con los heridos. No tiene interés en contar la verdad.

Habla de bulos del Partido Popular. No debemos haber dicho tantos cuando solo habla de uno y ni siquiera es un bulo. Cuando usted habla de que algo es extraño —yo soy técnico en prevención de riesgos laborales, máster, no de la «University de Tezanos»—, le he dicho que no es ni extraño ni raro porque los datos le contradicen, desde el informe de Ineco, que identifica el riesgo de la soldadura hasta una rotura posterior de la soldadura en el AVE Madrid-Barcelona. Yo no he dicho lo que usted ha dicho. He dicho que, si el riesgo está identificado, no es extraño. Y entiendo por qué no entra en el resto de las cosas, porque todo está en las grabaciones.

¿Sabe por qué no pidió la comisión de investigación de Angrois el Partido Socialista? Porque era sobre Pepe Blanco, así que no intente confundir. (**Rumores**).

Sobre Feijóo, lo que dice es mentira. Su primer mensaje, a las 19:59, cuando nadie lo había hecho, fue para preocuparse por las víctimas y saber lo que estaba ocurriendo. Así pues, por favor, no sea usted el de los bulos.

Habla de la herencia del PP. Pero, señor, si aquí la única herencia, si acaso, es la del PSOE y la del señor Ábalos. Ya sabemos que usted siempre ha culpado a sabotajes, a manos intencionadas, a Iryo, a Ouigo, a Talgo... Y luego ha quedado retratado porque siempre siempre ha mentido; siempre era su responsabilidad.

Ahora dice que su prioridad es garantizar la seguridad. ¿Por qué no lo hizo antes? Ese mismo día, en rodiales, a las tres de la tarde los maquinistas le avisaron de la situación de la red y no hicieron nada. Eso es negligencia.

Señor ministro, usted no dice nada de las limitaciones temporales de velocidad. Mire, este documento es anterior a Adamuz. (**Muestra un documento**). Más de mil limitaciones temporales de velocidad. Esas que usted dice que aparecen y desaparecen. Muchas de ellas llevan años, repito, años, señor ministro, y no ha hecho nada. Tampoco ha dicho nada sobre la ley, porque, claro, quedaría en evidencia. Y cuando le avisamos de los problemas en la línea Madrid-Barcelona desde el año 2024, usted solo se reía.

A ver si entiende que, si hay un fallo, lo tienen que detectar las inspecciones, y usted no ha aumentado las inspecciones desde que hizo la liberalización. Tensionó el sistema y no aumentó las inspecciones, esa es su responsabilidad. Por eso y por mentir, tiene usted que presentar su dimisión. La seguridad no es una cuestión de mala suerte, señor Puente. Por favor, ¿cómo puede decir esto un ministro de Transportes?, ¿cómo puede defender que tenemos que estar al albur de la suerte para tener seguridad?

No ha hablado nada de las exploradoras. ¿Cuándo fue la última exploradora que pasó por Adamuz? Hay veintitantas exploradoras 336 por toda España. ¿Sabe que llevan una cámara? ¿A que no lo sabe? ¿Conocemos la cámara que pasó por Adamuz?, ¿cuándo pasó la última vez? Esas son las exploradoras que pasan todos los días. ¿Sabemos algo de la cámara del túnel? No ha dicho nada. ¿Sabemos algo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 61

la cámara del apeadero? Primero la negó y luego dice que se la llevó la Guardia Civil. Ustedes lo que no quieren es que aparezca una sola imagen.

Por cierto, la Dirección General de Seguridad pasó a depender del Departamento de Comunicación. Es decir, la seguridad debajo de la comunicación, la seguridad debajo del relato. ¿Me puede decir si existió un informe de riesgos del nombramiento de Raúl Míguez para que asumiera las responsabilidades de seguridad? ¿Existe? ¿Es favorable? Porque hablamos de rotura del carril y de informes de la Agencia de Seguridad, los 201 y 135. No es extraño dada la situación.

Señoría, habla de los sindicatos cuando usted no se ha reunido con ellos. El Grupo Popular se ha reunido con todo el comité general de empresa en noviembre, cuando usted ni les ha recibido y ahora presume de que va a llegar a un acuerdo ahora. ¿De verdad? Usted es el modelo de gestión del Partido Socialista en Castilla y León que exporta para toda España y ese es el que quieren imponer el 15 de marzo en nuestra tierra. Los castellanos y leoneses le pondrán en su lugar porque usted es el jefe del PSOE de Castilla y León. No se atrevió a enfrentarse a las elecciones y puso a Carlos Martínez.

Me alegra de que haya hablado de Maldita, porque en Maldita aparecen todos los bulos y todas las mentiras que el Partido Popular le ha dicho hoy. Gracias por confirmar que usted es un bulo de ministro.

Gracias. (Aplausos).

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor Palencia.

Terminamos este turno de intervenciones con el Grupo Parlamentario Socialista y el señor Verdejo Vicente.

El señor VERDEJO VICENTE: Gracias, presidenta.

Empiezo por las cuestiones relativas a rodalies.

Me interpel·lava el company de Junts. Pel que fa a la informació de Rodalies, jo crec que no hem de jugar a trampes. No ens hem de fer trampes al solitari, precisament, perquè una cosa no treu l'altra que dintre del compliment del pla de Rodalies hi hagi el 117 % de complert en aquesta matèria, hi es. Són dades, d'acord, és suficient? No, no. Precisament per això el govern del PSC, amb Esquerra Republicana va pactar unes mesures urgentes en quan a informació de Rodalies es refereix que va a part d'aquest 17% i que encara s'està desplegant. Per tant, no estem ni molt menys com ens agradaría estar, però no faci trampes al solitari. I és precisament el PSC qui ha acordat aquesta ampliació de la informació a l'usuari que tant necessita, que, precisament, és el que genera més ansietat als usuaris de Catalunya. I el que sí li diré, senyor Gavín, és que el PSC no permetria mai que del govern de l'Estat invertís només 107 milions d'euros en Rodalies en un any. Això ho va permetre un govern de la Generalitat d'un altre color polític, no del nostre, amb el nostre 600 milions d'euros.

Interpelaba el compañero de Junts acerca de la información de rodalies. Creo que no tenemos que hacernos trampas en el solitario precisamente porque una cosa no quita la otra. Dentro del cumplimiento del plan de rodalies, está ese porcentaje de cumplimiento, de ejecución en esa materia. Está; son datos. ¿Es suficiente? No. Precisamente por eso, el Gobierno del PSC pactó con Esquerra Republicana unas medidas urgentes en cuanto a información de rodalies, que va aparte de ese 17% y todavía se está desplegando. Por tanto, ni mucho menos estamos en la situación en la que queríamos estar. No haga trampas al solitario. Es precisamente el PSC el que ha acordado esa ampliación de la información al usuario que tanto necesita, que es lo que genera tanta ansiedad a los usuarios, la desinformación, la falta de información. Lo que sí le diré, señor Gavín, es que el PSC nunca permitiría que el Gobierno del Estado invirtiera 107 millones de euros en rodalies en un año. Eso lo permitió otro Gobierno, de otro color, no el nuestro. El nuestro, 600 millones de euros.

En lo que tiene que ver con rodalies, lo ha dicho el ministro también al compañero de SUMAR: son 400 000 personas las que lo cogen diariamente, las que están sufriendo esta situación no solamente durante estas semanas, sino desde hace muchos años, derivado de esta desinversión a la que hemos hecho referencia aquí. Le vuelvo a pedir que sigamos con este esfuerzo inversor, porque estoy seguro de que dará resultados. Estamos ahora mismo en la situación que decía de la paradoja de las obras. Estamos intentando —entiendo— superar esa paradoja para poder recuperar el servicio que Cataluña merece de una vez por todas.

Volviendo a la investigación del accidente de Adamuz, a nuestro grupo le sorprende muchísimo que el Partido Popular tenga tanta prisa por generar cuestiones sobre qué ocurrió sin conocer los datos. Y,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 62

justamente, cuando traemos a esta comisión la creación de una nueva autoridad para investigar los accidentes de transporte, votan en contra. ¿Será que lo que quieren es que no se conozca la verdad de lo que pasa con estos accidentes, como cuando gobernaban ellos? (**Rumores**). No sé, puede ser. Precisamente lo hicieron con la excusa de que Renfe y ADIF no podían invertir más. (**El señor Palencia Rubio: Aprueben los presupuestos, que es lo que tienen que hacer**). No sé qué es peor, si una cosa o la otra.

Para acabar, presidenta, ministro, creo que las cifras y los datos no solamente los de hoy, sino también los que llevamos siguiendo durante esta semana, desmontan el relato. (**El señor Palencia Rubio: ¡Qué vergüenza!**). Yo creo que eso es lo que hay que hacer. Nuestro grupo le agradece la explicación, los datos, la asunción de responsabilidades, a la que también hacía referencia usted anteriormente —lo hace siempre— y estando a la altura de la situación.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Para concluir el debate, tiene la palabra para contestar el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muchas gracias.

Empiezo con una de las preguntas que lanzaba el representante de Bildu: ¿cuánto queda de la red de alta velocidad por construir? En este momento puedo decirle que 730 kilómetros entre tramos en construcción y en proyecto. No es tanto, no falta tanto. Creo que, después del esfuerzo que hemos hecho, completarlo con esos 800 kilómetros —vamos a redondear por lo alto— es razonable. Soy de la opinión de que para Euskadi la Y vasca va a ser un antes y un después. Lo he visto en Asturias. Asturias es un territorio que con la alta velocidad ha cambiado, y creo que Euskadi es una tierra que con la Y vasca va a multiplicar sus posibilidades; por tanto, creo que es esencial terminarla.

Cantabria —aunque llegar a Santander en ancho internacional y en alta velocidad no será fácil, sí podremos llegar hasta Torrelavega— es un territorio que merece la alta velocidad y al que le vendrá muy bien. Lo mismo puedo decir de Huelva, de Almería, de Navarra, de La Rioja y, por supuesto, de Extremadura, que es una tierra que está aislada y que merece que terminemos las obras y los conectemos. Yo no pondría nunca un límite a ese crecimiento, pero sí creo que las prioridades deben observar equilibrio. Ahí sí le doy la razón, tenemos que equilibrar. En este momento estamos dedicando a la red convencional y a la alta velocidad más o menos la misma cifra. Yo creo que estamos equilibrando y esa es la mira que tenemos que tratar de mantener.

El señor Gavin ha hecho una intervención que me sugiere muchas cosas. Yo utilizo el mismo informe que usted; de hecho, me lo he traído (**muestra un documento**) y, además, he trabajado con un pósit para tener claro lo que decía y dónde estaba, en qué página. Cuando he dado los porcentajes de inversión en Cataluña, me remito a páginas concretas del informe —página 30, página 31—; no me lo he inventado, estoy hablando del mismo informe. Usted hace alusión también a ese 43% en cercanías en Madrid —también lo he mencionado— frente a un porcentaje inferior en el caso de Cataluña. ¿Por qué? Lo he dicho claramente: la red de cercanías de Madrid era una red inexistente; por tanto, era una red que había que desarrollar. Por eso, el porcentaje de inversión en cercanías de Madrid ha sido muy superior a rodiales, que era una red ya desarrollada y en la que había que haber invertido mucho más en conservación, no se lo discuto; pero no me parece correcta la comparación con Madrid y, además, no lo he ocultado.

Dice usted que es una vergüenza que se haya tardado veinte años en los accesos al puerto de Barcelona. Los accesos al puerto de Barcelona, señor Gavin, han tenido seis proyectos distintos, tantos como Gobiernos ha habido en Cataluña y en España. (**El señor Gavin i Valls: ADIF**).. Pero la reflexión me la hace a mí, que soy precisamente el ministro que ha terminado desbloqueando los accesos, esto me lo reconocerá usted al menos. Es decir, los accesos al puerto de Barcelona están desbloqueados y se construirán de manera inminente. Por tanto... (**El señor Gavin i Valls: Y yo soy el secretario que llegó a un acuerdo con el ministerio**). Usted tiene mucha experiencia en esto y lo ha hecho con diálogo. Yo he tenido la suerte de llegar en la parte final y, como me ha pasado con otras cosas, me estoy comiendo las negativas. Yo inauguraré Pajares la primera semana de ser ministro. ¿Qué mérito tuve? Ninguno, pero tuve esa suerte. Igual que tuve esa suerte, he tenido menos fortuna en otras cosas. Es verdad que, en los accesos al puerto de Barcelona, creo que algo he contribuido para que finalmente los tengamos ya desbloqueados y puedan ser una realidad. Eso no desmerece el argumento que he utilizado de que la conexión puerto-ferrocarril es esencial para subir mercancías al tren.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 63

En separar mercancías y pasajeros, insisto, estoy de acuerdo. Ahora, también seamos honestos. Decimos: Vale, cuando entre en funcionamiento el corredor mediterráneo tendrá una densidad ya compleja de partida. Vale. La alternativa, ¿cuántos años nos puede llevar? Es decir, ¿cuántos años nos puede llevar? Vale, sí, pero que estamos en la construcción ahora del corredor mediterráneo, que estamos tratando de corregir eso que nos dicen de que la segunda y la tercera ciudad de España en población no estén comunicadas, estando tan cerca como están y en un mismo corredor. No podemos siempre fijarnos en las pegas o en los problemas porque, si no, los ciudadanos se desesperan. Es decir, si a mí un ciudadano me pregunta: «Oiga, ¿cuándo va a estar conectada la Barcelona-Valencia?». Pues yo le digo: En 2027 habrá un tren de alta velocidad entre Barcelona y Valencia. Y a renglón seguido me dice: ¿Y las mercancías cuándo las separamos? Pues, hacemos lo que podemos. Físicamente, lo que podemos, con lo que tenemos.

El criterio de retraso cifrado en tres minutos de Ferrocarrils de la Generalitat es el mismo en Rodalies, el mismo. Otra cosa es cuántos retrasos de más de tres minutos hay en Ferrocarrils y cuántos hay en Rodalies. Vale, no lo discuto, pero el criterio es el mismo. (**El señor Gavin i Valls: No, no es el mismo**). En Rodalies es el mismo. No es de quince minutos, es de tres; exactamente el mismo. (**El señor Gavin i Valls hace gestos negativos**).

Luego está el tema de que falta personal ferroviario en Cataluña, en ADIF, en Renfe; hagamos una reflexión, creo que tendremos que hacerla todos. ¿Por qué nos cuesta tanto cubrir las convocatorias para trabajar en Cataluña, en ADIF y en Renfe? ¿Por qué? Y no es que la gente de Cataluña no quiera trabajar en Renfe, porque hemos tenido incluso intentos de fuga de maquinistas de Ferrocarrils de la Generalitat a Rodalies, a Renfe. Ya, pues, fíjese, incluso pagando más tenemos unas dificultades enormes, de manera que tenemos que sacar convocatorias específicas para Cataluña con tres años de permanencia. ¿Por qué sucede esto? Preguntémonoslo. Y yo creo que es una pregunta que deben hacerse también en el territorio.

Yo no le he dicho a la señora Mejías que haga intervenciones de barra de bar, digo que utiliza chascarrillos de barra de bar, pero bueno. Y me dice que es que vengo porque pasan muchas cosas, pero vamos a ver... Y que me llaman porque pasan... (**Una señora diputada: Se ha ido**). Ya, ya sé que se ha ido, pero, bueno, supongo que alguien le informará. ¿Cuántas veces han pedido desde VOX la comparecencia de los responsables de la Generalitat Valenciana, con ocasión de la dana, en las Cortes de Valencia? ¿Cuántas? El problema es que la vara de medir que emplean con unos y con otros no es que sea diferente, es que es abismalmente diferente, porque en circunstancias muy graves no piden comparecencias y en otras sí. Por tanto, no es que yo venga aquí porque haya cosas por las que tenga que venir, vengo porque también ustedes tienen un criterio poco coherente a la hora de pedir comparecencias; en algunos casos las solicitan y en otros no.

Insiste en el tema de la financiación de nuestras empresas para competir en otros lugares del mundo. La verdad es que tienen un cacao mental importante. ¿Pero qué es lo que defiende VOX, la autarquía? ¿La autarquía? Es decir, ¿que nuestras empresas solo vendan dentro de nuestras fronteras y que solo les compremos nosotros? Pues vaya ruina. Si CAF, Alstom, Talgo y Stadler, las cuatro grandes fábricas que hay en España, se tienen que limitar a vender su material dentro de nuestras fronteras, apaga y vámonos. Y si lo que queremos es que compitan fuera de nuestras fronteras, pues tendremos que competir en las mismas circunstancias que hacen los demás. Porque, además, nosotros también tenemos una deuda que colocar. Tenemos unos créditos que colocar a terceros, como hacen todos los países del mundo. Y esta es una buena manera de hacerlo, porque, lejos de prestar dinero a otros países —digamos— en el vacío, se lo prestamos para que nos comprendan, por tanto, para que nuestras fábricas creen empleo, creen riqueza y nuestro país pueda seguir avanzando y pueda seguir prosperando. ¿Pero es tan difícil de entender?

Y, señor Palencia, dice usted que le queda mucho por llegar a mi nivel. Mire, en eso estamos de acuerdo. No le puedo reprochar esto. (**Risas**). De hecho, buena prueba de que usted no da el nivel es que el señor Mañueco se ha librado de usted y le ha mandado aquí. (**Continúan las risas.—Rumores**). El señor Mañueco. En fin... Es otra de las mochilas que lleva usted a cuestas, ¿no? (**Una señora diputada: Ese es el nivel**). Se darán cuenta de que yo escucho y todo el mundo ha escuchado las intervenciones del señor Palencia en silencio, pero ellos no respetan (**el señor Palencia Rubio: No, díselo a los de allí**); ellos nunca respetan las intervenciones de los demás. (**Protestas**). Siempre sienten necesidad de interrumpirnos. En fin, son los dueños. En realidad, ellos piensan que el país es su cortijo, que el Parlamento también. (**Rumores.—Risas.—El señor Palencia Rubio: Sí, sí. Y usted nos pone bozales**). Y, como es su cortijo, pues pueden hacer lo que quieran, donde quieran. Las reglas las ponen ellos, y si no las ponen se las saltan. Este es el país que tenemos. (**Rumores**).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 64

En fin, mire, dice que yo solo he destacado un bulo. No, creo que han sido dos. Pero es verdad, tiene usted razón en que me ha olvidado de otro, que es que no sabíamos que había dos trenes. ¿Verdad? (**El señor Palencia Rubio: No, no, no. No he dicho eso. Miente.**) Sí, sí, sí. Que tardamos una hora en enterarnos de... (**El señor Palencia Rubio: No, no, no. Es un mentiroso.**) Sí, sí, sí. (**Rumores.**) Sí, sí. Sí, mire, a las 19:50, mensaje del H24 de ADIF: «Tren de larga distancia, alta velocidad, Iryo 6189, Málaga-Puerta de Atocha, descarrila en la vía 1 de Adamuz, invadiendo la vía contigua. Afectado tren de larga distancia, AV384, Puerta de Atocha-Huelva. Hay heridos. La situación aún no está clara». Desde el primer momento; pero en fin... (**El señor Palencia Rubio: Hablé de que el Alvia no había descarrilado y de que no se enteraron hasta treinta minutos... Véase el vídeo y quede retratado.—Rumores.**) Pero si le estoy diciendo que nos enteramos en el momento inmediato al descarrilamiento. (**El señor Palencia Rubio: De un frenazo, de un frenazo. No de un descarrilamiento, que esa es la diferencia. Que siempre miente, que manipula la verdad.**) Es impresionante, impresionante. Es impresionante.

La señora **PRESIDENTA:** Venga, que ya queda poco. Vamos a respetar los turnos.
Muchas gracias.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Voy acabando.

Otro bulo que has lanzado en la segunda intervención. La cámara del apeadero. Bueno, la cámara del apeadero nos va a arrojar enormes datos. Mire, es una cámara que graba en local, que graba en la puerta de uno de los accesos de la estación y que no está enfocada a las vías, pero para su tranquilidad le diré que la Guardia Civil tiene en su poder la cámara del sistema de grabación en local desde el primer día. Esto es incontrovertible, oiga. Por lo tanto, ojalá nos arroje alguna luz. ¿Pero usted cree que yo tengo algo que ocultar? Ojalá hubiera cámaras en esa zona y nos dijeran con claridad... Ojalá hubiera llevado una el tren Iryo en su cabina (**el señor Palencia Rubio: ¿La 336? ¿La exploradora?**) y hubiéramos sabido lo que había sucedido. (**El señor López Cano: Pero cállate ya, tío. Es que es una cosa, de verdad...**) Da igual, él tiene que... La cacofonía... (**Rumores.**) Yo ya estoy acostumbrado. En fin, esto es lo que hay. La falta de respeto absoluta, el escaso nivel, etcétera. (**El señor Palencia Rubio, dirigiéndose a los diputados del Grupo Parlamentario Socialista: Si tú lo has hecho cuando yo hablaba.—Rumores.—Un señor diputado: Venga, por favor.—El señor Palencia Rubio: O sea, ¿tú sí puedes y yo no puedo?—Continúan los rumores.**) Yo no he hablado en ningún momento cuando usted lo hacía, pero, en fin.

La señora **PRESIDENTA:** Venga, no hay debate. Continúa el señor ministro con la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Yo entiendo su frustración. Y entiendo que usted, que se las prometía muy felices ante las grandes ocasiones, pues sale arrastrado por las mulillas, como siempre. En este caso es especialmente grave porque, oiga, se las prometía muy felices, se ve que tenía usted muchos ases en la manga y ha hecho usted una intervención, francamente, muy lejos de lo que sería deseable.

Por último, mire, por incidir en algunos argumentos que me parecen importantes en lo que se refiere a la incoherencia. Le voy a recordar lo que dijo el señor Feijóo para negar la constitución de una comisión de investigación. No yo. Porque usted dice que nosotros adoptamos una posición. ¡Claro! Pero si nosotros somos coherentes: nosotros adoptamos una posición y la defendemos. Pero es que ustedes lo que dijeron es que no había que investigar Angrois porque solo perjudicaría a las víctimas. Esto es lo que dijo textualmente el señor Feijóo. (**Muestra un documento.**) ¿Y a estas víctimas les perjudica o les favorece que haya una comisión de investigación? Porque ustedes se han lanzado a la comisión de investigación, pero vamos... Que, por cierto, las comisiones de investigación: ¡qué grandes aportaciones a nuestra democracia! Cada vez que los ciudadanos oyen decir «vamos a constituir una comisión de investigación», todos salen corriendo de sus casas y dicen: ¡Oh, ya está resuelto el problema! Ustedes ni siquiera son originales, ni siquiera proponen nada que la ciudadanía pueda valorar positivamente a la hora de tomar decisiones.

Por cierto, me dicen que el diputado que en aquel momento ejerció de portavoz de su grupo fue el señor Celso Delgado. Le ruego que, si no fue así, me corrija. (**El señor vicepresidente, Delgado Arce: No en ese debate.**) Ah, bueno. Yo tengo aquí unos textos entrecomillados de su intervención. Dijo usted que la causa era muy activa, muy compleja la investigación, que el Parlamento es un espacio político y solo la sentencia judicial establecería la verdad técnica y fáctica. A mí me dicen que lo dijo usted. Si no lo dijo, le ruego disculpas, pero esto es lo que me dicen que dijo (**señala el documento que está leyendo**), que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 487

3 de febrero de 2026

Pág. 65

verdad no se va a obtener en una Cámara partidaria. Por eso decía que lo del Senado, como de Cámara partidaria tiene muy poco, pues está muy bien tirado que hagan ustedes una comisión de investigación.

Pero, mire, luego dice usted lo del relato: que no, que Feijóo no dijo eso, que no era así, que yo lo he malinterpretado... (**La señora Martínez Labela: De verdad, de verdad**). Creo que es mucho mejor leer lo que digo, creo que es mejor, para que tengamos claro quién es el que está preocupado por el relato y quién no. Carlos Mazón a Alberto Núñez Feijóo a las 23:25: No lo hemos hecho público aún. (**El señor Marí Bosó: A las 19:59**). No lo hemos hecho público aún, pero ya están... (**El señor Marí Bosó: A las 19:59**). 23:25, le estoy leyendo un mensaje de las 23:25. (**El señor Marí Bosó: No, a las 19:59**). No lo hemos hecho público aún. (**El señor Marí Bosó: Que no, hombre, que no**). Hombre, que se comunicaron muchas veces, le estoy leyendo el mensaje de las 23:25, que además está publicado. (**Rumores**). No lo hemos hecho... (**Rumores**). Es que les disgusta muchísimo...

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, ¿podrían guardar silencio?
Muchas gracias.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): No lo hemos hecho público aún (**el señor Marí Bosó: No hace falta esto**), pero ya están apareciendo muertos en Utiel y van a aparecer bastantes más. (**El señor Palencia Rubio: Del accidente nada, de todo lo demás...**). Un puto desastre va a ser esto, presi. Contestación del señor Núñez Feijóo a las 23:27: Lógico. Ánimo, amigo. Lleva la iniciativa de la comunicación. Es decir, le acaban de decir que hay muertos y que va a haber muchos más y esta es la respuesta. Es la clave.

Por tanto, la preocupación por el relato la tienen ustedes, que es de lo que viven. Porque de la verdad ustedes no pueden vivir nunca y del trabajo menos. Ustedes viven del relato y yo no, yo vivo de mi trabajo, del trabajo que realizo y no tengo ningún afán por que el relato discrepe del trabajo. (**Rumores**). Lo que hago es trasladar el trabajo al relato. Si a ustedes les molesta, pues lo siento. Ahí está. Es la verdad. Contrastable y comprobable. Y así voy a seguir, dando explicaciones. Esta es no sé la vez que comparezco en quince días. Si hay algún precedente similar a este, seguramente ustedes podrán traerlo a colación. Desde luego, si lo hay, no es del Partido Popular ni de la derecha española, que si por algo se caracteriza es por esconder la cabeza, escurrir el bulto, no dar explicaciones, y si las da son falaces, falsas, falsarias y con el único objeto de controlar el relato. Ese no es mi caso. (**Rumores**). Mi objetivo es la transparencia, el respeto a las víctimas, la información, que los ciudadanos, con errores y con aciertos, sepan por dónde vamos dando los pasos y qué vamos a hacer de cara al futuro para que esto no se vuelva a producir. Y así voy a seguir. (**Rumores**). Así empecé aquella noche, poniéndome al frente de la emergencia desde el primer momento en el centro de mando, trasladándome al lugar de los hechos tan pronto como pude, explicándome esa noche y el día siguiente en todos los medios de comunicación, ante todo el mundo, en sede parlamentaria y fuera de ella, y ahí me van a encontrar ustedes.

Muchas gracias a todos y todas por sus intervenciones y por sus aportaciones, que han sido francamente interesantes.

Gracias. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

En nombre de la comisión, señor ministro, agradecemos su presencia y sus explicaciones.

Como no hay más asuntos que tratar, levantamos la sesión a las 21:12.

Gracias a todos y todas.

Eran las nueve y doce minutos de la noche.

En el caso de las intervenciones realizadas en las lenguas españolas distintas del castellano que son también oficiales en las respectivas Comunidades Autónomas de acuerdo con sus Estatutos, el *Diario de Sesiones* refleja la interpretación al castellano y la transcripción de la intervención en dichas lenguas facilitadas por servicios de interpretación y transcripción.

cve: DSCD-15-CO-487