



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

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 520

Pág. 1

## TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> ESTHER PEÑA CAMARERO

Sesión núm. 22

celebrada el martes 24 de marzo de 2026

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Marco de la Peña):

- Para informar de las actuaciones de ADIF en relación con el accidente ferroviario que tuvo lugar en Adamuz (Córdoba) el día 18/01/2026. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000786) ..... 2
- Para informar sobre las condiciones de las vías, las obras llevadas a cabo en la infraestructura y los protocolos de seguridad seguidos en relación con el accidente ferroviario ocurrido el día 18/01/2026 en Adamuz (Córdoba), así como para dar cuenta sobre las advertencias recibidas por la entidad pública en relación con la seguridad y el estado de conservación de la infraestructura ferroviaria. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 212/000778) ..... 2
- Para dar cuenta y aportar toda la información de la que disponga en relación con los accidentes ferroviarios acontecidos el día 18/01/2026 en Adamuz y el 20/01/2026 en Barcelona, así como de las previsiones de la sociedad que preside de cumplir las obligaciones establecidas en la Ley de Movilidad Sostenible. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000790) ..... 2
- Para dar cuenta de la gestión de los más de 111 millones de euros de fondos europeos destinados a la modernización de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y de los criterios seguidos para decidir las actuaciones financiadas con dichos recursos y del grado de ejecución de estas, así como de las razones por las que determinados tramos, incluido aquel en el que se produjo el accidente de Adamuz, no fueron objeto de intervención prioritaria. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 212/000814) ..... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 2

- Para explicar los motivos por los cuales personal de ADIF sustrajo de madrugada material de la zona del accidente ferroviario de Adamuz pocos días después del suceso sin advertirlo ni solicitarlo, tal y como avisó la Guardia Civil a la jueza instructora de la causa. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000844) ..... 2

Se abre la sesión a las diez y tres minutos de la mañana.

**COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (MARCO DE LA PEÑA):**

- PARA INFORMAR DE LAS ACTUACIONES DE ADIF EN RELACIÓN CON EL ACCIDENTE FERROVIARIO QUE TUVO LUGAR EN ADAMUZ (CÓRDOBA) EL DÍA 18/01/2026. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000786).
- PARA INFORMAR SOBRE LAS CONDICIONES DE LAS VÍAS, LAS OBRAS LLEVADAS A CABO EN LA INFRAESTRUCTURA Y LOS PROTOCOLOS DE SEGURIDAD SEGUIDOS EN RELACIÓN CON EL ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EL DÍA 18/01/2026 EN ADAMUZ (CÓRDOBA), ASÍ COMO PARA DAR CUENTA SOBRE LAS ADVERTENCIAS RECIBIDAS POR LA ENTIDAD PÚBLICA EN RELACIÓN CON LA SEGURIDAD Y EL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 212/000778).
- PARA DAR CUENTA Y APORTAR TODA LA INFORMACIÓN DE LA QUE DISPONGA EN RELACIÓN CON LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS ACONTECIDOS EL DÍA 18/01/2026 EN ADAMUZ Y EL 20/01/2026 EN BARCELONA, ASÍ COMO DE LAS PREVISIONES DE LA SOCIEDAD QUE PRESIDE DE CUMPLIR LAS OBLIGACIONES ESTABLECIDAS EN LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000790).
- PARA DAR CUENTA DE LA GESTIÓN DE LOS MÁX DE 111 MILLONES DE EUROS DE FONDOS EUROPEOS DESTINADOS A LA MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-SEVILLA Y DE LOS CRITERIOS SEGUIDOS PARA DECIDIR LAS ACTUACIONES FINANCIADAS CON DICHS RECURSOS Y DEL GRADO DE EJECUCIÓN DE ESTAS, ASÍ COMO DE LAS RAZONES POR LAS QUE DETERMINADOS TRAMOS, INCLUIDO AQUEL EN EL QUE SE PRODUJO EL ACCIDENTE DE ADAMUZ, NO FUERON OBJETO DE INTERVENCIÓN PRIORITARIA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 212/000814).
- PARA EXPLICAR LOS MOTIVOS POR LOS CUALES PERSONAL DE ADIF SUSTRAJO DE MADRUGADA MATERIAL DE LA ZONA DEL ACCIDENTE FERROVIARIO DE ADAMUZ POCOS DÍAS DESPUÉS DEL SUCESO SIN ADVERTIRLO NI SOLICITARLO, TAL Y COMO AVISÓ LA GUARDIA CIVIL A LA JUEZA INSTRUCTORA DE LA CAUSA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000844).

La señora **PRESIDENTA**: Se abre la sesión.

Muy buenos días.

Comenzamos con la celebración de la comparecencia del presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, a petición propia —del propio Gobierno—, del Grupo Parlamentario VOX y del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, como aparece en el orden del día que tienen todos ustedes.

El debate se desarrollará de la siguiente manera —recuerden que hay traducción de catalán y de galego—: primero, intervendrá el compareciente; a continuación, por un tiempo de ocho minutos, los portavoces de los distintos grupos parlamentarios. Comenzarán los peticionarios y lo harán de menor a mayor. A continuación, contestará el compareciente y, si fuera necesario, tendrá lugar un segundo turno de intervenciones de los portavoces por tiempo de tres minutos, que serán contestados en la última intervención del presidente de ADIF.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 3

Sin más, damos la bienvenida a don Luis Pedro Marco de la Peña, presidente de ADIF, a quien agradecemos su presencia en esta comisión. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Marco de la Peña): Gracias, presidenta.

Señorías, buenos días a todos y a todas.

Quiero empezar esta comparecencia, solicitada a petición propia, trasladando de nuevo mis condolencias a las familias de las cuarenta y seis personas fallecidas en el accidente ferroviario de Adamuz, ocurrido el pasado 18 de enero. Igualmente, me gustaría hacer llegar mi más cálido abrazo a todas las personas que resultaron heridas en este siniestro, un recuerdo que también quiero hacer extensivo a la familia del maquinista fallecido y a los heridos del accidente de Gelida el pasado 20 de enero. Por todas estas personas, pero también por la necesidad de defender la buena reputación del sector ferroviario español, comparezco en esta Cámara.

Espero que la comparecencia sirva para esclarecer aquellas cuestiones sobre las que sus señorías puedan tener dudas, pero también para desmontar aquellas desinformaciones que se han vertido a raíz del accidente y que, en mi opinión —y creo que compartida también por la gran mayoría de la familia ferroviaria—, solo sirven para generar inquietud en los millones de usuarios del ferrocarril de nuestro país y una desazón y un sufrimiento adicional en las familias de las personas víctimas del accidente. La justicia y la CIAF determinarán al final del proceso las causas del accidente y sus responsables. Hablar hoy aquí de la investigación sería una irresponsabilidad por mi parte. A mí me corresponde hablar de lo que pasó, de qué hicimos en la gestión del accidente, de cómo hicimos nuestro trabajo en la renovación del corredor y de cómo nos hemos comportado después. Me corresponde dar certezas, exponer hechos y cerrar falsos e interesados debates, y eso es lo que pretendo hacer hoy.

Sobre la cronología del propio accidente, poco puedo aportar yo hoy que ya no se sepa. Tanto el presidente del Gobierno como el ministro de transportes han dado cuenta en esta misma Cámara, con detalles, minuto a minuto, sobre qué pasó a partir de las 19:43 horas del domingo 18 de enero en el punto kilométrico 318 de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, a la altura del término municipal de Adamuz. Los detalles de lo que pasó y, sobre todo, por qué, lo determinarán las investigaciones abiertas, como decía antes, pero a mí sí me gustaría señalar en este primer turno algunos de los aspectos que creo que son importantes. Para ello, recordaré algunos datos sobre lo que sabemos que pasó el domingo 18 de enero. A las 19:43 horas se produjo el descarrilamiento de los tres últimos coches del tren Iryo 6189 Málaga-Madrid a la entrada de la estación técnica de Adamuz. Los coches 6, 7 y 8 invadieron la vía contigua, por la que circulaba en sentido contrario el tren Alvia 2384 Madrid-Huelva. Se estima que el instante exacto de la colisión de los trenes fue a esa hora, a las 19:43, ya que en ese preciso instante fue cuando ADIF registró la caída de tensión en la vía. A las 19:45 se produjo la primera llamada del maquinista del tren Iryo, señalando que ha enganchado la catenaria; desde ese momento el Centro de Regulación y Control de ADIF, CRC, considera el tráfico suspendido por un supuesto enganchón de catenaria. El CRC comprobó con inmediatez, al finalizar la llamada, que el sistema de telemando de energía reflejaba una caída de tensión en ambas vías en el término de Adamuz. A las 19:48:39 y a las 19:48:51 se produjeron las llamadas del CRC de ADIF al maquinista del Alvia, que, como es sabido, por desgracia, no tuvieron respuesta. A las 19:49 se produjo una nueva llamada del CRC de ADIF a la interventora del Alvia, que informa de que presenta un golpe en la cabeza y manifiesta que va a intentar localizar al maquinista. A las 19:50 el centro de autoprotección y seguridad nacional 24 horas de ADIF avisa a nuestro centro de protección y seguridad de Andalucía de una llamada del 112 comunicando el descarrilamiento del tren en Adamuz, con la confirmación de que hay heridos. A las 20:00 horas llega la primera patrulla de la Guardia Civil al lugar del accidente, confirma los hechos del Iryo y pide presencia urgente de efectivos sanitarios, bomberos y más efectivos de la Guardia Civil. Asimismo, a la misma hora, a las 20:00 horas, desde el Iryo avisan de un primer fallecido, de que los coches 6 y 7 habían descarrilado, de que el coche 8 había volcado y de que había pasajeros bajando del tren y por la zona de las vías. De acuerdo con lo indicado por la Junta de Andalucía, a las 20:02 llegó el primer sanitario de Cruz Roja. A través de las conversaciones con el maquinista del tren Iryo y con la interventora del Alvia, ADIF fue consciente del accidente y activó su plan de emergencia, dando cuenta también al servicio de emergencias 112 de Andalucía. Por tanto, ADIF fue consciente en todo momento de la existencia de dos trenes implicados en el accidente. Pocos minutos después de la caída de tensión, ADIF supo que se trataba de un accidente de gravedad. Así pues,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 4

a diferencia de lo que otras personas han dicho, es mentira que ADIF no supiese que había dos trenes accidentados en Adamuz.

La gestión de la ayuda o la rapidez con la que llegaron los medios a Adamuz son cuestiones que no competen al administrador de la infraestructura ferroviaria, pero les puedo asegurar que tanto esa noche como los días posteriores la colaboración de nuestro personal fue total con los medios sanitarios y las fuerzas y cuerpos de seguridad, siempre bajo las órdenes de la dirección de la emergencia, ejercida por la Junta de Andalucía. Una vez desactivada la emergencia y retirados los investigadores de la CIAF el día 21 de enero y los efectivos de la científica de la Guardia Civil el día 22 de enero, el personal de mantenimiento de ADIF trabajó con todos los recursos necesarios para poder restablecer el tráfico ferroviario de alta velocidad entre Madrid y Andalucía, algo que conseguimos con todas las garantías y medidas de seguridad el pasado día 17 de febrero.

Otra cosa que quiero que quede meridianamente clara es que ADIF ha colaborado plenamente y lo seguirá haciendo con todos los organismos e instituciones que están investigando el accidente. ADIF ya ha aportado la información solicitada por más de un centenar de requerimientos que han llegado desde la Guardia Civil, el juzgado, la CIAF, la Fiscalía Europea e incluso la Inspección de Trabajo. Esto es y será una prioridad para ADIF, y así se lo trasladé desde el primer momento a toda la organización, que ya ha recopilado y trasladado a las diferentes autoridades e investigadores miles y miles de páginas con registros, partes de revisiones, normativa técnica y expedientes administrativos. No les debe quedar la menor duda de que ADIF es, junto con las víctimas, el primer interesado en conocer con exactitud qué pasó el 18 de enero en Adamuz.

Reitero que hemos colaborado y vamos a seguir colaborando estrechamente con la investigación, porque queremos que el sistema ferroviario siga siendo lo que es: uno de los más seguros y reconocidos del mundo. Si al final se concluye que el origen del accidente es la infraestructura o se encuentra en la misma, incorporaremos las medidas y procedimientos que se consideren necesarios para que esto no vuelva a suceder; no lo duden.

Señorías, la legítima crítica política no se debe confundir con el todo vale. Al menos no debería valer para poner en cuestión un sistema tan esencial como el ferroviario y que cada día mueve a cientos de miles de personas en nuestro país, personas que eligen cada día el tren para ir a trabajar, a estudiar o a disfrutar de sus vacaciones; un servicio que hemos construido entre todos y de cuya seguridad o fortaleza sería una irresponsabilidad dudar por otros fines muy diferentes e interesados.

Llevo ya año y medio al frente de ADIF y ADIF Alta Velocidad y, en este tiempo, entre otras muchas cosas, he podido comprobar cómo fuera de nuestras fronteras valoran y envidian a España, en la mayoría de los casos, por nuestro sistema ferroviario. Así nos lo hacen saber el casi centenar de delegaciones que cada año nos visitan para intercambiar experiencias y aprender de nuestros ingenieros, ingenieras y empresas. ADIF y ADIF Alta Velocidad cuentan con casi 14 000 trabajadores y trabajadoras cuyo único objetivo ha sido siempre trabajar por ofrecer a la ciudadanía el mejor servicio ferroviario posible. Y no lo duden, con las víctimas siempre en el recuerdo, vamos a seguir haciéndolo. Las de Adamuz, Gelida, Angrois o las de cualquier otro accidente son las que nos impulsan para mejorar día a día y trabajar por conseguir aun mejores estándares de seguridad y fiabilidad en nuestra red. En eso es en lo que estamos y en lo que trabajamos cada día, y aunque haya quien lo intente, no nos vamos a desviar en ningún momento de este objetivo ni un milímetro.

Señorías, con humildad y con todo el respeto del mundo por las víctimas, pero también con la tranquilidad de poder defender el trabajo que han hecho cada uno de los trabajadores y trabajadoras de ADIF, quedo a su disposición para que formulen tantas cuestiones como crean convenientes.

Gracias, presidenta. **(El señor Palencia Rubio pide la palabra).**

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

Sí, señor Palencia.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Pido a la presidenta que lea los motivos de la comparecencia, porque parece que el compareciente no es consciente de a qué viene hoy, porque se ha dejado sin responder casi todos los temas objeto de la comparecencia de los que este grupo va a hablar ahora. **(Aplausos)**. Entonces, le pido que le diga al compareciente cuáles son los temas de los que tenía que haber hablado y no lo ha hecho o, si no, que cambie el orden.

Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 5

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el orden del día.

Ahora se abre el turno de intervenciones de los diferentes grupos parlamentarios que así lo consideren.

En primer lugar, como peticionario, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Mejías Sánchez por un tiempo de ocho minutos.

Muchas gracias.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Gracias, presidenta.

La verdad es que todo esto es bastante insólito, si me lo permite, porque es la primera vez que se invierte el orden de la intervención de los grupos parlamentarios —hemos solicitado en muchas ocasiones que sea de mayor a menor y resulta que hoy se invierte el orden—, pero es que además también es insólita la comparecencia y la intervención del señor Marco.

Señor Marco, usted tiene una responsabilidad muy grande aquí hoy. El accidente fue el 18 de enero y usted, con toda la tranquilidad del mundo, ha venido a finales de marzo a dar explicaciones y dice que usted va a relegar esas explicaciones finales al resultado de la investigación. Pero si la CIAF ya tiene una investigación en curso, abierta, y han trascendido ya muchas conclusiones de la investigación; y créame, no, no todo por parte de ADIF se ha hecho bien. Además, hay una investigación abierta por parte de la justicia, que tampoco está diciendo que ADIF esté haciendo bien las cosas, más bien tiene bastantes quejas. Cuando hay cuarenta y seis muertos y cinco mil personas en la calle pidiendo verdad y justicia; cuando hay un montón de advertencias ignoradas por parte de maquinistas, de técnicos, de usuarios; cuando hay fondos bajo sospecha y pruebas manipuladas, no se llega tan tarde a dar explicaciones, señor Marco, se viene el primer día y se dan explicaciones de lo que ha pasado y se asumen responsabilidades. Básicamente, lo que tiene que hacer es dimitir.

Cuando usted asumió la presidencia de esta empresa supongo que sabía que usted asumía la presidencia de una empresa que el Gobierno había convertido en un lodazal de corrupción —supongo que usted lo sabía— y que heredaba esa responsabilidad. Hay un exministro en la cárcel y hay altos cargos imputados, sus antecesores —la señora Pardo de Vera, el señor Contreras—, por un montón de delitos —no por uno, por varios—, como malversación, cohecho o tráfico de influencias. Y hay una investigación de cómo se han ejecutado los fondos europeos en curso, destinados exclusivamente a la rehabilitación de esa vía entre Madrid y Sevilla. ¿Qué podía salir mal si en esa intervención había participado la empresa Azvi, que estaba intermediada por el señor Koldo García, uno de los grandes inductores y corruptores del sistema del Gobierno socialista? El resultado ha sido claro. La corrupción mata, señor Marco: hay cuarenta y seis muertos en Adamuz y una red deteriorada, con limitaciones, incidencias y advertencias constantes.

La crisis reputacional no es por lo que está diciendo la oposición, no; no es por lo que nosotros estamos criticando cómo se ha gestionado o los problemas que ha habido; la crisis reputacional es por la mala gestión y la incompetencia de este Gobierno, que lleva siete años gobernando y que ha malversado fondos, según indicios de la Fiscalía Europea, y que no ha ejecutado la reparación de las redes ferroviarias como debía. Hoy, señor Marco, ya lo sabe toda España: esa corrupción tiene graves consecuencias, esa corrupción mata, y mata cuando se traduce en falta de mantenimiento, en ausencia de control y en carencia de medios. Y esa ya no es una herencia que usted pueda despachar tranquilamente, no, eso es su responsabilidad. Usted aquí no es un técnico ajeno a la empresa, sino que es el máximo responsable de esa infraestructura ferroviaria en España y, por tanto, su responsabilidad es directa. **(Rumores)**.

Y ahora también sabemos algo más grave, y es que la Fiscalía Europea ha abierto diligencias por la posible malversación de fondos destinados al mantenimiento en ese tramo. Hay 111 millones destinados exclusivamente a ese tramo. Por tanto, ya no hablamos solo de negligencia; hablamos de la sospecha de que el dinero público que tenía que destinarse a la rehabilitación y al mantenimiento de esa vía no se destinó para garantizar la seguridad. **(Rumores)**. Faltaba mantenimiento, se ignoraban los avisos que han hecho los técnicos, los maquinistas...

La señora **PRESIDENTA**: Señora Mejías, disculpe un momento.

Por favor, ¿pueden respetar el turno de palabra de la señora Mejías?

Gracias. Continúe.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Gracias, presidenta.

Mientras faltaba mantenimiento, se ignoraban los avisos y se deterioraban las vías, ¿qué hicieron ustedes con el dinero? ¿En qué se gastaba el dinero? Porque había recursos —los había— y no se usaron para lo esencial, que es para el mantenimiento de esa vía y para establecer sistemas de alerta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 6

Estamos ante una posible desviación de fondos públicos y, todavía, hay mucho más. Porque escuche: en 2023 los técnicos de Ineco hicieron un informe diciendo que había un riesgo claro en las soldaduras defectuosas con la posible rotura del carril y el descarrilamiento. Los maquinistas pidieron reducir la velocidad y se registraron decenas de incidencias de pasajeros y de técnicos. ¿Y qué hicieron ustedes? Meter en un cajón ese informe de Ineco y no hacer absolutamente nada, ni respuesta ni actuación. Cada aviso ignorado es una responsabilidad directa y hoy esos avisos se traducen en cuarenta y seis muertos, señor Marco. Usted no puede huir de esa responsabilidad. El propio sindicato de maquinistas dijo que nos jugamos la vida sin garantías de seguridad. Cuando se degrada la seguridad, se pone en riesgo la vida de los usuarios y ustedes han jugado con la vida de los españoles. Cuando quienes conducen los trenes son los que alertan del peligro y nadie actúa, el responsable no es el azar, es usted.

Y después de la tragedia, lo de siempre: medidas tardías, inspecciones de urgencia y limitaciones de velocidad. Solo reaccionan cuando hay muertos. Solo reaccionan cuando hay muertos, después de mentir diciendo que el trazado estaba completamente renovado, de mentir con las fechas de la auscultación y de mentir con el número y el estado de los trenes de inspección —que esto ha sido de verdad caótico—. Primero eran cuatro, luego seis, luego nueve y después resulta que nos enteramos de que, de los trenes de auscultación, solo funciona uno porque el resto están fuera de homologación. Dígame, ¿qué pasa con los trenes de auscultación? Porque si hubieran hecho su trabajo, se hubiera detectado esa grieta y se hubieran evitado los muertos y, por lo tanto, esa tragedia no hubiera ocurrido. Esa era su responsabilidad cuando usted estaba en el ejercicio de su cargo.

Aún hay algo más inquietante y es que dice usted: Me voy a esperar a la investigación. Pero si tienen ustedes a la juez harta de decirles que dejen de sustraer pruebas y de manipular. ¿Qué hacen? ¿Qué están haciendo con los tramos de vía, que carecían de certificado de calidad, que han sido sustituidos? La Guardia Civil ha señalado ya hasta tres veces la retirada de material sin autorización judicial, señor Marco. Se hicieron modificaciones de informes días después del accidente, hay fragmentos de vía desaparecidos... ¿Pero esto qué es? ¿Qué transparencia hay? ¿Qué manipulación de pruebas hay? ¿Quién dio la orden de retirar esos tramos de vía? ¿A quién están protegiendo? ¿De quién están intentando borrar sus responsabilidades? Porque desmontar la escena mientras una jueza investiga no es colaborar, es obstrucción a la justicia, señor Marco, y por eso han tenido que ser apercibidos judicialmente hasta en dos ocasiones; creo que hoy les ha llegado la tercera. No solo hay dudas sobre la causa del accidente, hay dudas también sobre la limpieza de la investigación, señor Marco, y eso es muy grave.

En medio de todo esto, usted dijo al principio que dimitirá si hay responsabilidad directa. ¿De verdad cree que puede esperar tranquilamente al resultado de una investigación mientras mira hacia otro lado ante todo lo que está pasando? Porque aquí no hablamos solo de una responsabilidad jurídica, hablamos de responsabilidad política. Es más, hablamos de otra cosa, señor Marco, hablamos de responsabilidad ética; ética y moral, porque hay cuarenta y seis muertos, cuarenta y seis familias destrozadas. Esa responsabilidad ya es evidente. Las víctimas han salido a la calle a pedir verdad y justicia, porque esto no ha sido la consecuencia de una fatalidad, esto ha sido la consecuencia de una negligencia grave derivada de la corrupción, de la dejadez y del abandono que estaban carcomiendo la empresa que usted dirige y el Ministerio de Transportes. Cuando ha ocurrido todo esto, el que estaba al mando era usted. Y cuando hay cuarenta y seis muertos, advertencias ignoradas, fondos bajo sospecha y pruebas manipuladas, no se puede venir meses tarde a dar explicaciones, no se espera a que se resuelva una investigación...

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

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: ... y no se esconde uno detrás de las investigaciones judiciales, se asumen responsabilidades y se dimite, señor Marco.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Palencia Rubio.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Muchas gracias, señora presidenta. Espero que sea flexible como se comprometió conmigo.

Lo que hemos vivido hoy, señor presidente de ADIF, es un escándalo. Usted ha tardado sesenta y cinco días en comparecer. Por el accidente de Angrois, el presidente de ADIF tardó quince. Sesenta y cinco días para hablar diez minutos. Diez minutos que se han convertido en el mayor escándalo contra las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 7

víctimas de un accidente ferroviario, un insulto a los españoles y un insulto a la democracia. Usted no es digno de presidir ADIF y hoy ha quedado demostrado. Usted cobra un dineral y esta es la casa del Poder Legislativo, por lo que aquí debe usted tener respeto al artículo 23 de la Constitución. No se ampare en excusas baratas para no hacer lo que tenía que hacer hoy. **(Aplausos)**.

Señorías, quiero comenzar recordando a los cuarenta y siete fallecidos, a las cerca de doscientas víctimas y a sus familias, que el pasado viernes salieron a la calle con dignidad, con dolor y con una exigencia muy clara: verdad para saber lo que ocurrió y para que no vuelva a ocurrir jamás, justicia para que se asuman responsabilidades penales y políticas y respeto para las víctimas, sus familias y toda la sociedad. Aún dos víctimas siguen hoy hospitalizadas. Hoy exigimos la verdad y usted lo único que ha hecho ha sido intentar engañarnos. Cuando no hay verdad, no hay justicia y no hay respeto. No estamos ante un error, estamos ante una forma de actuar. No responder a esa exigencia sería un desprecio a las víctimas y a todos los españoles.

Señor Marco de la Peña, hoy tiene que responder a tres preguntas. Ya que no lo ha hecho al inicio, le invito a hacerlo en la segunda intervención por su memoria, porque usted va a quedar hoy manchado para la historia en España. ¿Por qué ocultan información? ¿Quién va a asumir responsabilidades políticas? ¿Qué van a hacer para que las víctimas no digan que se sienten abandonadas? Porque cuando se falla, cuando se oculta y cuando no se asume nada, el problema ya no es el accidente, sino quien dirige.

El Gobierno ha fracasado. La liberalización mal gestionada ha provocado el caos ferroviario, el abandono del tren convencional y un sistema tensionado hasta colapsar. Intentan taparlo con cifras: más bonificaciones, más usuarios, más obra nueva... pero es una cortina de humo. La realidad es otra: más trenes y menos mantenimiento, más viajeros sin más inspección y más riesgo sin control. Desde 2021 se han triplicado los pasajeros de alta velocidad y se han disparado los de media distancia y cercanías, con una demanda incentivada y unas inversiones dopadas con fondos europeos. Y, mientras tanto, han abandonado la calidad y la excelencia de la que hoy usted presume. El ministro ha repetido dos mentiras: El tren vive el mejor momento de su historia y un sistema en caos no crece en dos dígitos al año. Soberbia, imprudencia y propaganda, porque la realidad es otra: más incidentes, menos puntualidad, peores compensaciones, más precursores de accidentes y más descarrilamientos. Los pasajeros lo denunciaban, los trabajadores alertaban, la CIAF lo advertía y esta Cámara lo exigía, y ustedes nada. Si es que hoy ha dicho que adoptará las medidas oportunas para intentar que no se repita, pero ¿qué ha hecho usted durante estos dieciocho meses en el cargo? No ha sido capaz ni siquiera de explicarlo. Ante los incidentes, nada; ante los datos, nada; ante las denuncias, nada; ante las advertencias, nada; ante la ley —uno de los temas de su comparecencia que no ha querido tratar—, nada. Esta es la radiografía de una gestión negligente, tapada con propaganda y sostenida con la soberbia.

Señor Marco de la Peña, desde su llegada a ADIF los hechos son muy claros: dieciséis meses escondido para la opinión pública y dieciocho meses escondido para el Congreso. Quizás, por eso, el ministro Puente, al salir de aquí tras su última comparecencia, dejó retratada la altura moral de este Gobierno. Vino a decir que por qué él debía asumir responsabilidades si usted y el presidente de Renfe cobran más que él. Usted llegó a ADIF y le nombraron presidente para corregir el caos ferroviario; y no solo no lo corrigió, sino que fue incapaz de evitar que el sistema colapsara, incapaz de que se cumpliera la ley, incapaz de ser transparente e incapaz de evitar cuarenta y siete muertes. Entre un ministro negacionista del caos ferroviario con incontinencia tuitera y un presidente de ADIF ausente, los españoles nos sentimos abandonados.

En noviembre este Congreso aprobó la ley de movilidad, incorporando varias disposiciones impulsadas por el Grupo Popular que obligaban a aprobar un plan de choque extraordinario, un plan de atención urgente a pasajeros y un protocolo público de análisis de incidencias que generan retrasos. No lo han hecho. No lo ha hecho usted, señor presidente, y eso significa situarse al margen de mejoras inmediatas en materia de seguridad, de información y de transparencia del sistema ferroviario. Se ha situado al margen de la ley. Pero, claro, a este Gobierno le importa mucho la legalidad internacional, pero la española, si eso, para los españolitos de a pie. Solo por esto, usted y el ministro deberían ya haber presentado su dimisión.

El Grupo Popular lleva tiempo advirtiéndolo. Este accidente se podría haber evitado si las inspecciones y el mantenimiento se hubieran adaptado a la nueva realidad. Porque si hay más trenes, más desgaste y más riesgo, su obligación era más inspección y más mantenimiento. Era evidente, pero no ocurrió. La CIAF lo advirtió. **(Muestra un documento)**. En 2019 pidió detectar preventivamente defectos internos en los carriles. Y en enero —supongo que habrá leído esto por lo menos **(muestra otro documento)**— fue

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 8

más clara: las auscultaciones deben fijarse en función del riesgo y no de la disponibilidad de medios. Es decir, no inspeccionar cuando se puede, sino cuando hace falta. Eso dice la CIAF. Cuando en seguridad se actúa así, los accidentes dejan de ser imprevisibles. Los maquinistas lo han dicho con claridad: si aumentan las circulaciones, hay que aumentar el mantenimiento y las auscultaciones. Los expertos también: el accidente de Adamuz se podría haber evitado con más auscultaciones. La pregunta es muy sencilla, ¿se hicieron el año pasado —que tendrá los datos oficiales— y se hacen hoy —en 2026— más auscultaciones de ultrasonido que en 2021?

Los trabajadores de mantenimiento de su empresa —no sé si se lo dirán a usted, a mí sí— denuncian lo mismo: menos tiempo efectivo en la banda de mantenimiento, menos tiempo por más tráfico, menos tiempo por la impuntualidad, menos tiempo por las limitaciones operativas. Y el ejemplo es claro, la línea Madrid-Barcelona. Lo denunciemos en 2024 y se ignoró; lo volvimos a denunciar en 2025 y se negó, y el ministro dijo que dos huevos duros más. Se anunció una velocidad de 350 km/h, ocurre el accidente y, entonces sí, dos años después se baja la velocidad, se reducen trenes y se amplía la banda de mantenimiento. Eso no es gestión: es llegar tarde y mal, como usted ha llegado hoy. De verdad, usted y el ministro Puente son un riesgo para el tren y la seguridad.

Tras el accidente llegaron las mentiras y las medias verdades. La documentación de la soldadura debería estar en poder de ADIF para permitir la puesta en servicio inmediata de la circulación. Sin embargo, se negaron a facilitarla al Parlamento. Tardan dos semanas en entregarla a la CIAF, y en ese tiempo aparece modificada. La CIAF lo detecta y lo advierte a la jueza. Solo caben dos opciones, señor presidente: o no revisaron esa documentación de la línea antes o no la tenían y la pidieron después del accidente. Ambas son gravísimas e implican una negligencia que puso en riesgo la seguridad. Explique cuál es la situación real. Y con las auscultaciones ocurre lo mismo: publican unas pruebas y otras las ocultan. ¿Cuál es ese criterio, por el que publican lo que quieren y ocultan lo que les interesa? Hacen pública la soldadura del carril izquierdo —esa la pueden hacer, aunque se la manden a CIAF, al juzgado y a todo el mundo—, pero sobre la del derecho, donde se produce la rotura, nadie sabe nada. De la vía, hacen públicas todas las auscultaciones, menos la de ultrasonidos del 10 de septiembre. ¡Qué casualidad! Precisamente son las pruebas clave y son las únicas que no aparecen: las califican de reservadas. ¿Qué pasa, que no existen? ¿No estaba homologado el tren? ¿Detectaron alguna anomalía? Cualquiera de las tres situaciones es grave, pero lo es más no comunicarlas al Parlamento ni tampoco a la jueza. Usted conoce el artículo 23 de la Constitución, como le comentaba antes. Sabe que esta Cámara tiene el derecho constitucional de acceder a esa información. Quien nada teme, nada oculta. ¿Recuerda cuando Puente dijo que el problema no había dado la cara?

La señora **PRESIDENTA**: Señor Palencia, tiene que ir terminando.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Señora presidenta, usted me prometió flexibilidad.

La señora **PRESIDENTA**: Yo no le prometo a usted nada de manera bilateral. Todos los grupos tienen flexibilidad...

El señor **PALENCIA RUBIO**: ¿Quiere que le enseñe los mensajes de WhatsApp?

La señora **PRESIDENTA**: La tendrá. Todos los grupos tienen la misma flexibilidad, como usted, pero debe ir terminando.

El señor **PALENCIA RUBIO**: No, no...

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias. **(Rumores)**.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Puedo enseñar sus wasaps, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Va a continuar?

El señor **PALENCIA RUBIO**: ¿Es que esto es una dictadura? **(Rumores)**. ¿Recuerdan cuando Puente dijo que el problema no dio la cara? Ahora se conoce, gracias a un informe de la CIAF, que la primera señal de la rotura de la vía de Adamuz apareció veintidós horas antes del accidente. Pasaron diez trenes por la vía antes del Iryo accidentado. ¡Una macabra lotería en la que este Gobierno y ustedes obligaron a miles de ciudadanos a participar! Parece que estas bajadas de tensiones no se comprueban. La vía



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 9

estaba rota, y se pudo comprobar visualmente. ¿Por qué no lo verificaron? ¿Cuántos usuarios del tren en España se desplazan por una vía rota, como pasó por Adamuz, sin ser detectado? No nos ha dicho nada.

Han alterado pruebas y han desobedecido a la jueza. Su negligencia e incompetencia no tienen límites. Se llevaron material a escondidas, realizaron pruebas sin autorización, cambiaron vías sin certificar pese a prohibírselo a la jueza. ¿Cómo puede ser que ahora se den cuenta de que existen tramos de vías sin certificar? Ustedes actúan como la mafia. No respetan nada ni a nadie: ni a las víctimas ni la Constitución ni a la jueza ni al Parlamento.

Por eso la exigencia hoy es que asuman responsabilidades, porque, si no ha sido capaz de garantizar la seguridad, el control de la infraestructura, la reducción de las incidencias ni la mejora del sistema, entonces la pregunta ya no es qué ha hecho, sino por qué sigue en el cargo. Y si usted debe asumir responsabilidades, también debe hacerlo quien lo nombró, quien le mantiene, porque esto no va de ADIF, va del ministerio, va del Gobierno, de la cadena de mando, de un ministro que dijo que dimitir sería injusto y de un presidente invisible. Lo verdaderamente injusto, señorías, es que hayamos llegado hasta aquí. Solo caben responsabilidades. Deje de ser cómplice necesario del ministro Puente. Cuento todo lo que sabe no por el Partido Popular, no por los grupos, sino por las víctimas y sus familias. Responda a todas las preguntas hoy, coja la puerta y dimita. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Vamos a continuación con el turno de portavoces.  
Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Moi bon día.  
Moitísimo obrigado pola súa comparecencia.

Todo caso eu comezo por explicar que non vou entrar na cuestión principal que ten que ver con Adamuz porque non teño o coñecemento necesario e creo que iso poden e deben facer mellor as forzas políticas que teñen presenza no territorio. En todo caso, nós sabemos o que iso significa, o que un accidente destas características significa, por iso traslado máis unha vez o noso pesar e solidariedade a vítimas e familiares. Sabémolo por termos vivido o trágico accidente de Angrois, en que creo que hai diferenzas fundamentais, en que houbo responsabilidades políticas moi directas, entre outras cousas, pola decisión de non implantar o sistema RMTS que tería evitado fallos humanos, unha decisión que foi partillada polo Partido Socialista con José Blanco de ministro de Fomento e polo Partido Popular, que estaba na responsabilidade de goberno nesa altura con Ana Pastor de ministra de Fomento. Polo tanto, unha responsabilidade política compartida que é o que pode explicar o pacto de silencio que houbo entre esas dúas forzas políticas e o que desde logo lle resta moitísima credibilidade e lexitimidade a esa vehemente esixencia de transparencia que agora fai o Partido Popular cando nun caso similar con 80 persoas falecidas, o que fixeron foi tentar ocultar datos.

En todo caso, aproveito para trasladar algunha pregunta que, non sendo directamente sobre Adamuz, si que ten unha relación con cuestións de seguranza na rede ferroviaria, particularmente no noso país, na Galiza. No caso da Galiza ADIF mantén aproximadamente trinta tramos con restrición de velocidade, algúns deles nas liñas de conexión entre Vigo e o resto do país e nas que unen a Galiza coa meseta. Porén, moitas destas limitacións non son resultado da precaución posterior aos accidentes de Adamuz e os accidentes que se produciron este inverno, pois levan xa máis tempo, moito máis tempo impostas sen que se coñezan as causas, as causas exactas, as causas concretas, nin o tempo que se prevé que se manteñan. Entre os tramos afectados están, por exemplo, os túneles das Maceiras na conexión Redondela-Vigo, que foron inaugurados no ano 2015, onde constan dúas limitacións para reducir a velocidade en apenas medio quilómetro. Así mesmo, entre Redondela e Monforte, na liña do Miño, constan trece limitacións de velocidade, algunhas delas desde fai máis dun ano. Por tanto, algunhas poden deberse a actuacións en marcha e outras ao estado das trincheiras e aos desprendementos. No eixe atlántico ferroviario está limitada a velocidade entre Catoira e Pontecesures á altura de Cerceda. Meirama tamén existe unha limitación de velocidade desde hai dous anos, dous anos, que se achaca a un defecto de soldadura, o que influíu nos tempos do Eixo Atlántico para a redución da velocidade a 50 km/h.

Entón, a cuestión é, son verdadeiramente temporais? Que actuacións se están realizando para solucionarlos? Hai unha actuación, porque algunha como digo, pois inicialmente tiña como xustificación problemas de soldadura, por tanto, sabemos o que isto pode implicar, algunha actuación de mantemento ou de mantemento tamén das trincheiras afectadas pola afectación dos temporais deste inverno que levaron, por exemplo, ao fechamento preventivo durante semanas no Eixo Atlántico e da liña convencional

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 10

entre Santiago e Vilagarcía? Por certo, xa sei que non é responsabilidade de ADIF, pero sen alternativa sen información suficiente a usuarios e usuarias e sen alternativa de mobilidade para as persoas que quedaron tiradas sen que puidesen desprazarse. A solución non é manter permanentemente estas limitacións de velocidade, a solución desde logo é resolver os problemas de seguranza para que os trens poidan circular con seguranza á velocidade que estaba prevista, que garanta a circulación e que se garanta a puntualidade.

Simplemente máis algunhas cuestións por se ten a ben dar explicacións sobre o estado de actuacións e infraestruturas pendentes no noso país, particularmente na saída sur de Vigo e conexión coa fronteira portuguesa e coa futura rede de alta velocidade de Portugal, o estado da execución do *bypass* de Betanzos, do proxecto de *bypass* de Betanzos, unha vez que se produciron as alegacións. Cando se prevé a finalización das actuacións na conexión e modernización da conexión Lugo, Ourense? Como están as actuacións anunciadas melloras, por exemplo, dalgunhas estacións da Mariña na antiga liña de FEVE e na rede de ancho métrico ou das actuacións en andamento na liña do Miño?

Moitísimo obrigado.

*Buenos días.*

*Muchas gracias por su comparecencia.*

*Yo voy a empezar por explicar que no voy a entrar en la cuestión principal, que tiene que ver con Adamuz, porque no tengo el conocimiento necesario, y eso se lo dejo a las fuerzas políticas que tienen presencia en el territorio. No obstante, nosotros sabemos lo que significa un accidente de estas características, y expresamos una vez más nuestra solidaridad y condolencias a las familias. Nosotros vivimos el accidente de Angrois, respecto del que hay diferencias fundamentales, porque en él sí hubo responsabilidades políticas muy directas, entre otras cosas, porque no se implantó el sistema RMTS, que habría evitado fallos humanos; una decisión que fue compartida por el PSOE, con José Blanco de ministro de Fomento, y por el Partido Popular, que en aquel momento tenía la responsabilidad en el Gobierno, con Ana Pastor como ministra de Fomento. Por tanto, una responsabilidad política compartida que explica el pacto de silencio que hubo entre estas dos fuerzas políticas y que quita mucha credibilidad y legitimidad a esa exigencia de transparencia que ahora pide el Grupo Popular cuando tenemos aquí un caso similar, con muchos fallecidos, y vemos que se intentan ocultar datos.*

*Aprovecho para hacer alguna pregunta que no es directamente sobre Adamuz, pero sí guarda relación con temas de seguridad en la red en el caso de Galicia. ADIF mantiene treinta tramos con restricción de velocidad en Galicia, algunos de ellos en las líneas entre Vigo y el resto del país y que unen Galicia con la meseta. No obstante, muchas de estas limitaciones no son el resultado de la precaución posterior al accidente de Adamuz o a los accidentes que se produjeron en este invierno, sino que ya llevan mucho más tiempo impuestas, y no se conocen las causas exactas de esas limitaciones ni tampoco se sabe por cuánto tiempo se van a mantener. En cualquier caso, estamos hablando de Maceiras, de tramos que se inauguraron en 2015 con dos limitaciones para reducir la velocidad en medio kilómetro. En Monforte, en la línea del Miño, hay trece limitaciones de velocidad, y algunas de ellas están desde hace más de un año. Por tanto, algunas pueden deberse a actuaciones en marcha, y otras al estado de las infraestructuras. También hay limitaciones entre Catoira y Pontecesures, y a la altura de Cerceda también hay limitaciones desde hace dos años. Se les achaca un defecto de soldadura e influyeron en los tiempos del eje atlántico, con reducción de la velocidad a 50km/h.*

*Por tanto, estas son las preguntas: ¿Estas medidas son realmente temporales? ¿Se están realizando actuaciones para solucionarlo? ¿Hay alguna actuación? Como ya digo, inicialmente alguna tenía como justificación problemas de soldadura, y, por tanto, sabemos lo que eso puede implicar. Entonces, ¿hay alguna actuación de mantenimiento, y también de las trincheras que se han visto afectadas por los temporales de este invierno?*

*En cuanto al cierre preventivo en la línea convencional entre Santiago y Vilagarcía, aunque ya sé que no es responsabilidad de ADIF, no hay información ni alternativa de movilidad para los usuarios que se quedan tirados y no pueden desplazarse. La solución no es mantener permanentemente esas limitaciones de velocidad. La solución, desde luego, es resolver los problemas de seguridad para que los trenes puedan circular con seguridad a la velocidad prevista y que también se garantice la puntualidad. Simplemente son algunas cuestiones, por si le parece bien dar explicaciones. ¿Cuál es el estado de las actuaciones en la red ferroviaria pendientes en nuestro país, como en la salida sur de Vigo, la conexión con la frontera portuguesa o respecto a la ejecución del *baipás* de Betanzos, una vez que se produjeron*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 11

*las alegaciones? ¿Cuándo se prevé la finalización de las conexiones Lugo-Ourense, respecto a algunas actuaciones ya anunciadas en Mariña, en la antigua línea de FEVE, con ese ancho métrico?*

*Gracias.*

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), la señora Rentería Lasanta.

La señora **RENTERIA LASANTA**: Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, señor presidente.

Egun on guztioi.

En primer lugar, queremos trasladar nuestra consideración respecto a los accidentes de Adamuz y Gelida, hechos que fueron muy graves y que en estos momentos están siendo investigados por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la CIAF, órgano independiente y competente para determinar las causas y emitir el correspondiente informe, razón por la que el Grupo Vasco entiende que es responsable esperar a ese informe antes de extraer conclusiones. Adelantar juicios sin base técnica no solo creemos que sería imprudente, sino que tampoco contribuiría a una labor rigurosa en esta comisión y en esta Cámara.

Ahora bien, más allá de esa prudencia, sí queremos poner el foco en lo que venía ocurriendo antes de estos accidentes. Entonces era evidente para los usuarios y las usuarias del tren que el nivel de confort, especialmente en alta velocidad, estaba empeorando de forma notable: movimientos laterales, vibraciones o saltos formaban parte de los viajes, y desde ADIF se insistía en que se trataba de una cuestión de confort, sin implicaciones en la seguridad. Sin embargo, tras los accidentes se han introducido restricciones de velocidad que, según se ha trasladado, responden a criterios de seguridad, y aquí surge una duda. Si antes no afectaba a la seguridad, ¿por qué ahora sí? ¿Qué ha cambiado exactamente en ese diagnóstico técnico? Además, estas limitaciones han tenido un impacto directo en los tiempos de viaje. Un ejemplo claro es el eje Barcelona-Zaragoza-Madrid, donde los trenes entre Pamplona, Iruña y Madrid han visto incrementado su tiempo de recorrido en torno a diez o veinte minutos.

Por ello le preguntamos si existe un calendario concreto para eliminar estas restricciones y recuperar los tiempos previos, garantizando siempre la máxima seguridad para los viajeros, porque la percepción general es que la calidad del servicio ferroviario se ha ido deteriorando en los últimos años, dado que durante demasiado tiempo se ha priorizado la inauguración de nuevas líneas, frente al mantenimiento de las ya existentes; una dinámica en la que han incurrido distintos Gobiernos, tanto del PSOE como del PP, porque inaugurar infraestructuras es visible, pero mantenerlas no tanto, y las consecuencias de esa falta de atención al mantenimiento las estamos viendo ahora. Por eso queremos saber cuál es el plan y el calendario de ADIF para recuperar unos estándares de calidad acordes con lo que se esperaba de una red que, en el ámbito de la alta velocidad, allí donde se llega se ha presentado como referente internacional, y usted también lo ha dicho en su comparecencia.

Y, junto a ello, no podemos dejar de lado la red convencional. Para Euskadi y Navarra esta sigue siendo esencial, como lo será durante años debido al tiempo de retrasos acumulado en proyectos estratégicos, como la Y vasca y el tramo Burgos-Gasteiz o el corredor Navarro de altas prestaciones; infraestructuras que están incluidas en la red básica europea, Core Network, de la TEN-T, que deberían haber estado operativas hace ya tiempo. Además, nos preocupa que tras los accidentes se estén concentrando esfuerzos y recursos en actuaciones urgentes en reparación, que, sin duda, son necesarias, pero puede que estén afectando al desarrollo de nuestras infraestructuras ya en marcha, de manera que esperamos que no sea así. Nos referimos, por ejemplo, a la Y vasca, al tercer carril Astigarraga-Irún, a la estación de Bidebieta-Basauri o al corredor navarro de alta velocidad, o también a actuaciones de mantenimiento en tramos como Gipuzkoa-Altsasu, Tafalla-Cortes, Miranda-Haro-Logroño, Plasencia de Jalón o Miranda-Burgos, que afectan directamente a la movilidad de ciudadanos y ciudadanas de Euskadi y Navarra.

Por ello queremos plantearle dos cuestiones claras: la primera es si puede garantizar que ninguna de estas actuaciones verá retrasado su calendario por la priorización de obras urgentes tras los accidentes, y, en segundo lugar, si nos puede concretar fechas previstas de finalización de estas obras y trabajos que están hoy en día en curso.

Concluyo, señor presidente, a la espera del informe de la CIAF. Creemos que este es el momento de abordar los problemas estructurales del sistema ferroviario, el déficit de mantenimiento, la pérdida de calidad percibida y los retrasos acumulados en infraestructuras clave, porque no es razonable que en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 12

pleno siglo XXI los tiempos de viaje entre ciudades, como Irún-Donostia o Bilbao-Burgos, en tramos que van a tener que seguir utilizándose durante años sean comparables o incluso peores que los de hace varias décadas, y menos aún cuando hablamos de corredores que forman parte de la red básica europea. Esperamos que lo ocurrido sirva para impulsar un cambio de enfoque: más mantenimiento, más planificación y menos retrasos, y, en definitiva, un compromiso firme para que el ferrocarril recupere el tiempo perdido, sin seguir aplazando lo que ya debería estar en servicio.

Eskerrik asko.

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

Por el Grupo Parlamentario de Euskal Herria Bildu, tiene la palabra el señor Otero Gabirondo.

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

Buenos días, señor Marco de la Peña. Bienvenido. Gracias por sus explicaciones.

Quiero empezar, cómo no, reiterando nuestras condolencias y nuestra solidaridad por las víctimas de los accidentes de Adamuz y Gelida.

También quiero decirle que, por motivos evidentes, no estamos siguiendo con detalle lo que pasó en estos territorios. Además, creemos que no es conveniente hacer un ruido innecesario cuando se están desarrollando las investigaciones de la CIAF. No queremos contribuir a generar interferencias indeseadas. En todo caso, pedimos y exigimos, si me lo permite, que se esclarezcan lo más rápidamente posible, y que, a partir de ahí, se depuren las responsabilidades concretas, si es que se derivan del estudio de los incidentes. Pero, desde luego, no vamos a hacer un juicio previo a tener toda la información.

Dicho esto, queríamos incidir en un par de cuestiones, porque entendemos que estos accidentes tan graves, así como otras muchas incidencias que se vienen produciendo nos da la sensación de que están desvelando una realidad incómoda con respecto al desarrollo histórico de la política ferroviaria del Estado español, una política ferroviaria que ha sido completamente asimétrica en las inversiones, como hemos dicho ya muchas veces. En los últimos treinta años se ha invertido el 90 % del dinero en el desarrollo de la nueva red ferroviaria de la alta velocidad y el 10 % para el resto, lo cual ha derivado en un deterioro evidente de la situación tanto en los servicios de mercancías como en los servicios de cercanías, de los que venimos hablando tanto últimamente. Y lo que también se ha comprobado, a raíz de los incidentes o accidentes, de las quejas de los conductores y de las investigaciones que se han llevado a cabo es que se ha generado una preocupación con respecto al dinero que se destina al mantenimiento, a la seguridad, a las restricciones de las vías, etcétera.

En este sentido, tenemos una pregunta concreta, porque hace dos semanas algunas informaciones periódicas desvelaban que existían hasta 1077 puntos en la vía que presentaban restricciones y limitaciones de velocidad por diferentes motivos, bien fuera por el mal estado del carril o de la vía, por defectos detectados en auscultaciones, por el mal estado de traviesas, terraplenes, etcétera. Le quería preguntar al respecto, a ver si todo lo que está sucediendo está llevando a ADIF a hacer una reflexión acerca de la política ferroviaria, acerca de dónde se están centrando y concentrando las inversiones y si creen que ha llegado el momento de dar un giro importante en la política ferroviaria. Como decía, entendemos que todo lo que está pasando tiene algo de enmienda de totalidad a la política ferroviaria que se ha venido desarrollando, y no me centro exclusivamente en los accidentes o incidentes con víctimas mortales. Lo que está claro es que, si hay muchas incidencias, hay más probabilidades de tener incidencias que terminan siendo graves, catastróficas o con víctimas mortales. En definitiva, es por ahí por donde va el grueso de nuestra reflexión.

Y ya que está usted aquí, aunque quizás no se corresponda exactamente con el tema central de hoy, pero, en la medida en que nosotros representamos a Euskal Herria, tenemos una cuestión que queremos que nos aclare, porque hace no mucho tiempo, solo dos semanas, el ministro Óscar Puente estuvo en Euskal Herria, en Gasteiz en concreto, y vino a decir que no es una frivolidad decir que la Y vasca está en la recta final y que en tres o cuatro años se terminarían las obras, o se podría inaugurar —no sé exactamente qué fórmula que utilizó—. Le traigo esta cuestión a colación porque el Tribunal de Cuentas Europeo sacó un informe en enero de 2026 en el que se daba cuenta de una serie de grandes infraestructuras europeas, entre las que destacaba la Y vasca, y, más allá de que a estas alturas ya tiene un sobrecoste del 47 % y de que la estimación de inversión total se va a acercar a los 7000 millones de euros, y más allá de la previsión sobre retrasos que está habiendo —porque se supone que tenía que estar inaugurada en el año 2010—, indicaba que se terminará en el año 2030, si bien ponía un asterisco —para mí, interesante—, en cuya explicación decía: si bien la Comisión Europea nos está diciendo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 13

será en 2030, nuestras consultas con el promotor nos señalan que la fecha probable de finalización o inauguración de la obra sería en 2035. Por tanto, nos generaba la duda acerca de si ese promotor al que se refiere el Tribunal de Cuentas Europeo efectivamente es ADIF —por lo menos, nosotros lo entendemos así— y si es verdad que ADIF está dando al Tribunal de Cuentas Europeo como fecha probable de finalización o inauguración de la Y griega vasca el año 2035.

Estas son las cuestiones que le dejo. Insisto, sé que alguna se sale un poco del tema, si bien creo que tiene una especial importancia para la opinión pública vasca, y por eso se la formulo.

Besterik ez. Eskerrik asko.

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

Por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, tiene la palabra el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyora presidenta, senyor president d'ADIF.

La veritat és que estic una mica sorprès i decepcionat perquè vostè ha fet una intervenció de deu minuts que pràcticament no ha dit res. Ha dit unes quantes dades generals que ja coneixem, bé sigui pels mitjans de comunicació, bé sigui per la compareixença del ministre. Fins i tot vostè ha dit que aclariria coses que s'han dit que no són veritat, etcètera, etcètera. Suposo que s'ho ha reservat per després. I quan realment han passat dos accidents, vostè els ha citat, amb víctimes mortals que tots hem lamentat i lamentem, òbviament, que han passat a prop de 70 dies que vostè compareix aquí, que jo pensava que compareixeria a explicar el resultat de les investigacions. Però és clar, és que la setmana vinent és Setmana Santa. Per tant, no sé quan esperen vostès a dir quin és el resultat de les investigacions. I tot això li ho diu un grup que en les intervencions que hi ha hagut fins ara del ministre ens hem expressat d'una forma molt respectuosa. És a dir, amb el tema de l'accident d'Adamuz, del de Gelida —després li faré algunes apreciacions— nosaltres hem dit des del primer moment: «Escolti, no volem especular. No volem alimentar teories que no estiguin contrastades. Esperem que s'acabi la investigació». Quan s'acabarà la investigació. Han passat molts dies i pel que veig, vostès deuen estar esperant que passin encara unes quantes setmanes més. Jo trobo que tot això és decepcionant.

Però també és decepcionant que vostès encara repeteixin, que tenen el millor sistema ferroviari reconegut arreu del món, diu vostè. Bé, miri, nosaltres no hem entrat en cap moment, al contrari, en dir que el sistema ferroviari és insegur o perillós. Per descomptat que no. Faltaria més! Però d'aquí a seguir dient encara ara que tenen els millors sistemes ferroviari del món, com a vegades, diu el ministre i avui ha repetit vostè, doncs, la veritat, jo li donaré unes quantes dades a través de les quals això ratlla el ridícul. Perquè al final jo li donaré dades, procurem la gent de Junts per Catalunya sempre utilitzar dades i el màxim rigor possible. Miri, li dic que li parlaria, per tant, de l'accident d'Adamuz, el que estem esperant que s'acabi aquesta investigació ja. I que vostès, qui sigui que expliqui quin és el resultat de les investigacions i estarem atents a quin és aquest resultat. En el cas de Gelida, ADIF ha fet un ridícul impressionant. Miri el cas de l'accident de Gelida, la primera resposta per part del Ministeri i, per tant, vull entendre que sobre la base de la informació que ADIF donava o que ADIF donava el ministeri era: «No sabem de qui és aquest mur». Cau un mur, el tren xoca contra aquest mur. És un mur, per a qui no ho conegui, que està entre l'autopista i l'estructura ferroviària d'ADIF. Jo crec que era relativament fàcil entendre que, encara que fos titularitat d'ADIF o encara que fos titularitat de l'autopista, segur, segur, segur, segur que era responsabilitat del Ministeri. I això no és per ser els millors gestors ferroviaris del món. Això és per ser un dels gestors ferroviaris que fan més el ridícul del món. Com es pot dir, «no sabem de qui és aquest mur»?

Però la segona resposta va ser, —quina falta de rigor i d'exigència tècnica!—: «És que ha sigut per culpa de la pluja». Miri, és una explicació que ja he fet, però no perdre l'oportunitat de tenir-lo vostè aquí per tornar-lo a repetir. Alguns diputats i se la deuen saber. Alguns altres potser no han estat presents. L'accident de Gelida era totalment evitable, per exemple, perquè l'any 2018 a Vacarisses va haver un accident molt similar amb aquest amb resultat de mort, i també en aquell moment, van dir: «És que ha sigut culpa de la pluja». Miri els murs, els talussos cauen si hi ha molta pluja, si no s'ha fet un manteniment preventiu i un manteniment predictiu, cosa que ADIF no fa. Sí, sí, sí. Miri, els murs i els talussos tenen drenatges. Els murs i els talussos estan construïts per suportar el pes del terreny, però tenen sistemes de drenatge perquè quan plou l'aigua s'evacui. I si aquests drenatges no es mantenen, si no es fa una ocultació preventiva amb el que sigui, com fa Ferrocarrils de la Generalitat, per exemple, amb sensors, amb drons, amb sondes per saber si aquell terreny es mou o no es mou, per saber si els drenatges funcionen o no funcionen, què passa? Que els drenatges acaben taponant. Aquella aigua no es drena. I efectivament, el talús i el mur cau. No per culpa de la pluja, per culpa que els drenatges no funcionen

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 14

perquè no hi ha hagut un manteniment adequat. La mateixa resposta que van donar per Vacarisses és la mateixa resposta que han donat per Gelida. Escolti, això no és admissible. No és admissible tècnicament. Vostès tenen un dèficit d'inversió en manteniment, utilitzen uns protocols de manteniment que estan antiquats, fan molt poc manteniment predictiu i molt poc manteniment preventiu. I el que fan en aquest terreny el fan a Madrid, a pocs llocs més. I, a més a més, després de passar tot això, ningú no ha assumit cap responsabilitat. Ai, perdó! Dos càrrecs que van cessar, un de Renfe i un d'ADIF. Em sembla que ja els estan recol·locant en algun altre lloc. Algú ha d'assumir alguna responsabilitat sobre tots aquests temes.

Anant una mica al terreny de com està la infraestructura. Miri, després de tot això, ens hem assabentat que les limitacions temporals de velocitat a Rodalies s'han triplicat en 9 anys, de l'any 1975 a l'any 2017 i a l'any 2009, gairebé 200. S'han multiplicat d'avui per demà? Vostès eren conscients? O és que com els maquinistes s'han plantat farts d'avisar de donar avisos, alertes i de veure que no s'actuava afloren aquestes limitacions temporals de velocitat? Vostè sap que una part dels problemes del mal servei de Rodalies de Catalunya, que és el pitjor de tot l'Estat, té a veure amb l'estat de la infraestructura. Hi ha una part que té a veure amb el material mòbil. Ho vam veure amb Renfe o amb altres incidències, però una part molt important té a veure amb la infraestructura. Encara ara, segons la font, hi ha més de 200 limitacions temporals de velocitat a la xarxa. Com és que han aparegut d'avui per demà? O vostès les amagaven o no sabien que existien. O és que com que s'han plantat els maquinistes, afloren i no em diguin que és per la sensibilitat dels maquinistes, perquè o hi són o no hi són les limitacions temporals de velocitat. Jo no crec que vostès hagin dit: «Va, digués que n'hi ha 200 perquè així calmarem els ànims dels mecanismes». No, hi deuen ser aquestes 200 limitacions temporals. De fet, el ple passat jo vaig fer una relació de tots els senyors diputats —se l'estalviaré a vostè—, de totes les línies de Rodalies de Catalunya que tenen serveis alternatius en autobús, que són unes 14, fruit d'aquestes limitacions temporals de velocitat. Aleshores, com poden seguir dient que tenen el millor sistema ferroviari? I, repeteixo, ho diu un diputat d'un grup que el primer que va dir quan va aterrar aquí amb aquesta comissió a la primera compareixença del ministre és denunciar el mal servei de Rodalies i a l'hora dir-li, en canvi, el servei d'alta velocitat de passatgers és un servei de qualitat.

*Gracias, señora presidenta.*

*Señor presidente de ADIF, la verdad es que estoy un poco sorprendido y decepcionado, porque usted ha hecho una intervención de diez minutos en la que prácticamente no ha dicho nada. Ha dado un par de datos generales, que ya conocíamos por los medios de comunicación o la comparecencia del ministro, e incluso ha manifestado que aclararía cosas que se han dicho que no son verdad, etcétera, y supongo que eso se lo reserva para después, pero, realmente, han sucedido dos accidentes —usted los ha citado— con víctimas mortales, que todos lamentamos, y han pasado más de setenta días cuando usted comparece aquí, y yo creía que lo haría para explicar el resultado de las investigaciones. Sin embargo, la próxima es Semana Santa y, por lo tanto, no sé a cuándo esperan ustedes para decir cuál es el resultado de las investigaciones. Y todo esto se lo dice un grupo que, respecto a las intervenciones que hasta ahora ha habido del ministro, se ha expresado de forma muy respetuosa acerca de los accidentes de Adamuz y Gelida. Desde el primer momento hemos dicho que no queremos especular, que no queremos alimentar teorías que no estén contrastadas y que esperaremos a que se acabe la investigación. Pero ¿cuándo terminará esa investigación? Ya han pasado muchos días, y, por lo que veo, ustedes estarán esperando a que pasen aún unas cuantas semanas más, de modo que considero que todo esto es decepcionante.*

*También es decepcionante que ustedes aún repitan que tienen el mejor sistema ferroviario reconocido en todo el mundo. Nosotros en ningún momento —al contrario— hemos dicho que el sistema ferroviario sea inseguro o peligroso. Por descontado que no. ¡Faltaría más! Pero de eso a seguir diciendo que tienen el mejor sistema ferroviario del mundo, como a veces dice el ministro y usted ha repetido hoy, la verdad... Yo le voy a dar un par de datos que muestran que esto raya en lo ridículo; y en Junts, siempre intentamos utilizar datos y el máximo rigor posible. En cuanto al accidente de Adamuz, ya he dicho que estamos esperando a que se acabe esta investigación y que ustedes —o quien sea— expliquen cuál es el resultado, y estaremos atentos a él. En el caso de Gelida, ADIF ha hecho un ridículo impresionante, porque la primera respuesta por parte del ministerio —quiero entender que sobre la base de la información que ADIF le daba— fue decir que no saben de quién es ese muro. Es decir, cae un muro y el tren choca contra él, y, para quien no lo sepa, es un muro que está entre la autopista y la estructura ferroviaria de ADIF, de modo que yo creo que era relativamente fácil entender que, aunque fuera de titularidad de ADIF o de la autopista, resulta seguro, absolutamente seguro que es responsabilidad del ministerio. Y eso no es por*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 15

*ser los mejores gestores ferroviarios del mundo, sino los gestores ferroviarios que hacen más el ridículo del mundo. ¿Cómo que no saben de quién es?*

*Y, como segunda respuesta —¡qué falta de rigor y de exigencia técnica!—, se dijo que fue por culpa de la lluvia. Es una explicación que ya he dado, aunque no voy a perder la oportunidad de repetirla al tenerle a usted aquí —algunos diputados ya se la conocen, y otros quizá no estuvieron presentes—, y es que el accidente de Gelida era totalmente evitable, porque, por ejemplo, en 2018 en Vacarisses se produjo un accidente muy similar a este, con resultado de muerte, y en ese momento también dijeron que había sido por culpa del tiempo. Desde luego, los muros caen si hay mucha lluvia, si no se ha hecho un mantenimiento preventivo y predictivo, cosa que ADIF no hace. (El señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, Marco de la Peña, hace gestos negativos). Sí, los muros tienen drenajes. Están contruidos para soportar el peso del terreno, pero tienen sistemas de drenaje para que, cuando llueve, se evacúe el agua. Si esos drenajes no se mantienen, si no se hace una auscultación preventiva con lo que sea —como hace Ferrocarrils de la Generalitat, por ejemplo—, con drones, con sondas, para saber si ese terreno se mueve o no, si los drenajes funcionan o no funcionan, ¿qué pasa? Evidentemente, los drenajes acaban taponando el agua; no se drena y, efectivamente, el talud y el muro caen, no por culpa de la lluvia, sino porque los drenajes no funcionan, porque no ha habido mantenimiento adecuado. Por tanto, la misma respuesta que dieron para Vacarisses es la que han dado para Gelida, y esto no es admisible técnicamente. Ustedes tienen un déficit de inversiones en mantenimiento. Utilizan unos protocolos de mantenimiento que están anticuados, y hacen muy poco mantenimiento predictivo y preventivo, y lo que hacen en este terreno es en Madrid y en pocos lugares más. Además, después de pasar todo esto, nadie ha asumido una responsabilidad. Bueno, perdón, dos cargos que cesaron, uno de Renfe y otro de ADIF, y creo que los están recolocando en otro sitio. Alguien tiene que asumir alguna responsabilidad en estos asuntos.*

*Entrando más de lleno respecto a cómo está la infraestructura, después de todo esto nos hemos enterado de que las limitaciones temporales de velocidad en rodalies se han triplicado en nueve años, desde 2008 hasta 2017, y en lo que va de año casi hay doscientas. ¿Se han multiplicado de ayer para hoy? ¿Ustedes eran conscientes de eso? ¿O es que, como los maquinistas se han plantado, ya hartos de avisar, de dar avisos y alertas y ver que no se actuaba, ahora afloran estas limitaciones de velocidad temporales? Usted sabe que parte del mal servicio de Rodalies de Catalunya, que es el peor de todo el Estado, tiene que ver con el estado de la infraestructura. Hay una parte que no, que tiene que ver con el material móvil, con Renfe y otras incidencias, pero una parte sí tiene que ver con la infraestructura. Según esa fuente, aun hoy hay más de doscientas limitaciones temporales de velocidad en la red. ¿Cómo es que han aparecido de un día para otro? O ustedes las ocultaban o no sabían que existían, o es que, como se han plantado los maquinistas, afloran. Y no me digan que es por la sensibilidad de los maquinistas, porque esas limitaciones temporales de velocidad están o no están. No creo que ustedes hayan dicho: Venga, di que hay doscientas, que así calmaremos el ánimo de los maquinistas. No, seguro que hay doscientas limitaciones temporales. De hecho, yo expuse una relación ante los diputados acerca de todas las líneas de Rodalies de Catalunya que tienen servicios alternativos en autobús —y son unas catorce— como fruto de estas limitaciones temporales de velocidad. Entonces, ¿cómo pueden seguir diciendo que tienen el mejor sistema ferroviario? Insisto en que lo dice un diputado que lo primero que hizo cuando aterrizó en esta comisión, en la primera comparecencia del ministro, fue denunciar el mal servicio de rodalies, al tiempo que señalaba que, en cambio, la alta velocidad, de pasajeros, es un servicio de calidad.*

La señora **PRESIDENTA**: Señor Gavin, debe ir terminando.

El señor **GAVIN I VALLS**: Acabo.

*I ja no ho puc dir, perquè la qualitat també del servei d'alta velocitat s'ha reduït una barbaritat.*

*Digui'ns d'una vegada per totes, amb tota la transparència, quina és la situació de les limitacions temporals de velocitat d'alta velocitat i les que afecten a Rodalies. Perquè si no, vostès són còmplices d'aquesta situació d'opacitat que s'està produint.*

*Acabo, presidenta.*

*Pero yo no lo puedo decir, porque la calidad del servicio de alta velocidad también ha decaído mucho.*

*Por tanto, díganos, con transparencia, cuál es la situación de las limitaciones de velocidad en la alta velocidad y las que afectan a rodalies, porque, si no, ustedes serán cómplices de esta situación de opacidad que se está produciendo.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 16

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

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

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies presidenta.

Senyor Marco, li voldria donar les gràcies per les seves explicacions, però la veritat és que han sigut tan escuetes que no ens ha donat explicació, més enllà de dir, com ha dit el meu company, que el tren és envejable. Escolti'm, no ho sé. La moral alta és l'últim que s'ha de perdre, però entre poc i massa.

En tot cas, volia fer un reconeixement als familiars de les víctimes, tant de l'accident d'Adamuz com els de la víctima de Gelida, i al final la feina que avui hauríem de tornar a fer aquí, la feina que hauríem de fer aquí és evitar que això torni a passar, perquè el que passa no és una suma d'incidències puntuals, és un fracàs estructural del model de gestió ferroviària i ADIF és una peça central i avui no ens agradaria escoltar excuses.

Voldríem demanar responsabilitats i li faré una bateria de preguntes que m'agradaria que em contestés perquè quan els hi fem per escrit ens contesten el que volen. Mentre vostès ens parlen de plans, de protocols i de coordinació, la realitat és molt diferent. Ens trobem trens aturats, retards constants, línies interrompudes per incidències que són recurrents i una ciutadania que ara mateix ha perdut tota la confiança en el servei de Rodalies. I això no és una percepció, és una evidència. I que, a més a més, està documentada. Pot anar vostè avui a qualsevol andana de via a Catalunya. Fa pocs dies també hem vist com diverses línies com la R1 i la R3 i R4 van quedar interrompudes, per exemple, per un incendi a prop de les vies. Una incidència més en una xarxa que està absolutament tensionada. I, mentrestant, continuen. Continuen amb unes decisions que són totalment incomprensibles, com el tancament del túnel de Rubí durant setmanes o la suspensió de serveis ferroviaris que afecten fins i tot el trànsit de mercaderies. Tot plegat evidencia una cosa que la xarxa no està preparada, però la gestió tampoc.

I aquí hi ha un element especialment greu, que és la manca de transparència. Fa només uns dies, ADIF ha estat assenyalada per bloquejar una web que informava sobre les limitacions temporals de velocitat a la xarxa ferroviària. Una informació que al nostre veure hauria de ser pública. Una informació que, de fet, la mateixa legislació obliga a fer pública. I, en canvi, la resposta ha estat el bloqueig d'aquesta pàgina i l'opacitat. Nosaltres ho hem denunciat clarament en iniciatives parlamentàries perquè aquesta actitud vulnera el dret d'informació dels usuaris i, a més a més, contradiu la Llei de Mobilitat Sostenible. Perquè la transparència no és una opció, però és que això ho haurien de fer vostès, no les plataformes ciutadanes, perquè és la seva obligació i impedir que la ciutadania conegui l'estat real de la infraestructura, a part de ser una mala pràctica, és un símptoma de manca de control.

Però és que, a més a més, aquesta opacitat es produeix en un context que vostès coneixen perfectament, que és una degradació progressiva del sistema ferroviari durant dècades. Perquè les dades són clares: mentre a Rodalies el servei creixia un 82 %, la capacitat de la xarxa només ho feia un 2 %. I aquí es veu clarament que això no és una casualitat. És una conseqüència directa d'una inversió insuficient i d'un model de manteniment que s'ha anat debilitant i que vostès han reduït plantilles, han fet una externalització creixent del manteniment, han tancat bases operatives i la resposta és una incapacitat davant d'aquestes incidències. I ho hem denunciat en aquesta cambra, perquè això ha generat un dèficit estructural de personal i de capacitat tècnica en àmbits clau com vies, electrificació, senyalització. I això té conseqüències directes, que són més incidències, més temps de resolució i al final menys fiabilitat. Quan els fem preguntes per escrit, ja li he dit, ens responen amb titulars, parlen de més inversió, de més personal, de noves estructures. Per exemple, ens diuen que es crearan 2400 places noves fins al 2030 i que es reforçarà el manteniment, però això també ho anuncien protocols de coordinació o centres de control que després no arriben mai.

Les preguntes són simples: per què si tot això ja existeix o pensen que s'acabarà implementant, el servei continua fallant cada dia? Per què hi ha incidències constants en trams que no tenen obres? Per què hi ha punts crítics identificats que no s'han resolt? Perquè la percepció del caos és compartida per usuaris i treballadors i també per les mateixes institucions. Jo crec que la resposta és evident, perquè el problema no és conjuntural, és estructural.

I aquesta manca de resposta també es veu en casos concrets. Per exemple, li parlaré d'una pregunta que recentment li van fer per escrit i no ens ha contestat a l'estació de Mollet-Sant Fost. Malgrat les obres realitzades, que vostè a la resposta ens parlen de les obres realitzades que ja les sabem, continua sense existir un accés accessible des de l'aparcament. Això incompleix la normativa vigent i afecta directament



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 17

a persones amb mobilitat reduïda. I tot i això, les actuacions fetes encara no han resolt aquest problema tan bàsic com és que tothom pugui accedir a les estacions de trens. Per tant, sí que inverteixen però no ho fan i no resolen allò que és essencial, perquè cal parlar de capacitat i de planificació.

Li explicaré un altre cas que tampoc no ens responen bé el tram en via única de Bellpuig, una doble via que ADIF va decidir treure per estalviar-se costos de manteniment a base de que sigui el ciutadà que passi hores esperant-se un tram de via única, que limita tota una línia i genera retards estructurals i impedeix aquesta operació eficient. I ens agradaria saber per què van decidir treure-la. I el que és pitjor, per què no decideixen tornar a posar-la? Perquè és una decisió política.

I també ens agradaria que ens expliqués la manca de diagnòstics o la manca d'actuació per poder conèixer tots els problemes. Per què? Perquè cap de les opcions de veure, que avui ha vingut aquí sense un diagnòstic, és coherent. És coherent amb el que passa i per això li voldria fer una sèrie de preguntes sobre els controls i inspeccions d'ADIF. Qui està fent els controls a ADIF? En quina independència real està fent? Per què se'ls està fent? ADIF s'està inspeccionant a si mateix. No sé si podem tindre massa claredat sobre si serà bona o no, amb quins protocols i amb quina capacitat de detectar riscos abans que es materialitzin.

Estan fent aquest control i la pregunta és molt clara: al final qui controla el controlador? Qui controla? En aquest cas ADIF i amb un sistema cada cop més tensionat. Aquesta no és una qüestió menor. Els accidents recents ens ho recorden. Casos com el d'Adamuz o el de Gelida no poden ser tractats com fets aïllats. Són avisos que ens indiquen que hi ha coses que no estan funcionant com haurien de funcionar. I davant d'això creiem que cal reaccionar ràpid. No podem tornar a tindre un altre accident i que cal fer canvis. Per tant, li preguntem: es plantegen incorporar mecanismes d'inspecció amb entitats independents i externes? S'estan fent auditories periòdiques realment autònomes per conèixer l'estat de la infraestructura? Quins canvis concrets s'han introduït en el protocol de control després d'aquests accidents?

I acabo. Acabo amb unes preguntes molt concretes: quan es publicaran de manera oberta totes les limitacions temporals de velocitat? Quin és el calendari real per eliminar els punts crítics de la xarxa? Quina és la plantilla efectiva actual de manteniment i quina falta per cobrir? Quin percentatge real de manteniment està externalitzat i quines actuacions concretes es faran aquest any per reduir incidències?

Jo crec que són preguntes que importen perquè durant massa temps Rodalies ha estat gestionada des d'una inèrcia i des d'una falta de prioritat i amb una manca de reducció de comptes. Jo crec que això s'ha d'acabar. Per tant, ens agradaria que ens respongués a totes aquestes preguntes. Sé que n'hi ha moltes. Acabo presidenta. Sé que n'he fet moltes i que serà difícil de contestar, però almenys li demano que quan les fem per escrit ens contestin amb una mica de rigor i no tal com ho estan fent ara.

Gràcies.

*Gracias, presidenta.*

*Señor Marco, le podría dar las gracias por sus explicaciones, pero, la verdad, es que han sido tan escuetas que no nos ha dicho nada más allá de, como ya se ha dicho, decir que el tren es envidiable. No sé, la moral alta no hay que perderla, pero es como excesivo.*

*Quisiera presentar mi reconocimiento a los familiares de las víctimas del accidente de Adamuz y de Gelida. Lo que deberíamos hacer hoy aquí, el trabajo que deberíamos hacer es evitar que esto se reproduzca, porque lo que ocurre no es una suma de incidencias puntuales, es un fracaso estructural del modelo de gestión ferroviaria, y ADIF es una pieza capital.*

*Hoy no nos gustaría escuchar excusas, lo que queremos es pedir responsabilidades. Le haremos una serie de preguntas que me gustaría que me contestara. Mientras nos hablan ustedes de planes, protocolos y continuación, la realidad es muy distinta: trenes parados, retrasos constantes, líneas interrumpidas por incidencias recurrentes y los ciudadanos, que han perdido ya toda la confianza en el servicio de cercanías. Y esto no es una percepción, es una evidencia. Además, está documentada: puede usted ir hoy a cualquier andén de cualquier estación de Cataluña. Hemos visto también como varias vías —R1, R3, R4— se han visto interrumpidas por un incendio cerca de las vías, una incidencia más en una red totalmente tensionada. Mientras, siguen tomando las decisiones que son totalmente incomprensibles, como el cierre del túnel de Rubí durante semanas o la suspensión de servicios ferroviarios que afectan incluso al tráfico de mercancías; y todo esto lo que da, lo que evidencia es lo siguiente: que la red no está preparada y la gestión tampoco.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 18

*Un elemento especialmente grave es la falta de transparencia. Hace solo unos días se señaló a ADIF por bloquear una web que informaba sobre las limitaciones temporales de velocidad en la red ferroviaria, una información que debería ser pública en nuestra opinión, una información que, de hecho, la misma legislación ya obliga a hacer pública. En cambio, la respuesta ha sido el bloqueo de esta página web, la opacidad; lo hemos denunciado claramente en iniciativas parlamentarias, esta actitud vulnera el derecho a la información de los usuarios y, además, contradice la Ley de Movilidad Sostenible, porque la transparencia no es una opción. Pero esto ya lo deberían hacer ustedes, no las plataformas ciudadanas. Es su obligación, e impedir que los ciudadanos conozcan el estado real de la infraestructura, aparte de ser una mala praxis, es un síntoma de falta de control.*

*Además, esta opacidad se produce en un contexto que ustedes conocen perfectamente, a saber: la declaración permanente del sistema ferroviario durante décadas. Porque los datos son muy claros: mientras en cercanías el servicio crecía un 82%, la capacidad de la red solo lo hacía en un 2%. Aquí se ve claramente que esto no es casualidad, es una consecuencia directa de una inversión insuficiente y de un modelo de mantenimiento que se ha ido debilitando, y, además, se han reducido plantillas, se ha externalizado el mantenimiento cada vez más, han cerrado bases operativas y la respuesta es una incapacidad ante estas incidencias. Ya lo hemos denunciado aquí, en esta Cámara, porque esto ha generado un déficit estructural de personal y de capacidad técnica en ámbitos claves como vías y señalización. Y esto tiene como consecuencia más incidencias, más tiempo de resolución y menos fiabilidad. Y cuando les hacemos preguntas por escrito, nos responden con titulares, hablan de más inversión, más personal, nuevas infraestructuras, pero nos dicen que se crearán muchísimas plazas nuevas y que se reforzará el mantenimiento.*

*También anuncian protocolos de coordinación en centros de control que luego nunca llegan, pero las preguntas son muy simples: si todo esto ya existe o piensan que se acabará ejecutando, ¿por qué sigue fallando el sistema cada día?, ¿por qué hay incidencias constantes en tramos donde no hay obras?, ¿por qué hay puntos críticos identificados no resueltos?, ¿por qué la percepción del caos es compartida por trabajadores, usuarios y las mismas instituciones? Creo que la respuesta es evidente: porque el problema no es coyuntural, es estructural.*

*Y esta falta de respuesta también se ve en casos concretos. Por ejemplo, le hablaré de una pregunta que le hicimos por escrito recientemente y no nos ha contestado: en la estación de Mollet-Sant Fost, a pesar de las obras realizadas de las que nos hablan ustedes, sigue sin existir un acceso desde el aparcamiento. Esto incumple la normativa vigente y afecta a personas con movilidad reducida, y todo eso, las actuaciones, aún no han resuelto este problema tan básico como es que todo el mundo puede acceder a las estaciones de tren. Por ello sí que invierten, pero no resuelven lo que es esencial, porque hay que hablar de capacidad y planificación.*

*Le hablaré de otro caso que tampoco nos ha respondido: el tramo de vía única de Bellpuig, una doble vía que ADIF decidió quitar para ahorrarse costes de mantenimiento, ahorrarse costes de mantenimiento a base de que sea el ciudadano quien pase horas esperando. Un tramo de vía única que limita toda una línea y que genera retrasos e impide esta eficiencia. Díganos: ¿por qué decidieron quitarla y por qué no deciden volverla a colocar? Bueno, es una decisión política.*

*También nos gustaría que nos explicará esta falta de diagnósticos, la falta de actuaciones para poder conocer todos los problemas. Hoy ha venido sin diagnóstico, y eso no es coherente con lo que está pasando. Por eso le quería hacer una serie de preguntas sobre los controles e inspecciones de ADIF. ¿Qué está haciendo hoy en día? ¿Quién está haciendo los controles en ADIF? ¿Con qué independencia real los está realizando? Porque, si los hace la misma ADIF, se está inspeccionando a sí misma, y no sé si nos genera mucha claridad sobre si será buena o no esta inspección. ¿Con qué protocolos y con qué capacidad de detectar riesgos que se materialicen se están haciendo estos controles? La pregunta es muy clara: ¿quién controla al controlador?, ¿quién controla a ADIF, en este caso? Con un sistema cada vez más tensionado, esto no es una cuestión menor, los usuarios nos lo recuerdan, y los accidentes como el de Gelida o Adamuz son avisos que nos indican que hay cosas que no funcionan como deberían funcionar, y por eso hay que reaccionar rápidamente, no podemos volver a tener otro accidente y hay que realizar cambios.*

*Por tanto, le preguntamos: ¿se plantean incorporar mecanismos de inspección con entidades independientes externas?, ¿se están haciendo auditorías periódicas realmente autónomas para conocer el estado de la estructura?, ¿qué cambios concretos se han introducido en el protocolo de control después de estos últimos accidentes?*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 19

*Acabo. Termino con unas preguntas muy concretas: ¿cuándo se publicarán de forma abierta todas las limitaciones temporales de velocidad?, ¿cuál es el calendario real para eliminar los puntos críticos de la red?, ¿cuál es la plantilla efectiva actual de mantenimiento y qué falta por cubrir?, ¿qué porcentaje real de mantenimiento está externalizado y qué actuaciones concretas se harán este año para reducir incidencias?*

*Estas son, creo, preguntas que importan porque durante demasiado tiempo cercanías se ha gestionado desde una inercia y con falta de rendición de cuentas. Y esto debe acabar. Me gustaría que nos contestara todas esas preguntas, sé que le he hecho muchas —termino, presidenta—. Será difícil contestarlas a todas, pero, por lo menos, le pregunto, que cuando las enviamos por escrito nos respondan con un poco de rigor, no como hasta ahora.*

*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, presidenta.

Bienvenido, señor Pedro Marco de la Peña.

La derecha extrema y la extrema derecha del Congreso le han citado para que dé respuestas sobre los trágicos accidentes de Adamuz y Gelida. Para que la ciudadanía lo entienda: hablamos de dos siniestros mortales que han coincidido en el tiempo, pero que no tienen ningún elemento común, salvo el desgraciado resultado. Sobre el de Adamuz, con cuarenta y seis víctimas mortales y centenares de afectados, el ministro Puente ya ha dado largas y suficientes explicaciones, tanto en esta Cámara como en todos los medios de comunicación que solicitaron su presencia. En SUMAR entendemos que ahora le toca el turno a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la CIAF, que desde el ministerio y con transparencia va informando de manera detallada de lo ocurrido en su página web. Por otro lado, la Fiscalía Europea investiga el accidente desde que se produjo, como en todos los casos que hay financiación con fondos europeos. Nada nuevo. Habrá que esperar, por cierto, a los resultados.

El PP y VOX hacen del ruido un miserable rédito político de desgaste al Gobierno, lanzan ácido contra la cohesión social. Los vendepatrias que apoyan a criminales corruptos como Trump y Netanyahu tienen un solo objetivo, a través de la inteligencia artificial profundizar en la guerra cognitiva para degradar la capacidad del juicio de la población española, paralizar la respuesta del Estado y los valores sociales, y así derrocar a la democracia. Nada de conocer las causas. Ellos ya tienen el veredicto. Son los jueces de la horca.

Como decía, el accidente de Gelida es un problema estructural y, como tal, debe analizarse para aprender qué podemos mejorar y ampliar más allá de rodalies. Es un problema que afecta a toda la red ferroviaria y me atrevería a decir que a todas las infraestructuras de España, las que, por cierto, a pesar de ello, siguen estando mejor que en el resto de Europa. España siempre ha tenido un hándicap respecto a Europa: su orografía, sus diferentes anchos de vía y su extensión geográfica, con grandes zonas despobladas. Si la orografía no acompaña, el clima hasta ahora sí, hasta que el cambio climático ha venido para quedarse. Episodios meteorológicos que convierten lo que antes se evaluaba que podía suceder cada 500 años ahora es algo que podemos sufrir en años, y lo que antes acontecía en 50 años ahora sucede en pocos meses. La combinación de orografía difícil, vías por trazados angostos y de diferentes anchos, ejecutados hace más de un siglo; la falta de inversión alargada por el mal Gobierno del Partido Popular; la cultura paleta —paleta de: todo por el AVE—; el cambio de los modelos de precipitación y los calores extremos han expuesto a nuestra red a una situación de estrés que hace necesario un pacto de Estado y una mayor inversión a través de una reforma fiscal y de ingresos suficientes en el que las grandes fortunas y los combustibles fósiles, que siempre salen beneficiados, por fin aporten y no solo extraigan beneficios; y, finalmente, una reconfiguración de prioridades inversoras que replantee el modelo ferroviario del futuro de este país. Ante estas nuevas realidades, el accidente de Gelida nos presenta un panorama preocupante que voy a desgranar en tres apartados y a los que debemos dar respuesta de forma urgente.

Primero, la falta de inversiones en mantenimiento de la red. Llevamos años con una carencia estructural. ADIF ha destinado desde el 2020, 111 millones de euros a actuaciones de mantenimiento de urgencias en Cataluña, pero con dos características reveladoras: la mayor parte de ese dinero se ha ido a elementos ajenos a la propia vía, asistencias técnicas, redacción de proyectos o pequeñas obras de refuerzo —necesarias todas, ¿eh?—, y además una parte muy significativa se ha concentrado en los dos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 20

últimos meses después del accidente, es decir, no responde a una planificación preventiva, sino a una reacción desde nuestro punto de vista tardía.

El siniestro de Gelida actuó como catalizador. Se desplegaron 700 intervenciones, 400 trabajadores, se hicieron 900 inspecciones en poco más de un mes, lo que equivale a un año de revisiones en condiciones normales, y se analizaron 600 puntos sensibles. ¿Y qué pasó? Que a medida que revisaban, afloraban nuevas deficiencias: el estado real era peor de lo que se conocía. Antes de la tormenta que contribuyó al accidente, había 95 limitaciones temporales de velocidad y después del temporal se dispararon a más de 200. Los sindicatos llevan años diciendo que la red arrastra una infrafinanciación crónica y que con una plantilla ajustada, solo se puede actuar cuando la incidencia ya ha saltado, cuando lo deseable sería una lógica preventiva.

Segundo, falta de personal y disfunciones en los protocolos de coordinación, porque no solo es cuestión de infraestructuras, también es cuestión de personas. Comisiones Obreras lo ha dicho claro: con una plantilla reducida solo se puede llegar a actuaciones reactivas. UGT añade: igual que está abandonada la infraestructura, también está bastante abandonado el personal. Y luego nos encontramos con situaciones como las de las obras del Garraf, donde la falta de previsión en los tiempos de comunicación de los nuevos horarios genera problemas de coordinación que acaban afectando a la regularidad del servicio. Cuando los protocolos entre Renfe y ADIF no logran un criterio unificado, la circulación se resiente. Y no es solo responsabilidad de los maquinistas, que hacen su trabajo con profesionalidad, es responsabilidad de una planificación que llega tarde y de unos efectivos humanos que llevan años sin ser reforzados como tocaría. Pero tampoco podemos eludir en momentos concretos ciertas prácticas sindicales que no representan al conjunto de los trabajadores. Han añadido tensión a un servicio que ya de por sí es frágil, priorizando intereses corporativos por encima del derecho de los usuarios a la movilidad fiable. No se trata de señalar a nadie, sino de poner sobre la mesa que la coordinación también falla cuando hay quien decide jugar a la quinta columna.

Y tercero —y acabo—, inversiones futuras que corren el riesgo de quedar lastradas por decisiones irresponsables. Me refiero, por ejemplo, a la cuadruplicación de vías entre Castelldefels y el Prat de Llobregat, una obra estratégica para rodalies y las conexiones con Tarragona. El proyecto ya estaba en marcha, licitado, adjudicado el 12 de diciembre y no requería estudio informativo, pero ahora, con la actualización del Plan de Rodalies 2026-2030 se ha cambiado el criterio. Dicen que los trabajos —abro comillas— «son de mayor envergadura y hay que empezar otra vez con el estudio informativo». El resultado es una actuación que separaría las vías de los regionales de las de rodalies, que acabaría con los colapsos y las demoras habituales que permitiría aumentar frecuencias y acortar tiempos; se retrasa años.

No es un caso aislado, algo similar ha pasado con la integración de la R3 en Mollet. Y, mientras tanto, en municipios como Gavá la cuadruplicación debe encajar con el previsto futuro tren del Delta, una infraestructura que llega para complicar aún más la operativa en una zona ya de por sí densamente poblada y con escaso margen para la ampliación de trazados. Los ayuntamientos quieren las obras, pero no siempre se les explica con claridad o quieren entender las incompatibilidades ni las renuncias que ello implica.

La pregunta que queda sobre la mesa es si podremos tener esas infraestructuras en funcionamiento dentro de esta década, como apuntaba el plan, o si volveremos a encontrarnos con nuevas excusas. Pero, insisto, el accidente de Gelida no es una fatalidad aislada, es el síntoma de un modelo que ha priorizado al AVE mientras abandonaba la red de cercanías, que ha invertido en grandes anuncios, pero no mantenimiento cotidiano y que ahora, cuando toca desbloquear obras clave, parece encontrar siempre una excusa para empezar de nuevo.

España necesita un pacto de Estado por el ferrocarril, necesita una reforma fiscal que permita inversiones suficientes y necesita dejar de jugar a la política del desgaste con la seguridad de las personas. Nada de eso se conseguirá con quienes vienen aquí a hacer de jueces de la horca, a especular con el dolor y a sacar rédito político de una tragedia. Eso no es defender a las víctimas, eso es usar el ruido para seguir cavando la trinchera.

Muchas gracias.

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

Para terminar este turno de intervenciones, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ramos Esteban.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 21

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

Lo primero, como he hecho en todas las intervenciones respecto de este tema, es expresar el cariño hacia las víctimas, que no se nos olvidarán nunca, y reiterar que tenemos un objetivo principal, que es saber lo que ocurrió; creo que esa tiene que ser la prioridad que nos marquemos. Y, además, quiero expresar mi reconocimiento a todos los trabajadores del sistema ferroviario español, tanto de ADIF como de Renfe o del resto de las empresas, porque nosotros creemos que son grandísimos profesionales, como lo demuestra que en todo el mundo el sistema ferroviario español sea reconocido y que, además, confíen en sus profesionales para que en sus países puedan tener un sistema parecido al nuestro.

Bien, yo creo que cuando se produce un accidente de este tipo lo primero que nos tenemos que marcar como prioridad es saber qué ocurrió. Creo que es demasiado pronto para saber qué ocurrió, por eso creo que las cosas hay que verlas con perspectiva. Ante esto, hemos visto a un Partido Popular que utiliza la necesidad de hacer oposición al Gobierno, incluso aunque con ello pueda perjudicar a las víctimas. Porque cuando uno quiere saber la verdad en un accidente ferroviario, algo que tiene unos componentes tecnológicos muy complejos, lo que no ayuda nunca es el ruido, y hemos visto a un Partido Popular que hace ruido permanentemente, que coge cualquier titular que puede servirle para su estrategia y lo pone como una verdad. Creo —lo repito y lo he dicho muchas veces en esta Cámara— que ello no ayuda a las víctimas. En política hay veces que hay que renunciar a obtener foco político por un bien mayor, y en este caso el bien mayor son las víctimas de un accidente ferroviario.

Creo, como he dicho, que necesitamos perspectiva para saber qué ocurrió, y quien va a garantizar o quien va a darnos a conocer muchas de las claves de qué ocurrió es la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Además, es bueno recordar que en esta legislatura en este Congreso se aprobó una ley para fortalecer el órgano, darle más autonomía, darle más independencia y que además pudiera hacer su trabajo mejor. ¿Saben quién votó en contra de esa ley? El Partido Popular, porque al Partido Popular no le importa la verdad, al Partido Popular lo que le importa es utilizar a las víctimas para sus intereses particulares y lo hacen permanentemente. **(Rumores)**. Era curioso que, además, cuando se votó esta ley en esta Cámara pusieron una justificación para votar en contra. Habíamos metido una enmienda por parte del Grupo Socialista, que fue apoyada por el resto de los grupos, en la que pedíamos que Renfe y ADIF pudieran invertir **(el señor Palencia Rubio: ¡Endeudarse!)**, pudieran aumentar la inversión en las infraestructuras y en los servicios ferroviarios, y el Partido Popular votó en contra. ¿Por qué votó en contra? Porque no les importa la seguridad, no les importa el sistema ferroviario **(el señor Palencia Rubio: ¡Mentira!)**, y no les importan las infraestructuras ferroviarias, por eso votaron en contra, y por eso es curioso ver aquí cómo el Partido Popular intenta darnos lecciones permanentemente.

Como digo, hay que ver las cosas con perspectiva y aprender de lo que ha pasado previamente en otros accidentes ferroviarios en este país. Yo recuerdo y sigo acordándome del accidente de Angrois, un accidente que nos enseñó muchas cosas: primero, que la seguridad tenía que ser lo primero. Ese accidente, una de las cosas que nos demostró, y además una de las claves o de las conclusiones que sacó, es que alguien había decidido en un momento dado apagar el sistema ERTMS que hubiera frenado el tren y que seguramente no se hubiera producido el accidente como se produjo. ¿Saben quién gobernaba en ese momento? El Partido Popular. **(Rumores)**. ¿Saben quién era la ministra en ese momento? Ana Pastor. ¿Saben qué hizo el Partido Popular? Premiarla manteniéndola de ministra y dándole posteriormente la Presidencia del Congreso de los Diputados. Por eso, resulta curioso que aquí venga el Partido Popular a decirnos que tienen que dimitir el presidente de ADIF y el ministro de Transportes cuando no se sabe qué ha ocurrido. Incluso, en alguna ocasión, han intentado hacerles responsables de una soldadura que no sabemos si fue la causa o no fue la causa. No he visto yo nunca a un ministro haciendo una soldadura ni he visto nunca a un presidente de ADIF haciendo una soldadura, y creo que eso demuestra la baja catadura moral que tiene el Partido Popular en casos como este.

Entiendo que nuestro sistema tiene que ser seguro, y creo que el sistema ferroviario español es un sistema ferroviario seguro. Evidentemente, como todos los sistemas técnicos, los accidentes a veces son inevitables, pero tenemos que buscar la forma de minimizarlos lo posible. Tenemos que hacer preguntas al presidente de ADIF que son de su responsabilidad. Agradezco que la comparecencia la haya planteado como la ha planteado: no nos ha soltado aquí un rollo **(risas de los señores Palencia Rubio y Herrero Bono)**; lo que ha hecho es pedir a los grupos que le hagan las preguntas que consideren oportunas. ¿Qué hemos visto? Que el Grupo Popular, que se dedica el día a propagar bulos en las redes sociales y en los medios de comunicación, no ha hecho ninguna pregunta de todas esas dudas que tienen.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 22

Lo que nosotros queremos saber, lo que nos tenemos que preguntar y las conclusiones que hay que sacar son: ¿se han aplicado todos los protocolos que se tenían que aplicar? ¿Se hizo una renovación de la vía? ¿Esa vía cumple con los requisitos que marca la ley? ¿Se hizo adecuadamente? ¿Se cumplieron todos los requisitos? A partir de ahí, veremos si, con la renovación que se hizo de la vía, se saca en algún momento dado la conclusión de que tuvo alguna incidencia en el accidente y si se cumplieron los protocolos, entonces, lo que habrá que revisar son esos protocolos. Eso es actuar de forma responsable.

Además, hay que tener en cuenta que esa vía, que es la línea Madrid-Sevilla, es la línea más antigua y algunos nos planteamos si no se tendría que haber renovado antes. En el año 2017, cuando llevaba cinco años gobernando el Partido Popular, hubo un accidente en Brazatortas: se rompió el corazón de uno de los desvíos. Gobernaba el Partido Popular y el Partido Popular no hizo absolutamente nada, pero no es que no hiciera absolutamente nada; es que quien lanzó la renovación de esa vía con la licitación inicial del proyecto fue el Partido Socialista cuando llegó al Gobierno. Por eso llama la atención que el Partido Popular, que es el responsable máximo de la situación de deterioro que tienen nuestras infraestructuras ferroviarias, venga aquí a darnos lecciones. Creo que en política no vale todo, pero sé que el Partido Popular tiene una visión radicalmente distinta: si esto sirve para dar caña al mono y hacer desgaste al Gobierno, le sirve absolutamente todo, aunque sea incoherente con lo que ha hecho cuando ha gobernado, y lo hace permanentemente en esta Cámara.

Considero que no ayudamos en absoluto a las víctimas. Creo que queda tiempo para saber qué ocurrió, pero las explicaciones de lo que ocurrió no las espero del presidente de ADIF, porque el presidente de ADIF es una parte de la infraestructura; yo las espero de la comisión de investigación, una comisión de investigación que fortaleció esta Cámara con el voto en contra del Grupo Popular. En política, tenemos que aprender que en algunos momentos tenemos que ser objetivos, y este es uno de esos momentos. Tenemos que ver las cosas con perspectiva. No soy de los que dicen que la infraestructura ferroviaria en España sea la mejor del mundo; tiene muchos déficits, sobre todo después de que se hayan incrementado considerablemente los servicios ferroviarios, y nos tiene que servir para aprender, pero, sobre todo, nos tiene que servir para plantearnos un modelo.

Voy terminando. Desgraciadamente, en esta Cámara tendríamos que ser capaces de hacer debates de qué tipo de infraestructura ferroviaria queremos: ¿Queremos más alta velocidad? ¿Queremos más convencional? ¿Queremos dedicar más a mantenimiento? ¿Queremos poner condiciones más rígidas de seguridad? ¿O qué es lo que queremos hacer? Pero, evidentemente, como vemos que, en esta legislatura, el Partido Popular ha renunciado a hacer política por un interés partidista, creo que esos debates no van a ser posibles. Veo al resto de grupos haciendo una labor de pedagogía, de reivindicar lo que creen que es justo y de poner incluso propuestas y hacer oposición, pero es radicalmente distinto a la baja moral que tiene el Partido Popular.

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

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

Tiene la palabra para contestar a los anteriores intervinientes el señor presidente de ADIF, el señor Marco de la Peña.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Marco de la Peña): Gracias, presidenta.

No tengo tiempo limitado, ¿no? **(La señora presidenta hace signos negativos)**. Vale, gracias, porque lo voy a necesitar, señor Palencia y señora Mejías. **(Rumores)**.

Vamos a ver. Lo primero —como ha repetido el señor Ramos—, yo venía aquí a contestar preguntas y, sobre todo a contestar... **(El señor Palencia Rubio pronuncia palabras que no se perciben)**. No, no, pero les voy a contestar a todas y voy a dedicar todo el tiempo del mundo, no tenga ningún problema. Incluso repetimos algunas de las que usted presentó en otras comparecencias del ministro, señor Palencia, y que quedaron, según usted, sin contestar, y las contestamos.

Primero, voy a rebatir claramente la primera infamia que se ha dicho sobre ADIF: que ADIF oculta pruebas. Vamos a ver, señora Mejías, la consideración de pruebas no lo decide ni esta presidenta ni esta Mesa ni ustedes, señorías, ni yo ni mi personal; la definen las autoridades investigadoras: el juzgado, la Policía judicial y, en este caso la CIAF, que también es autoridad. Entonces, no lo decimos nosotros. Realmente, nosotros sabemos cuándo dichas autoridades se van, y le voy a decir cuando se van, y lo tenemos contrastado, y vamos a ver cómo proceden.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 23

Tenemos que pensar en una cosa: contextualizar cómo se inicia la investigación y cuál es la interacción de ADIF con las autoridades que investigan. Usted tiene que comprender que ADIF interactúa con las autoridades que investigan durante los días 19, 20, 21 en el caso de la CIAF, y añadimos el 22 en el caso de la Policía judicial. La CIAF expresa claramente cuándo se va en su primera nota: sobre las 19:00 horas del día 21. Y respecto a la Policía judicial, le puedo remitir una noticia que es de la rueda de prensa del ministro del Interior, en la cual ya hay una noticia de esta web —que igual no les gusta mucho porque es Radiotelevisión Española—, de las 18:32, en que un periodista —concretamente, el señor Samuel Pilar— dice que la Guardia Civil ha finalizado la inspección del lugar, que ya ha entregado el primer atestado al juzgado de Montoro y que ha recogido más de 2500 fotografías. Y esto después tendrá su confirmación por escrito. Tengan ustedes en cuenta que mis trabajadoras y trabajadores están trabajando codo con codo con las autoridades investigadoras para auxiliarlas y hacerles de apoyo técnico. Las personas que cortan los carriles para la CIAF son mis trabajadores o mis contratadas externas. Las personas que asisten a la Policía judicial son mis trabajadores, y sepan que realmente ellos saben perfectamente cuándo se van y cuándo les dicen que no tienen más que investigar. Es cierto, es cierto: no tienen una aprobación por escrito clara, aunque la tienen con posterioridad y no mucho más tarde, pero, evidentemente, tienen la comunicación verbal y tácita de esas personas.

Segundo, también tendrán ustedes que saber que hubo un cambio de titular del juzgado entre la primera autorización y la segunda, y que, por supuesto, la segunda titular del juzgado tiene un nivel de prudencia y de diligencia amplio porque llega nueva y considera que debe tenerlo todo claro antes de proceder. Y, después, realmente interactúa con nosotros de una manera que ustedes... ¿Cómo es, señora Mejías? ¿Cómo ha dicho? ¿Qué nos ha abroncado o apercebido? Mire, yo he estado con su señoría en la visita el pasado martes, y no crea que realmente nos ha apercebido; nos ha dicho lo que tenemos que hacer, y no creo que tratara a mi personal como si fueran delincuentes o presuntos delincuentes porque, primero, ocultar pruebas es un delito —sí, señor Palencia, es un delito— y porque yo no he visto en ningún papel que hayamos tenido ninguna instrucción de un delito. Fíjese, el único papel pone: posible irregularidad.

Tercero, tenemos que contextualizar que realmente ADIF, por ley —concretamente, por el Real Decreto 623/2014—, está obligado a realizar una investigación; una investigación que, en este caso, se ve absolutamente condicionada porque somos parte y porque tendremos acceso a las pruebas de la investigación cuando su señoría determine. Evidentemente, este precepto legal no lo podremos hacer hasta que toque y nos autoricen. Pero es que, además, ADIF tiene que tener la capacidad y los datos necesarios no solo para investigar, sino para también determinar los procedimientos y las decisiones que hay que tomar a futuro. Y, a veces, para eso, hacen falta más elementos de trabajo estadístico para determinar qué hay que hacer para que esto no se repita.

En este contexto, es como mis trabajadores se encuentran el día que aparece el último cuerpo, en el mediodía del día 22. Como está por escrito —dicho en la primera nota de la CIAF—, el día 21 a las siete de la tarde la CIAF abandona el lugar. Y expresamente —lo dice claramente en la nota que hace el día 23— concluyó sus trabajos de recogida de pruebas en el lugar del accidente el día 21 de enero de 2026 a las 19.00 horas. La policía científica abandona el lugar tras aparecer el último cuerpo. Ustedes, evidentemente, no tienen por qué saberlo, pero en esos trabajos, durante los días 19 por la tarde, 20 y 21, hubo que utilizar maquinaria pesada para acceder a los últimos cuerpos. Esa maquinaria pesada alteraba muchos de los elementos que estaban allí, y hasta que aparece el último cuerpo esa maquinaria pesada hace lo que le ordenan, que es dedicarse exclusivamente a la tarea de achatarrar los elementos para que los bomberos y la policía judicial pudieran acceder a los últimos cuerpos.

Cuando eso ocurre y aparece el último cuerpo, que es al mediodía del día 22, mis trabajadores se encuentran —tienen realmente evidencia física, verbal— con que las autoridades han abandonado el lugar y que han terminado sus investigaciones, porque así se lo dicen —le diré que no vuelven, y tiene una contestación por escrito posterior—, y se encuentran con que van a continuar los trabajos de achatarramiento del resto de los vagones del Alvia, no solamente de los dos que habían caído en el cunetón, sino de los dos que se encontraban en las vías. Todo ese trabajo de achatarramiento de cada una de las maquinarias y de retirada de todos esos elementos iba a modificar todos los elementos de la vía que aparecían en el lugar, que, repito, habían sido desestimados como pruebas por las autoridades que determinan qué es prueba y qué no. Ante esa constatación verbal, física, por su relación con las autoridades, y ante la idea de que realmente, de manera inmediata, en la tarde del 22, cuando empiezan

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 24

esas labores que terminan a lo largo del sábado 24 —yo pude comprobar personalmente que estaban—, se recogen restos y elementos de vía.

Señora Mejías, no son pruebas; señor Palencia, no son pruebas. **(El señor Palencia Rubio: Eso no lo he dicho. Está mintiendo).** No, pero bueno, por si acaso; pero bueno, pero lo digo, no son pruebas. **(El señor Palencia Rubio: Miente, miente. Yo no he dicho eso. He dicho que le habían acusado de ocultar pruebas).** Vale, pues disculpe; disculpe que igual lo he entendido así, pero bueno. Con lo cual, queda claro: no se oculta nada; no se oculta, porque, evidentemente, está en las conversaciones. Así como los requerimientos de la policía judicial y del juzgado son por escrito mediante diligencia, la interacción que tiene realmente la CIAF con todas las personas de ADIF, con quien considera que la debe tener, es por teléfono, correo electrónico, y eso no se le oculta a la CIAF en ningún momento.

Voy a desarrollar los hechos. Una vez que esos elementos se recogen en la noche del 22 y a lo largo del día 23, se entiende que no tienen que estar en la zona de Adamuz porque van a empezar los trabajos de reconstrucción. Como la estación de Adamuz era una estación técnica, con muy poca superficie de almacenaje y, evidentemente, en ningún momento podían almacenarse bajo techo esos elementos, se decide ir a la base de Hornachuelos, que es la base más cercana y de la cual depende una base de mantenimiento grande y el punto de la vía donde nos encontramos. Después, pedimos autorización al juez, porque ya empezábamos los trabajos. También quiero decirle que ninguno de estos elementos estaba a menos de 130 metros de la zona determinada como zona cero. Ninguno; hablo de 130 metros —campo y medio de fútbol—, así que no es un elemento que cuente, y en ningún momento tienen mis trabajadores una prohibición expresa para no hacerlo. Es cierto que no la tienen por escrito, pero tampoco existe una prohibición expresa, y eso es importante remarcarlo.

El día 27, como contestación a la petición, nos llega el acto de la jueza saliente. En el apartado segundo de la petición le pedimos: Oiga, déjenos actuar ya para desmontar todo y empezar a meter los trabajos de este elemento. Durante este tiempo no habíamos estado parados, porque realmente las labores de achatarramiento acaban el sábado 24, y desde ese momento lo que hacemos es acopiar material de vía, traviesas, carril y distintos elementos de postes de catenaria. La jueza nos autorizar el inicio de los trabajos siempre que todos los vestigios que se recojan por parte de ADIF estén perfectamente detallados, de modo que en todo momento se informe a este juzgado del lugar de depósito, el estado en que se hallen y la descripción de todas las actuaciones que se realicen en ellos, mediante la revisión del correspondiente informe de actuación, quedando a disposición de la autoridad judicial. Es decir, señorías, nos autorizan a recoger todo lo que consideremos recogible; además, lo tenemos que describir y podemos ensayar siempre y cuando lo describamos e informemos. Es decir, que podemos recoger y podemos ensayar esos elementos que no son pruebas. Todo el que diga que esto es una prueba y que ADIF no solo ha recogido pruebas, sino que las ha ocultado, es un infame, que quede claro.

Nosotros empezamos a trabajar ese elemento. Llega a conocimiento de la CIAF que hemos hecho ese elemento, la CIAF se persona en la obra el día 30 y la instructora se contraría. Nosotros le decimos que no tenemos ningún problema y que tenemos autorización judicial. Es cierto que no la teníamos expresa el día 22, pero la teníamos tácita, verbal y por supuesto se ha confirmado. Además, les quiero decir claramente que esta providencia de la jueza viene con un informe de la comandancia de Córdoba, de la Unidad Orgánica de Policía Judicial, que fíjese que dice lo que la CIAF había dicho el día 23: Le participa su señoría —porque, evidentemente, esta autorización la hace la jueza saliente con una providencia que le hace al capitán de dicha unidad— que todas las mediciones, actuaciones y recogidas de evidencias por parte de la Guardia Civil han finalizado, por lo que no hay reparo para el acceso, reparación y reconstrucción que sea necesaria. Es decir, la Policía judicial, que se marcha en el mediodía del día 22, el día 26 le remite a la jueza que ya ha terminado su trabajo y que toda la recogida de evidencias ha terminado: segunda constatación de que el proceder de ADIF no debe de ser tan malo.

La CIAF aparece el día 30 y dice que tiene que informar a la Policía judicial, pero fíjese que la CIAF nos pide que, por favor, llevemos a Hornachuelos otra soldadura que todavía estaba en ese elemento. Es decir, tan mal no habremos hecho las cosas cuando la propia CIAF me dice: Oiga, usted ¿qué ha hecho? Aparte, llévese este elemento. Y es así; y, evidentemente, cuando la CIAF realmente comunica a la policía judicial que se ha producido este hecho, la policía judicial dice: Me pongo a ello porque, como hay un cambio de juzgado, puede haber cualquier problema, y remite a ADIF una comunicación informando sobre la posible irregularidad por parte del personal de ADIF. No hablamos de delito ni de nada. Lo que hace realmente es decirnos: Usted no tiene autorización expresa para haberlo realizado. Decimos: sí, es cierto, pero nos remitimos a lo que hemos hecho. Y aquí queda todo. ¿Y nosotros qué hacemos? Cumplir



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 25

después el mandato. Es verdad que lo hacemos tarde, pero entendíamos que era para informar. Después de hacer un informe por una ingeniería externa, que es Ineco, para que documente e informe claramente lo que hemos hecho, el día 13 de febrero, cumpliendo el mandato de la jueza, mandamos el informe. Lo habíamos hecho tarde. Además, el día 3 de febrero la Policía Judicial se presenta en la base de Hornachuelos, comprueba que la última soldadura que nos había indicado la CIAF está también y procede a precintar los elementos que hemos recogido. El día 9 se vuelve a presentar porque nosotros informamos a la Policía judicial que entendemos que el sitio donde está, en Hornachuelos, no es el mejor, que lo vamos a cambiar a otro sitio y que vamos a poner seguridad por cámaras. El día 9 se presenta la Guardia Civil allí, constata cómo lo hemos hecho, vuelve a precintarlo y constata que estamos poniendo las cámaras. Es cierto que, entre los días 6 y 7, se produce cambio de jueza titular. Y, en un ejercicio que entiendo de prudencia, nos dice: Oiga, párense, párense. Y es lo que hacemos, señora Mejías: nos paramos. Pero no hemos hecho nada malo. Esto se interpreta como que es un apercibimiento a una actitud delictiva por parte del personal de ADIF. Y pregunta usted: ¿quién lo ha hecho? Pues mire, la gente que sabe de estas cosas, la gente que entiende que todo elemento que podamos testar a nivel estadístico *a posteriori* nos puede servir para tomar decisiones.

Y, además, en ese informe no solo decimos lo que hay, sino que recogemos una serie de evidencias. Hoy han aparecido en la portada del ABC una serie de evidencias, porque hoy se ha filtrado ese informe de fecha 13 de febrero, solicitado por Ineco, en el cual decimos qué hemos hecho con las soldaduras. Ya veo que ahí tiene una buena copia. **(El señor Palancia Rubio: Es del 9 de febrero)**. Es del 9, pero yo hablo de cuando se entrega a la jueza en un informe, cumpliendo así el mandato de la jueza de informar de lo que hemos hecho, no solo de ese elemento, sino de más elementos que hemos recogido y de los ensayos que hemos realizado sobre los elementos y que estamos autorizados a realizar. Porque otra desinformación es que nosotros hemos realizado ensayos a cosas que no deberíamos. Mire, no, y luego explicaré por qué con el tema de las soldaduras. Nosotros hemos realizado ensayos allí donde estábamos autorizados, los hemos remitido al juzgado. Además, esos ensayos no solo no son destructivos, sino que son inalterables, porque son ensayos de dureza con un esclerómetro, que luego explicaré lo que es.

Y eso es lo que hay. No hay más. Eso es lo que ustedes dicen que son apercibimientos por ocultación de pruebas. No hay más. Simplemente, todo lo que hemos hecho se ha realizado considerando que podía ser bueno para una investigación posterior de ADIF o para la generación de una serie de documentos, procedimientos y medidas para evitar que esto vuelva a ocurrir. Y siempre con la legalidad por delante, documentada, no lo que nos están diciendo. Con lo cual, no sé cómo decirlo, pero realmente no hay nada más.

Luego, señora Mejías, me habla usted de que alteramos pruebas, de que alteramos partes, de que tenemos advertencias de los maquinistas. Bueno, voy a empezar por la investigación por fondos europeos. Respecto a esa investigación por fondos europeos, nosotros hemos recibido única y exclusivamente tres requerimientos de información. Hemos cumplido en tiempo y forma. Y esto es lo que hace siempre Europa: en el momento en que sale cualquier noticia de cualquier tipo, sin esperar a ver si tiene fundamento o no, lo que hace es requerir la información. Por parte de la Fiscalía Europea se nos han cursado tres requerimientos de información sobre expedientes de cambios de traviesa, los cuales hemos remitido cumplidamente en tiempo y fecha.

¿Dónde están los dineros? Pues, señora Mejías, en la obra. No nos los hemos comido; la obra está ahí. Este año vamos a terminar la renovación completa de este proyecto, que son veinticuatro proyectos en total, y vamos a seguir renovando traviesas y vamos a seguir renovando carriles, como viene en el expediente de obra. Hay tres fases de renovación de traviesas: estamos inmersos en dos, y la tercera —que creo son 80 000 o 90 000 traviesas, disculpe que me baile el número— está ahí. Ahí está el dinero. Y la Fiscalía Europea y Europa dirá dónde está. Porque se está haciendo. Además, no se trata solo de estos fondos, sino también de otros fondos MRR.

Respecto a las advertencias de los maquinistas, le voy a leer la carta que manda el SEMAF, porque a veces las cartas se centran en cuestiones de seguridad. Mire, el SEMAF, en una carta remitida al director de la Agencia de Seguridad Ferroviaria Europea y a dos directores y un subdirector corporativos de circulación de ADIF, el 8 de agosto, nos dice: Les comunico nuestra profunda preocupación por el estado general de las líneas y, en particular, del código 010 —Sevilla—, del código 030 —Málaga—, del código 040 —Valencia-Levante— y del código 050 —que es el corredor Barcelona—, en los cuales los maquinistas desempeñan su trabajo a diario, encontrándose cantidad de baches, garrotes, deformaciones de vía y descompensación de catenaria, que están produciendo una falta de confortabilidad y fiabilidad de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 26

los viajes, tanto para las personas viajeras como para el maquinista. Aceptan que, según su criterio, esto está afectando al mantenimiento del material rodante y demás. Y lo que solicitan es una reducción de la velocidad máxima de las mismas, estableciéndose como límite 250 kilómetros/hora. Por tanto, no hablamos de seguridad, pero no somos insensibles a este tema. Los maquinistas están hablando de confortabilidad y fiabilidad. Luego hablamos de lo que pasó, pero es lo que están señalando, y lo dicen por escrito. No nos lo inventamos, señora Mejías. No nos lo inventamos.

Mire, concretamente sobre la línea: ¿saben qué porcentaje de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla circula a más de 250 o 270 kilómetros/hora? Pues el mínimo, porque en la velocidad de diseño de la Madrid-Sevilla en la mayoría de los tramos es entre 250 y 270 kilómetros/hora. O sea que para la infraestructura de la que estamos hablando, en la zona de Adamuz, era mínimo.

Pero es que además ustedes dicen que no respetamos las incidencias que nos reportan los maquinistas. Pues mire, y no voy a contradecir al ministro, porque el ministro realmente detalló las incidencias de los últimos cuatro meses en su comparecencia. Les voy a decir las incidencias de vía que tuvo este tramo, concretamente el de Adamuz, reportadas por los maquinistas: concretamente, fueron ocho. El día 9 de agosto, a 17 kilómetros del punto del accidente, una incidencia reportada correspondiente al día 7 de agosto, que se batea y se arregla los días 8 y 9 de agosto. El día 22 de agosto, otra incidencia el 21 de agosto —la fecha que les digo es la fecha que se cierra— reportada por un maquinista del tren, bateada en la madrugada del 22 de agosto; corregida. Esta fue a 15 kilómetros. El día 26 de agosto, a escasos 100 metros del punto denominado cero, incidencia de deformación reportada por el maquinista el día 25 de agosto, reparada por bateo la madrugada del día 26. Así le puedo decir hasta la última, que es el 24 de diciembre, pero no quiero aburrirles. Son ocho incidencias, ocho incidencias de geometría de vía, reportadas por maquinistas. Todas, el cien por cien, solucionadas y todas con parte de trabajo y gestión documental de las mismas. Es decir, no hemos desatendido los criterios de los maquinistas, porque evidentemente la confortabilidad y la fiabilidad están claras. Pero, al mismo tiempo, se estaba haciendo, como ustedes pueden ver, porque la carta de los maquinistas se refería a todo el territorio nacional, y no solo al tramo Madrid-Sevilla.

Señora Mejías, me habla del riesgo que señala Ineco en las soldaduras. Vamos a ver, la palabra «riesgo» existe. Ineco es una entidad, un organismo, en este caso —concretamente en el expediente que nos hace—, se llama AsBo, que es el organismo acreditado como tal, que verifica y certifica que la evaluación de riesgos de la obra en sí se hace de manera coherente. Todo ese expediente se adjunta a la documentación que tiene que llevarse a la Agencia de Seguridad Ferroviaria para que determine la autorización definitiva del tramo. Ese expediente, incluso hoy mismo, está vivo, porque la resolución de la Agencia de Seguridad Ferroviaria sobre la autorización de esta obra dice claramente, de esos veinticuatro proyectos, cuáles tienen que ser y cuáles necesitan autorización y cuáles no. Lo que dice realmente es que se le remita en un único expediente al final y con todas las pruebas realizadas. Los expedientes finales de esta obra son el ERTMS, con lo cual ese expediente hoy está vivo. Claro que Ineco hace una evaluación de riesgos y, evidentemente, de las soldaduras —por supuesto que lo hace—, pero eso no significa que no exista riesgo. Si existe riesgo, se evalúa si se ha gestionado bien y qué medidas se han tomado; por supuesto que sigue el riesgo cuando se hace una soldadura, entre otras cosas. Y ese expediente está vivo.

Señor Palencia, usted también ha hablado del expediente de las soldaduras. Sí, ¿no? ¿O me estoy equivocando? **(El señor Palencia Rubio: Le he dicho que lo hicieron sin autorización)**. Mire, respecto al expediente de las soldaduras, realmente lo que se ha dicho es que es un elemento que está en la investigación y que se ha aportado a la investigación; y ya está. Lo hemos aportado tanto a la CIAF como al juzgado. Se lo voy a decir claro: el informe que presentó el ministro en la primera rueda de prensa es un informe que no es de ADIF, es un informe de una empresa de reconocido prestigio llamada Ayesa, que es realmente la que tiene contratada la inspección y la asistencia técnica de esa obra. Ese es un informe que estaba en el repositorio del AsBo de Ineco, y estaba dispuesto con anterioridad al accidente. Repito, con anterioridad al accidente. Evidentemente, cuando se produce el accidente, esta empresa —¡joj!— determina que quiere revisarlo, y lo revisa. **(El señor Palencia Rubio: Sí, sin autorización)**. No, no: no necesita tener autorización. El expediente, sí; lo revisa, lo documenta y lo traza. No se ha cambiado nada. Es que el bulo... **(El señor Palencia Rubio: Yo eso no lo he dicho)**. No, no. Es que el bulo de que se han cambiado partes es otra infamia. **(El señor Palencia Rubio: Pero eso yo no lo he dicho)**. Bueno, pero se ha hablado... **(El señor Palencia Rubio: Está hablando de mí ahora)**. Me estoy dirigiendo así a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 27

usted, pero no le estoy... Permítame que hable, no se preocupe. No nos conocemos, pero luego, si quiere, nos tomamos un café; no pasa nada. Si así lo estima, ¿eh? No hay ningún problema.

Esta empresa realiza su propia investigación —puede hacerla porque el documento está vivo; es decir, el expediente de análisis de riesgo de toda la obra está vivo hasta que se termine—, y determina —¡cáspita!— que aquí hay dos partes que tienen un error material, porque —como he dicho— son partes que en ningún momento se cambian. Lo que hace realmente es coger ese expediente con trazabilidad, y revisarlo; es lo que se llama revisión cero. ¡Ojo!, lo hace Ayesa independientemente de ADIF, porque ninguna de las firmas que aparecen en el informe de soldaduras, ni en su revisión cero previa al accidente, ni en su revisión uno después del accidente, son de ningún personal de ADIF. Es verdad que aparece el logo de ADIF porque son formularios tipo de ADIF, pero todas son de esa empresa. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la presidencia)**. Lo que hace es documentar exactamente los cambios, y algunos son absolutamente ordinarios, como que he repetido: la homologación de un equipo de ultrasonidos, etcétera, pero realmente lo que se decide, lo mollar, es que determina que hay dos partes que tienen un error material en su confección. Casualidades de la vida: uno es la famosa soldadura. Y hace una fe de erratas.

En ningún momento, ni en la revisión cero ni en la revisión uno del informe de soldaduras, que se ha aportado tanto a la CIAF como a la Policía Judicial, se altera ningún parte. Los partes están como deben estar, porque no se puede modificar un parte y hacer una fe de erratas. En consecuencia, no se ha modificado ningún parte. En los partes de soldadura aparece, en todas las hendiduras, la firma del soldador y, por detrás, unas pegatinas con códigos QR, que son los *kits* de soldadura para que haya trazabilidad. Y esos *kits*, en vez de en un determinado orden, se habían puesto en otro, lo que podía inducir a error; error que se determina y se sustancia en esa revisión que Ayesa cree conveniente hacer. **(El señor Palencia Rubio: Pero a posteriori)**. *A posteriori*, sí, por supuesto; de igual manera que yo he revisado toda mi documentación. ¿Es que revisar es delito? **(El señor Palencia Rubio: No, pero podía haberlo hecho antes)**. ¡Ah! ¿Es que revisar, hacer una nueva versión documentada con toda la trazabilidad de lo que se ha hecho es delito? No, es buena praxis. **(El señor Palencia Rubio: Yo he preguntado si lo habían revisado antes del accidente)**. Pero ¿quién? Probablemente, sí. **(El señor Palencia Rubio: ¿Hay que esperar al accidente para revisar la documentación?)** No, no. Estaba ya revisada. Pero, bueno, hay un fallo en la revisión, pero no es de ADIF. No se equivoque. **(El señor Palencia Rubio pronuncia palabras que no se perciben)**. No, no, pero no es de ADIF. **(El señor Palencia Rubio pronuncia palabras que no se perciben)**. Bueno, pero lo hace bien. **(El señor Palencia Rubio: Pero es una contrata de ADIF)**. Sí, sí. Pero, bueno, que ya tomaremos las... Evidentemente, Ayesa hace su trabajo.

La documentación lo que hace es aclarar: se hace una fe de erratas y, además, se ponen dos notas aclaratorias sobre por qué se hace esa fe de erratas. Una es la documentación de un cambio, un error documental, y otra, esos dos partes. Y lo explica porque ellos tienen sus propios partes. Se hacen unos ensayos de comprobación en las soldaduras que ADIF había retirado, que son los ensayos a los que se refiere el informe de ADIF; son ensayos de dureza, que —repito— se realizaron en tiempo y forma y con autorización. Esa es la documentación que se hace; ya está. Y es trazabilidad completa. A la investigación y a los investigadores se les han mandado los dos informes, revisión cero con revisión uno, las dos fes de erratas y las dos notas aclaratorias, que contienen claramente todo lo que se tenga que hacer, con lo cual, ¿qué quiere que le diga?

En cuanto a los métodos de auscultación, ADIF tiene sus propios procedimientos, su propia normativa de auscultación y, además, está regida y revisada por la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria. Nosotros podemos tener incidencias porque tengamos auscultadores averiados, o problemas con los suministradores de esos materiales, pero en ningún caso se ha abierto ni se ha incumplido ningún procedimiento de auscultación ni se ha evitado. **(El señor Palencia Rubio: No lo he dicho)**. No, no; precisamente por eso no hay ningún tipo de problema. Todas las auscultaciones se han hecho acorde al procedimiento y ha quedado claramente documentado. Así se ha puesto de manifiesto tanto en comparencias como en ruedas de prensa a petición del ministro: en este caso y en la zona donde nos encontramos, se han hecho bastantes más de las preceptivas.

Por lo tanto, señora Mejías, ni hemos modificado informes, ni hemos obstruido a la justicia, ni hemos alterado pruebas, ni hemos ignorado advertencias de los maquinistas, ni estamos terriblemente tensos porque estemos siendo investigados por los medios europeos; al contrario, por favor, que vengan y que nos digan que lo hemos hecho bien.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 28

Y ¿dónde están los recursos? Pues se lo vuelvo a decir. Luego contestaré al tema de los gastos de mantenimiento y la situación en la que estamos, así como el mantenimiento que hemos llevado a cabo en el ámbito de mi presidencia. **(El señor Palencia Rubio: Pero no ha contestado a lo de los auscultadores, yo le he hecho dos preguntas).** Ah, los auscultadores. Sí, sí. Vamos a ver. Los auscultadores. **(El señor Palencia Rubio: ¿Por qué no se aumentaron las auscultaciones, específicamente las de ultrasonidos?).** No, no, se lo cuento, no hay ningún problema. Vamos a ver. ¿Cómo tenemos los auscultadores? **(El señor Palencia Rubio: Le pregunto por qué no se han aumentado las auscultaciones y los auscultadores).** Se han aumentado los auscultadores. **(El señor Palencia Rubio pronuncia palabras que no se perciben).** Sí, sí. Vamos a ver, hay dos temas. Por un lado, las auscultaciones de los trenes, y por otro, las de ultrasonidos. **(El señor Palencia Rubio: Yo hablo de las de ultrasonidos).** Las de ultrasonidos se han aumentado.

Vamos a ver, todos los preceptos que ha hecho la CIAF, de los que a veces la Agencia Europea o ADIF son el destinatario, han tenido repercusión en toda la normativa interna de ADIF. O sea, todo lo que se ha determinado por parte de la CIAF de mejora de auscultación por ultrasonidos y demás está perfectamente. No hay ningún problema de medios para auscultar por ultrasonidos, ninguno, pues hay equipos suficientes en el mercado, y se está haciendo. **(El señor Palencia Rubio hace gestos negativos).** No, no, por ultrasonidos.

El señor **PALENCIA RUBIO:** Que no hablo de eso.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Marco de la Peña): ¿De qué habla usted?

El señor **PALENCIA RUBIO:** Hablo de que, si se hacía una vez al año en 2021, se sigue haciendo en el 2025. Se han multiplicado por tres los viajeros y se ha multiplicado el número de trenes. Es una cosa diferente. **(Rumores).**

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Marco de la Peña): Vamos a ver, usted se refiere a los cambios de... **(Rumores).** Nosotros hemos aumentado las auscultaciones geométricas y dinámicas de la vía —que es a lo que se está refiriendo— un 26 %.

El señor **PALENCIA RUBIO:** Yo hablo de ultrasonidos... **(Rumores y protestas).**

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Marco de la Peña): De ultrasonidos, sí, pero es que ya está... **(El señor Ramos Esteban: Esto no es un debate. Lo digo por el portavoz del Grupo Popular).**

El señor **PALENCIA RUBIO:** El problema lo tienes tú, César. **(Rumores y protestas).**

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Marco de la Peña): Bueno, ya está.

Por lo tanto, se ha cumplido perfectamente, señor Palencia. **(El señor Palencia Rubio pronuncia palabras que no se perciben.—El señor Ramos Esteban: Señor presidente, esto es una comparecencia.—Rumores).** Bueno, ya está. Disculpe, quiero seguir contestándole con un poco de criterio, señor Palencia, porque ya he terminado con la señora Mejías.

Dice que yo me escondo y que tardo mucho en venir. Igual soy demasiado discreto; demasiado. Yo solicité la comparecencia y he venido cuando me la han facilitado. No he pedido cambiarla. A mí me ha llegado una convocatoria y he venido, y creo que la pedí mucho antes. Dice usted que el presidente de ADIF vino cuando hubo hechos precedentes, pero no sé dónde estaban la ministra —como ha dicho el señor César Ramos— o el presidente del Gobierno en aquella época. En este caso, creo que han comparecido los dos. También dice que oculto información. Creo que ya le he contestado.

Sobre el abandono del tren tradicional, gracias a este ministro de Transportes, 2025 es el primer año en el cual la inversión realizada por ADIF en ADIF convencional es mayor que en la alta velocidad. Señor Palencia, mire sus años. El año 2025 ha sido el primer año.

Con respecto a lo que ha comentado sobre la Ley de Movilidad Sostenible, es verdad. Lo presentaremos probablemente a finales... Está hecho, pero hay cosas que las hace ADIF y otras cosas las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 29

hacen otros, quizá el ministerio. No se preocupe, lo de ADIF está hecho. Y además estamos trabajando con los sindicatos, no solo... **(El señor Palencia Rubio pronuncia palabras que no se perciben.—Protestas)**. Sí, sí, porque tenemos que empezar por algún grupo político. **(Rumores)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Perdón, presidente.

Le ruego, señor Palencia, que, salvo una intervención puntual para alguna precisión, permita que el compareciente haga su intervención con normalidad. Muchas gracias.

Puede continuar.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Marco de la Peña): Gracias.

Habla usted de un informe de la CIAF que dice que la soldadura está rota. Vamos a ver, primero, la CIAF solo hace un informe, el definitivo. Hasta ahora, solo ha hecho notas en las que dice que hay un borrador y que realmente son notas provisionales absolutamente supeditadas al devenir de las investigaciones. Es verdad, hay medios en los cuales ha salido la hipótesis sobre el voltaje del circuito de vía. Primero, no hay informe de la CIAF y, segundo, hay una entrega de documentación por parte de ADIF tanto a la CIAF como a la Policía judicial de cuál es la variación del voltaje de los circuitos de vía que están en el accidente. Esa variación existe en uno de los circuitos de vía por debajo del umbral. Es una variación que evidentemente existe y que sí puede ser coincidente con una rotura de vía, pero también puede ser coincidente con muchas otras cosas. Fíjese lo que estamos diciendo: es una reducción aproximadamente de 2,2 a 1,5 voltios, cuando el umbral para determinar que hay una ocupación de circuito de vía es de 1 voltio. Este circuito de vía tiene 756 metros, por lo que cualquier chapa de tren o piedra de balasto movida por un tren que dé a un lazo y demás puede generar ese problema. Es verdad, puede ser coincidente con lo que se dice. La información periodística dice que hay un borrador de la CIAF, pero no tiene nada; ha tenido acceso a esto y lo ha interpretado como ha querido, porque la CIAF no tiene ningún informe sobre esto, en primer lugar, porque no redacta informes. Por lo tanto, que la vía estaba rota veintidós horas antes del accidente es una falacia, es una conjetura y tendrá que determinarlo la investigación, como tiene que ser. Los circuitos de vía no son un sistema para determinar la rotura de un carril, sino un sistema exclusivo para determinar el posicionamiento de un tren en él.

Es cierto que en un porcentaje altísimo las roturas de carril se evidencian por una ocupación del circuito de vía, que es una reducción de esta tensión, pero no es el sistema. Realmente, las roturas de carril son un problema muy grave que no está claro cómo se pueden solucionar todavía. Es un tema que están investigando grupos a nivel europeo y en los cuales ADIF está trabajando. Evidentemente, la mejor solución incluye mantenimiento, mejor material y demás y reducir las roturas. Luego les explicaré un dato de cómo son y cómo las estamos reduciendo. Evidentemente, no son situaciones de las que estar orgulloso, pero la reducción del número de incidencias por este aspecto que hemos tenido en los años 2024 y 2025 es palmaria. Por eso le digo que es otra falacia decir que la vía estaba rota. Lo siento, es mentira, nadie puede determinarlo. Hay una incidencia que puede ser coincidente, pero no lo es.

Señor Rego, me tiene que disculpar, porque pide un nivel de precisión tal en sus preguntas que me tiene que permitir que le responda por escrito. Es cierto que nosotros estamos a punto de terminar ese trabajo de las LTV, como nos obliga la ley, y lo haremos público lo antes posible. Está aquí conmigo mi jefe de gabinete, hemos tomado nota de su petición y se lo haremos llegar por escrito a la mayor brevedad. Me tiene que permitir hacerlo así, porque me pide tal nivel de detalle de las treinta LTV de Galicia que no puedo dárselo ahora.

Señora Rentería, evidentemente, creo que le he contestado que estábamos hablando de niveles de confort. Después de los accidentes de Gelida y Adamuz —evidentemente, y creo que hemos dado cuenta— se ha producido un incremento de las incidencias de los maquinistas en más de un 30 %. Es así, es palmario, es un dato. Nosotros estamos trabajando para que esa tendencia varíe. ¿Puede haber una componente subjetiva? Probablemente la haya, y por eso estamos ya generando grupos de trabajo específicos —que es uno de los acuerdos a que se llegó para la desconvocatoria de la huelga del pasado día 10— para trabajar con ellos y recuperar esa confianza, porque, sí, le tengo que reconocer que tenemos una crisis de confianza, pero nada más. Sigue siendo un sistema seguro, seguimos siendo un sistema —aunque a ellos no les gusta— que está en primera línea y es un caso de éxito.

¿Qué son las LTV? Las LTV son la primera línea de defensa de la seguridad. Ante cualquier incidencia que observe un profesional de la vía —no solo maquinista, sino cualquier personal de campo de ADIF o de cualquier operadora ferroviaria—, tenemos la obligación de tratarla de manera inmediata.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 30

Evidentemente, tenemos 15000 kilómetros de línea y no tenemos personal para ir inmediatamente a todos los puntos, pero previamente, en el momento que se recibe, lo que se hace es adoptar una medida mitigatoria, y si alguien dice que hay algún problema, se reduce la velocidad en ese punto. Es cierto, tenemos el país levantado en obras, hay muchas obras y hay muchas que son de una determinada manera. Ahora, el incremento del 30 % que tenemos es exclusivamente por denuncias e incidencias reportadas por los maquinistas, que respetamos, que valoramos y que tratamos una por una, y no se levantan hasta que no hay una acción correctora y la acción correctora queda total y absolutamente documentada. Con lo cual, ese es el primer mecanismo. El personal de conducción de trenes, los maquinistas, son la primera línea de garantía de seguridad de nuestra red. Los vamos a respetar y los vamos a apoyar siempre, independientemente de que haya un concepto subjetivo. No oírán de este presidente ninguna crítica a ese colectivo, todo lo contrario. Me reúno personalmente con ellos para recuperar esa confianza de manera bastante gradual. Tenemos tres grupos de trabajo determinadamente claros en el acuerdo de desconvocatoria de la huelga, en el cual estamos trabajando.

Sobre su preocupación por el gasto en recursos de emergencia, nosotros estamos ahora negociando el convenio de financiación con ADIF y ADIF-Alta Velocidad. Tenga usted claro que, evidentemente, todas las inversiones, como he dicho ya, están perfectamente recogidas y garantizadas, y se priorizan en igual medida la red convencional y los corredores de alta velocidad, en su caso, el Burgos-Vitoria y la Y vasca, así como todas las inversiones que se están realizando en el País Vasco tanto a nivel convencional como la estación de Irún, la estación de Bidebieta y demás. No hay ninguna incertidumbre. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

Fechas. También es una contestación para su compañero Otero. A nosotros nos gusta ir por plazos. El secretario de Estado dijo una fecha y no sé si la ha dicho el ministro también. Evidentemente, tendremos una fecha cierta cuando se inicien las obras del nudo de Arcaute y de los accesos a Bilbao. Como ustedes saben, señora Rentería y señor Otero, las obras están encomendadas al Gobierno vasco. Tanto su proyecto como su construcción —no le pido que se fíen más de mí, porque ya conocen mi trayectoria en el País Vasco— se están haciendo con diligencia y con profesionalidad.

Señor Otero, es cierto, este país ha sufrido durante décadas una desinversión en la red convencional que ha afectado no solo a los sistemas de red convencional de viajeros, sino también a los de mercancías, pero le estamos dando la vuelta. Estamos aprovechando los fondos europeos para revertir muchos de esos condicionantes, sobre todo en mercancías, porque estamos haciendo una labor absolutamente ingente para mejorar la red convencional, su fiabilidad, su seguridad y, sobre todo, para mejorar la capacidad de mercancías que tenemos en dos puntos fundamentales. El primero, haciendo conexiones ferroviarias. Le puedo decir, si cojo la geografía española, que tendremos múltiples conexiones. Concretamente, en su Euskadi natal estamos con la variante sur ferroviaria, que está también encomendada al Gobierno vasco, que es la salida ferroviaria del puerto de Bilbao sin atravesar los municipios de la margen izquierda. El puerto de Pasajes, como usted conocerá, la tiene perfecta, y el tercer carril entre Astigarraga-Irún —se lo había dicho también a la señora Rentería— está a punto de terminarse para garantizar que realmente haya una conexión en ancho estándar del puerto de Pasajes con Francia.

Tengo aquí unos gráficos para explicarle, porque muchas de sus señorías han preguntado por el mantenimiento y el gasto de mantenimiento. **(Muestra un gráfico).** Este es el estudio del gasto de mantenimiento desde el 2012 al 2026 con el presupuesto actual. Se lo puedo facilitar luego. En rojo pueden ver las inversiones en mantenimiento, el presupuesto de mantenimiento gastado en red convencional, y en azul, el de la red de alta velocidad. Como puede ver, aunque ya hay un incremento en 2019, desde 2021, quitando ya los efectos de la pandemia, el gasto es sustancial y supera cualquier análisis que se pueda hacer de inflación, de euros constantes y demás. El salto cualitativo que ha habido en los años 2024, 2025 y, sobre todo, en el presupuesto del 2026 es sustancial. Con lo cual, con este gráfico contesto a muchas de las cuestiones planteadas. Esto es el gasto en red convencional. **(Muestra otro gráfico).** La última columna es el gasto presupuestado y las anteriores son el gasto ejecutado. Algo haré bien como presidente, señor Palencia, aparte de esconderme. El de alta velocidad, que no es importante en cifras, también es sustancial, para que no se diga que este gasto de mantenimiento no puede absorber el incremento de tráfico de la liberalización. **(Muestra otro gráfico).** Esto es lo comprometido y está firmado con los sindicatos. Esta es la verdad, no los elementos de juicio y el mantra que tenemos. Espero que les sirva.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 31

El señor Gavin está decepcionado. Espero que ya está menos decepcionado conmigo. He dado explicaciones de cómo ha sido el proceder de ADIF en los dos elementos que más nos han atacado, que si hemos ocultado pruebas, que si hemos sido... Primeramente, nosotros hemos hecho lo que se nos ha permitido hacer. En segundo lugar, en cuanto a investigar, no hemos podido empezar, aunque tengamos obligación legal para hacerlo. Evidentemente, como bien decía el señor Ramos, tenemos un conflicto de interés. Usted tiene que comprender que a mí el juzgado y la CIAF no me permitan el acceso a las cajas negras de los trenes o no permitan a mis peritos acceder a la información de las soldaduras hasta que realmente ellos hagan la investigación que tengan que hacer. Evidentemente, estoy obligado, pero a lo que estoy también obligado es a dar explicaciones y a decir la verdad, sobre todo a las personas que han perdido a sus familiares y a las personas que han resultado heridas o que continúan heridas.

Tiene usted razón, a veces las estructuras, evidentemente, tienen fallos en el sistema de mantenimiento de drenaje. Concretamente, le puedo decir que tanto en los muros de Gelida como en el muro de Alora, en Málaga, que se ha debido a un tema del sistema de drenaje, los mecanismos de inspección han determinado que funcionaban y las actas de inspección están ahí. A veces las cosas fallan, a veces igual han estado mal calculadas, igual tienen un deterioro en sus características mecánicas. Evidentemente, nosotros inspeccionamos todas las infraestructuras e inspeccionamos cómo están los sistemas de drenaje para que no tengan empuje hidrostático.

Falta de rigor. Hombre, yo no sé si usted sabrá que gran parte de mi tiempo profesional lo paso en Cataluña. No sé las veces que habré ido, las veces que he dado ruedas de prensa y las veces que he tenido que asumir y comparecer por errores de ADIF o por incidencias en las que realmente tenía que dar la cara. Han sido tres o cuatro ruedas de prensa. Pero usted me tendrá que admitir que la situación hídrica de Cataluña —no lo digo yo, lo dice METEOCAT— en los meses de diciembre y enero ha sido excepcional a más no poder. Estábamos en reuniones de coordinación con la Generalitat y yo tenía desprendimientos, pero la Generalitat igual tenía un 50% más en la red de carreteras de su ámbito, y a Ferrocarrils de la Generalitat también se le caen cosas y también tienen incidencias. Tenemos que reconocer que la orografía y el trazado de la red de rodalies son lo que son. Algunas son parte de la primera línea que se puso en servicio en España. ¿Y qué le voy a contar de la R1, aunque yo no voy a debatir sobre esto? ¿O qué le voy a contar de la R2, en el Garraf, que ya vamos a empezar la obra que teníamos contratada? La situación que ahora tiene Cataluña proviene de un déficit histórico de inversión. Perdona, nos estamos llevando todas las tortas del mundo cuando somos los que lo estamos solucionando. Señor Gavin, no se puede hacer más obra ya en Cataluña. Hasta la propia Generalitat nos dice que paremos por las afectaciones al servicio y los planes alternativos de transporte, y la mayoría son por eso. No se puede hacer más. Es inversión en convencional. Y es cierto. Creo que el esfuerzo que ha hecho este Gobierno y, sobre todo, ADIF en el nuevo Plan de Rodalies es de quitarse el sombrero. Fíjese que últimamente no nos salen comparaciones de lo que se invierte en Madrid, aunque también invertimos en Madrid. Vamos a empezar con la renovación de la línea C5. ADIF va a meter casi seiscientos y pico millones, más otros tantos o más Renfe. Tenemos esa voluntad y vamos mejorando.

Lo de las LTV es cierto. Creo que el secretario de Estado ha dado cumplida información de la planificación de las LTV y de cuándo se van a retirar. Antes del accidente y de los temporales, había noventa, de las cuales, cincuenta eran por obras, porque se estaban ejecutando obras. Las hemos subido a doscientas, pero se ha presentado, junto con la consellera de Territori, un plan para que prácticamente todas aquellas que están relacionadas con el temporal estén solventadas o solucionadas para el mes de junio, aunque la mayoría lo estaban para los meses de marzo y abril.

¿Qué más podemos hacer? Seguiremos trabajando en total coordinación con el territorio y escuchando a las plataformas, porque también nos reunimos con las plataformas. ¿Podemos hacerlo mejor? Por supuesto, ni lo dude. Primero, comunicando. ADIF, sobre todo, comunica mal, lo sé, pero creemos que le vamos a dar la vuelta en una temporada. Pero es cierto. ¿Hemos tenido errores en los elementos de *software* y en elementos puntuales ha habido afectaciones muy serias? Sí, las hemos asumido, hemos ejercido las responsabilidades y ha habido ceses.

Señora Granollers, es verdad, tenemos una crisis de confianza. Pues, templanza, rigor, trabajo, transparencia, verdad y menos desinformación. Le puedo decir que el día a día de ADIF en lo que a Adamuz respecta, aparte de atender a los requerimientos de todas las autoridades y demás, se basa en los periódicos, y en los periódicos hay continuas filtraciones interesadas. Fíjese en la de hoy, un ejercicio de negligencia más; además, la policía aparece casi como en negativo. ¡Qué le vamos a hacer! En este presidente no encontrará desasosiego ni desazón, primero, porque me debo a mi equipo. Tengo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 32

defenderlos a muerte, porque creo en su trabajo. Además, por mucho que me digan, cada vez que me traen los datos y los procedimientos veo que se hace bien. En el ferrocarril, aunque haya errores y problemas, todos los sistemas son redundantes, y los sistemas de procedimiento, de protocolos y de rigor no es que sean intensos, sino lo siguiente, y están auditados no solo por la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria, sino por la europea. Son referentes en el mundo, no solo en construcción, sino en gestión. Estamos en todos los proyectos de innovación, como ya le he dicho, de cualquier sistema de detección de carriles y de cualquier elemento de nuevas comunicaciones. Somos un país en el que realmente se está trabajando con diferentes operadores y tenemos mucho camino recorrido. En cuanto a las mercancías, tenemos un objetivo claro y estamos trabajando en ello.

Túnel de Rubí. En el túnel de Rubí hemos tenido que adelantar una actuación que estaba programada. El túnel de Rubí, junto al túnel de Abdalajís, es el túnel más auscultado del Estado. Está auscultado a tiempo real. Teníamos una actuación proyectada, pero, evidentemente, los movimientos del túnel determinaron que teníamos que actuar ya, y estamos actuando. En cuanto podamos, abriremos ventanas para que puedan salir y entrar trenes de ancho estándar al puerto de Barcelona. Estamos en total comunicación y coordinación tanto con los puertos como con la Generalitat. Pero es verdad que con esta actuación que vamos a acabar el túnel de Rubí ya no se moverá más, porque lo que vamos a hacer es poner un refuerzo interior con vigas de acero y cerchas, que se están colocando hoy, para acabar de una vez por todas con el problema. Esta vez acabaremos con el túnel de Rubí de una vez por todas.

Es cierto, tuvimos un problema de sensibilidad con el cierre de la web. Nos ha pasado dos veces en ADIF. La primera fue con unos chicos que habían realizado unos QR, es verdad. A veces el rigor de los departamentos de seguridad y ciberseguridad es tal que igual son insensibles. Nosotros creemos que esa herramienta la tendremos preparada en unas semanas, y se verá cómo están todas las LTV y cuándo finalizarán.

Ha comentado dos temas. Con respecto a la estación de Mollet, veré si es responsabilidad de ADIF o de Renfe. Si es de ADIF, evidentemente, se tendrá en cuenta; y si es de Renfe, se lo transmitiré a mi homólogo.

En cuanto al problema estructural que tenemos en Cataluña con respecto al personal, ADIF no ha reducido el número de plazas. Señora Granollers, se nos quedan desiertas, y si se nos quedan desiertas, algo habrá. Se queda algo en Euskadi, pero en Cataluña se nos quedan desiertas. Puedo decirle que remuneramos más que Ferrocarrils de la Generalitat. Igual tiene algo que ver con el estigma que se pone a determinadas empresas estatales; igual. Pero nosotros ya hacemos convocatorias de ofertas públicas de empleo para Cataluña. Intentamos incentivarlo, y seguimos en ello. Usted tendrá conocimiento de los acuerdos con los sindicatos y estamos intentando destinar el mayor número de plazas a cubrir ese tema, aunque tenemos una normativa que hay que cumplir. Hemos hecho incluso ofertas públicas de empleo exclusivas para Cataluña, pero tenemos una normativa que cumplir, no podemos cercenar los derechos de la gente que quiere trabajar en otros sitios del Estado; pero lo haremos. Estamos totalmente coordinados. Espero firmar en breve un protocolo con el Servicio Público de Empleo de Cataluña para que realmente la gente en Cataluña se sienta orgullosa de trabajar en un administrador ferroviario que es un orgullo europeo y que podamos quitarnos ciertos estigmas.

Me habla usted de inspecciones externas sobre el mantenimiento. Me dicen ustedes que por qué externalizamos servicios, que lo hagamos con recursos propios, pero a la vez que los recursos propios igual hay que auditarlos. Nosotros tenemos auditoría de todo, por una parte, una auditoría interna y, por otra, una de la agencia española. Nos auditan todo, cómo cerramos las LTV, cómo hacemos las obras y todos sus expedientes. Estamos total y absolutamente auditados.

¿Externalizar? Precisamente uno de los acuerdos que hemos hecho con los sindicatos es un incremento de plazas para un mantenimiento serio en ADIF y los sindicatos han mostrado su beneplácito. Ojo, sindicatos que son los primeros que dicen que el ferrocarril es seguro. Ustedes pueden ir a la hemeroteca y escuchar a los tres representantes sindicales que se estaban manifestando frente al ministerio cuando les pusieron el micrófono. Los tres dijeron lo mismo, que el ferrocarril español es seguro.

Sobre las LTV ya les he comentado. De todos los elementos que me ha dicho, le haremos contestación por escrito y espero que le satisfaga.

Señor Alonso Cantorné, tiene usted razón, suscribo su análisis, pero sobre la falta de mantenimiento, por lo menos con los recursos que tenemos, ya lo vamos a hacer. ¿Falta personal? Le digo lo mismo que le contestaba a la señora Granollers, vamos a hacer lo posible y lo imposible para que en Cataluña tengamos el personal que necesitamos, para que no se queden plazas libres. ¿Que tenemos que mejorar



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 33

la coordinación entre Renfe y ADIF? Lo dijo el secretario de Estado en una entrevista. Es verdad, la tenemos que mejorar, y también entre los equipos. De momento, ya hemos empezado a unir nuestros sistemas de control en una misma sala, en un mismo edificio. Pero es cierto que históricamente incluso en rodalies tanto el administrador como el principal operador no teníamos la mejor de las relaciones. No será así con este presidente, pero es cierto que era así.

Y, César, ¿qué te voy a decir? Estoy totalmente de acuerdo contigo, no podía ser de otra manera. Presidenta, termino mi primer turno.

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

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

Comienza la señora Mejías Sánchez, del Grupo Parlamentario VOX.

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

Señor Marco, ha empezado usted diciendo que el día de la tragedia lo tenían todo controlado, pero una cosa es lo que se dice y otra lo que trasciende. Y lo que trascendió es que ustedes tenían, en cuanto a la gestión operativa, un descontrol absoluto. No es comprensible que usted diga que lo tenían todo controlado, porque ¿cómo es posible que un pasajero tuviera que recorrer las vías para ir a informar de dónde estaba el otro Alvia? La verdad es que lo que trascendió fue un descontrol absoluto con respecto a la localización de los trenes. **(El señor vicepresidente, Ibáñez Mezquita, ocupa la Presidencia).**

Yo tampoco imagino en ningún caso que ustedes se negaran a colaborar con la justicia, ni se me pasa por la cabeza, pero también es lo que trasciende. Trasciende que ustedes han intervenido en la vía hasta en tres ocasiones sin autorización judicial. **(El señor presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, Marco de la Peña, hace signos negativos).** Y usted dice que lo ha hecho porque tenía una especie de autorización tácita del anterior juez que les había permitido acabar las investigaciones a los técnicos de la CIAF y a la unidad operativa de la Guardia Civil que estaba interviniendo y que, por lo tanto, consideraron que ya podían intervenir y que se podrían llevar restos porque ya se había realizado la toma de fotografías. Pero ustedes lo que se llevaron fueron los restos de la soldadura implicada en el accidente **(El señor presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, Marco de la Peña, hace signos negativos)** y, por lo tanto, entiendo que la juez les dijera que se abstuvieran de intervenir en la vía.

Además, en los últimos días también ha trascendido que la juez les ha requerido —requerir es un término jurídico— que ustedes no pueden intervenir en la vía sin un aviso de quince días de antelación, porque no solo se llevaron unos restos implicados directamente en el accidente, sino que también han retirado 42 metros de vía sin autorización o ajustándose a esa autorización tácita que usted dice tener. No nos lo inventamos nosotros, es la juez la que les apercibe, es la juez la que les requiere y es lo que trasciende, que ustedes han intervenido en esa vía sin tener autorización judicial y que eso ha enfadado a la juez.

Usted se ha referido también a los informes de Ineco, concretamente al del 9 de febrero, el último informe que ha trascendido y que hace un análisis de la situación. Pero, oiga, no olvide el de 23 de julio. El informe de Ineco de 23 de julio avisa de daños graves en las vías, de un estudio previo de seguridad que advierte de deficiencias en la ejecución de las soldaduras que podían desembocar en rotura de carril. ¿Qué hicieron con ese informe, señor Marco? Porque ese informe era una advertencia clara de que había deficiencias en las vías. Si, en lugar de meterse en un cajón, ese informe se hubiera tenido en cuenta, probablemente ustedes hubieran tenido que aplicar las medidas oportunas de mantenimiento y ese accidente se hubiera podido evitar y hoy no habría cuarenta y seis personas muertas.

Dice usted que los maquinistas solo reportaron ocho incidencias sobre ese tramo. Pues a nosotros nos consta aquí un listado enorme desde el mes de abril hasta el mes de enero —cuando se produjo el accidente— de incidentes reportados por maquinistas que, además, dijeron que se jugaban la vida y que no tenían garantías de seguridad. Señor Marco, pero si los maquinistas se pusieron en huelga porque no querían transitar por esa vía porque arriesgaban su vida. Además, pidieron rebajar la velocidad a 250 kilómetros por hora, cuando el ministro estaba fardando de que iba a poner los trenes a 350 kilómetros por hora. Señor Marco, hay una lista interminable de reportes de esas averías.

En cuanto a las inversiones que investiga la Fiscalía, se asignaron 111 millones para renovar la vía por obsoleta en 2021, pero en 2026 ha ocurrido un accidente que pone de manifiesto que la falta de mantenimiento ha provocado ese accidente. ¿Dónde está el dinero? ¿En qué se ha ejecutado, señor

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 34

Marco? Porque es todo muy evidente. ¿Dónde ha ido a parar ese dinero? Claro, no es sorprendente que la Fiscalía anticorrupción de la Unión Europea abra una investigación cuando estamos hablando de una empresa que ha sido el epicentro de la corrupción del Gobierno socialista en España. A usted no sé si le sorprende, pero a nosotros no y a la Fiscalía tampoco.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Señora Mejías, tiene que terminar.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Acabo.

En cuanto a ceses. Si todos los ceses van a recibir una oportuna recolocación, eso no es asumir responsabilidades, es burlarse de las víctimas y de la gente.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Por parte del Grupo Popular, el señor Palencia. Tiene usted tres minutos.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor presidente de ADIF, sobre los trenes accidentados, el Grupo Popular siempre ha preguntado cuándo se supo que los dos descarrilaron. Ahora ya lo sabemos, pero seguimos sin saber cuándo tuvieron la ubicación exacta del Alvia. No es lo mismo saber que hay dos trenes accidentados para accionar una emergencia que saber el grado de la emergencia y la ubicación donde tienes que prestar ayuda.

Habla de la gestión de la liberalización. Sobre la mala gestión que le denunciaba ha pasado de puntillas, y habla de una apuesta por el tren convencional en 2025. Vaya casualidad que se le haya olvidado el convenio de financiación que se ha aprobado para 2026, donde la red convencional baja un 20 % mientras que la red de alta velocidad sube un 16 %.

De los carriles retirados por estar sin certificación no me ha dicho nada. Por cierto, los tuvo que avisar el suministrador; una cosa curiosa es que tampoco se hubieran enterado. Del informe de la soldadura, al Grupo Popular le queda claro que ustedes no detectaron la errata, es decir, abrieron la vía sin haber revisado adecuadamente la documentación.

Sobre los auscultadores ha intentado hacerme un juego, pero no me ha contestado a nada de lo que yo le he planteado. Ha dado por supuestas preguntas que yo no he hecho. Sobre la auscultación, la ha hecho pública —ahí no hay problema de reserva, de temas judiciales ni el Parlamento ni nada—, como otras pruebas y dicen que la auscultación de obra de la soldadura del carril izquierdo —la que no se fractura— sí se conoce. La de la derecha la declaran reservada. Hombre, tenga criterio y haberlas declarado las dos, pero de cara al Parlamento no puede declararlas reservadas porque tenemos un derecho fundamental amparado —le vuelvo a decir— en el artículo 23 de la Constitución. Sobre la auscultación de la vía de 10 de septiembre, esa no la tenemos. Le he preguntado: ¿La tiene la jueza? No contesta. ¿Se la va a dar a los parlamentarios, que tenemos derecho? No contesta. ¿Dice algo sobre la auscultación? No dice nada sobre el contenido.

Sobre la ley de movilidad dice que la están cumpliendo, pero en la segunda fase del plan extraordinario de inversiones la ley dice textualmente que tiene que haber un proceso participativo con el sector y con los grupos parlamentarios. Por lo que ha podido saber este portavoz y su grupo parlamentario, las empresas no han tenido comunicación con ustedes; la mayoría de los sindicatos —no los de clase, a esos que ustedes siempre generalizan— no tienen constancia y nosotros, el Grupo Popular, tampoco la tenemos, con lo cual, yo creo que usted ha dicho una media verdad, cuando menos, que es algo muy típico del señor Puente. Por eso los matices y por eso hay que entender muy bien lo que se está hablando en todas estas situaciones.

Cuando habla de la CIAF, yo me he ido a la noticia de *El País*, a una filtración de su Gobierno, de ADIF, que hace a *El País* —lógicamente para ganar la batalla del relato— y allí es donde se habla de que la CIAF tiene conocimiento de un informe de Hitachi, con lo cual yo simplemente me he hecho eco de la información periodística de *El País*. Pero *El País*, cuando ustedes lo creen es 'fachosfera'. Vuelvo a la cuestión, eso sí lo sabemos, como sabemos del informe de Ineco. Por cierto, Ineco es una empresa que dirige el exjefe de gabinete de José Luis Ábalos y el adjunto del gabinete de Pepiño Blanco, todo muy para confiar en Ineco.

También ha dicho usted que Ayesa no es ADIF. Sí, pero Ayesa trabaja para ADIF, con lo cual, solo faltaba que las subcontratas de ADIF no sean responsabilidad de ADIF.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 35

De la banda efectiva de mantenimiento no ha dicho nada. Eso sí, ustedes se han preocupado de que quien compareció en sustitución suya en la rueda de prensa ya tenga su plaza bien asegurada en la dirección de ADIF. **(Muestra una noticia de prensa)**. Todo son casualidades con ustedes.

De los ultrasonidos no dice nada. ¿Cuántos pasaron por la línea de Adamuz en el año 2021 y cuántos en el año 2025? Diga la cifra. ¿1-1, 1-2, 5-3? Es muy fácil, dígalo.

Le voy a hacer una pregunta de ámbito provincial. ¿Cuándo se ha reunido usted con la plataforma del tren de la provincia de Ávila? Porque he oído que en otra comunidad se ha estado reuniendo con las plataformas, así que le pregunto porque a mí no me consta. Y, por cierto, ¿cuándo va a reponer al jefe de estación comercial de la estación de Ávila de ADIF?

Sobre su café, obviamente se lo acepto, a usted y a todo el mundo —le daré incluso mi teléfono, no tengo problema, se lo daré por escrito—. Le propongo, ya que usted dice que usted quiere comparecer aquí, que les diga a la presidenta y al portavoz del Grupo Socialista que cuando usted quiera comparecer nosotros estamos encantados de que venga y de debatir. Lo que no es lógico es que tarde usted dieciocho meses, pero ahora nos hemos enterado de que son el grupo parlamentario y esta presidenta quienes se lo han impedido.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Señor Palencia, vaya terminando.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Yo le animo y el Grupo Popular apoyará su participación. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Muchas gracias, señor Palencia.

¿Por el Grupo Parlamentario Mixto? **(Pausa)**.

Por el Grupo de Bildu, tiene la palabra el señor Otero.

El señor **OTERO GABIRONDO**: Muchas gracias, señor Marco, por las explicaciones.

Quiero hacer cuatro apuntes rápidos. Primer punto. Yo le decía que hay un histórico asimétrico en la inversión: 90 % en alta velocidad y 10 % en el resto. Usted dice que le estamos dando la vuelta. Hasta cierto punto. Ahora mismo casi el 50 % va a una, casi el 50 % va a la otra. Yo lo que digo es que como usted ha enseñado el cuadro creo que queda en evidencia que hay un déficit de inversión en la red convencional, etcétera. Sobre todo, en el periodo 2011-2018, con el Gobierno del Partido Popular, que todo se paró. La cuestión es que ustedes dicen que están cambiando el rumbo. Y yo me pregunto: ¿esto es suficiente?, porque hay que darle la vuelta a las mercancías, hay que darle la vuelta a las cercanías, hay que darle la vuelta a esos 1077 puntos con restricciones de los que le estaba hablando en mi primera intervención. Además, se pretende mantener las inversiones en alta velocidad, con sus plazos, etcétera. A nosotros nos da la sensación de que no es realista, por eso decimos que el cambio de rumbo tiene que ser mucho mayor, porque equilibrar a 5050 no va a ser suficiente para darle la vuelta a todos los retos que están encima.

Segundo punto —y no quiero que se me escape en este punto—, la Y vasca. Yo me refería a una cosa muy concreta, el informe especial de 2026 del Tribunal de Cuentas Europeo, en cuya página 13, lo que viene a señalar son los retrasos que afectan a cada infraestructura. Y vasca: año de apertura estimado, 2010; situación en noviembre de 2025, previsión de apertura en 2030. Y pone un 2 que lleva a una nota que dice textualmente: aunque la Comisión nos ha indicado que la fecha probable de finalización es 2030, la información proporcionada por los promotores del proyecto apunta a 2035 como fecha de finalización. Mi pregunta es: ¿al decir los promotores del proyecto, se refiere a ADIF? ¿Es ADIF quien está dando una información que le lleva al Tribunal de Cuentas Europeo a pensar que esto no va a estar hasta el año 2035? Porque nosotros hacemos la cuenta y el año 2030 no se nos hace compatible con la realidad física. Sin embargo, el año 2035 podría ser. Como usted bien ha dicho, no hay Y vasca sin nudo de Arkaute, y el nudo de Arkaute actualmente está en redacción de proyecto. Eso está así, mínimo, hasta julio del año 2027, que es la fecha de fin, porque se le dieron veinticuatro meses; después se tarda unos meses en licitar; después hay que hacer la obra de la plataforma, que lleva algunos años; después hay que hacer la superestructura, las comunicaciones; después hay que poner en pruebas, etcétera. Esto es incompatible con la fecha de 2030. Sin embargo, tal vez podría ser compatible con la del año 2035. Por eso le decía si puede no escaparse de responder a este punto.

Quería hacerle un último apunte como usuario y como fan empedernido del tren que soy —vengo y vuelvo siempre en tren— con respecto a si es el mejor sistema ferroviario por los problemas que hay. Le haré una queja de usuario. En lo que llevamos de año no he conseguido ni venir a Madrid ni volver a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 36

Gasteiz ni una sola vez —y vengo todas las semanas— en hora, para que se haga una idea de cómo está la situación más allá de las estadísticas que se pueden manejar. Es una percepción personal como usuario que da fe de los problemas que estamos viviendo. Por eso decimos que hay muchísimo a lo que dar la vuelta y que el cambio de orientación tiene que ser más profundo y las prioridades tienen que ser reordenadas de una manera más profunda.

Besterik ez. Eskerrik asko.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Eskerrik asko, señor Otero. Ahora, por el Grupo de Junts per Catalunya, el señor Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyor president.

Senyor president d'ADIF, senyor Marco. Intentaré ser molt telegràfic, quasi per aprofitar el meu temps, que és molt escàs. D'algunes coses que es nota que m'agradaria comentar o matisar. Vostè diu: «Escolta, sí, sí, hi ha moltes limitacions temporals de velocitat. Estem treballant». Hi ha limitacions temporals de velocitat, més d'una, que tenen més de 9 anys. I què vol dir una limitació temporal de velocitat? Vostè diu: «És que això és un escut protector. Detectem una cosa i abaixem la velocitat perquè sigui segur». Evidentment. Però què vol dir això? Que aquell tren va més a poc a poc. Això vol dir ineficiència en el servei. Això vol dir que estem constantment immersos en un sistema que fa que els trens vagin més a poc a poc del que haurien de funcionar. I a més, vostè diu, ho ha dit el portaveu de Bildu: «Miri, ja estem corregint la situació, ja estem invertint més en manteniment». Sí, sí. Però és que hi ha més trens de mercaderies que, per cert, l'Estat espanyol és l'últim país d'Europa, encara, en mercaderies per ferrocarril. Hi ha més trens de mercaderies, hi ha més freqüències de trens de Rodalies i, per tant, això segurament és totalment insuficient per remuntar la situació. I remuntar la situació vol dir que, com vostè diu: «Escolti, ja estem fent la feina. Què més podem fer? Estem fent la feina». No, miri, aquest problema, que és fruit de la desinversió crònica, —el ministre ho ha reconegut— vostès porten 7 anys governant. El PSOE porta 7 anys governant. Per tant, també són corresponsables. L'any 2021 va ser el rècord de poca inversió d'ADIF i Renfe a Catalunya i el rècord d'incompliment de pressupostos. La ministra era la senyora Raquel Sánchez, del PSC-PSOE. Per tant, vostès són corresponsables d'això. Per això els hi traiem la part de responsabilitat que els hi pertoca.

Al final ha tornat a dir: «I, a més a més, ha plogut molt». Escolti, miri, sí que ha plogut, és clar. Sí, sí, també pluvia igual i els trens de ferrocarrils van funcionar cada dia. Els de Ferrocarrils de la Generalitat hi van funcionar en hora cada dia. Per tant, hi ha alguna cosa que és molt diferent de la seva gestió i dels resultats de la seva gestió i dels resultats de la gestió de Ferrocarrils de la Generalitat.

El pla de Rodalies vostès també l'esmenten sovint: «Escolti, miri, estem complint el pla de Rodalies i estem dedicant més diners que vostès». Dedicuen més diners. Nosaltres no ho hem qüestionat. És a dir, nosaltres quan diem que aquest dèficit d'inversió crònic vostès en són corresponsables, és perquè són corresponsables, perquè porten 7 anys governant. Una ministra, fins i tot, catalana, que és la que va fer el rècord de pitjors resultats, i, evidentment, també dels anys del PP. Nosaltres ho diem sempre, això. Però vostès això no els eximeix que el PP també invertís poc. També vostès han d'assumir la seva responsabilitat.

I per últim ha sortit el tema de dir: «Miri, escolti, nosaltres no hem reduït personal. És que ens queden places vacants». I jo me'l crec, eh. Però sap què passa, senyor president d'ADIF? Que això passa amb les places d'ADIF, passa amb les places dels maquinistes de Renfe, passa amb els examinadors de carnets de conduir. La senyora Inés Granollers em recorda sovint passa amb els inspectors de dels punts de frontera dels ports i dels aeroports. És clar, perquè vostès s'ho miren tot amb un sistema que està centralitzat, que vostè diu que està estigmatitzat. No, no estigmatitzat, no. En el tema ferroviari està totalment desacreditat. Les empreses públiques espanyoles Renfe estan totalment desacreditades perquè donen un servei pèssim i, per tant, efectivament és un sistema desacreditat perquè a Catalunya el cost de la vida és més alt i, per tant, és tot el sistema, a part de que té poca inversió, pocs recursos i que és antiquat, és tot el sistema, perquè està fortament centralitzat. ADIF també està fortament centralitzat, igual que Renfe, doncs que dona com a resultat d'això.

I per això, per acabar, una part de la solució és que s'inverteixi més. I tant que sí, que actualitzi i modernitzen el sistema i que es faci un traspàs com Déu mana. Per això ho portem demanant durant molts anys del servei i de la infraestructura. I, per últim, parlant de rigor: no torni a dir que Ineco fa auditories independents. Digui que és una auditoria externa a ADIF perquè no digui independent, perquè Ineco no és independent. És depenent del Govern i és dependent del ministeri, que per cert, és una anomalia i que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 37

fot enlaire el negoci de tantes enginyeries competents, privades, catalanes i no catalanes que estan competint al món amb rigor i amb qualitat de servei, i Ineco foten enlaire això. Com a mínim no diguin que és independent. L'auditoria serà externa a ADIF, però és depenent del Govern i, per tant, és pública. És del mateix sistema. No ens done major credibilitat, des d'aquest punt de vista.

Gràcies.

*Muchas gracias, presidente.*

*Señor Marco, presidente de ADIF, voy a ser telegráfico porque tenemos poco tiempo, pero sí que hay algunas cosas que quisiera matizar o comentar. Dice usted que hay muchas limitaciones temporales de velocidad, y estamos trabajando en ello. Bueno, hay limitaciones temporales de velocidad, más de una, que tienen más de nueve años. ¿Y qué quiere decir una LTV? Usted dice: esto es un escudo protector, detectamos algo y bajamos la velocidad para que sea más seguro. Evidentemente, ¿pero eso qué quiere decir? Pues que ese tren va más lento. Eso quiere decir ineficiencia del servicio. Eso quiere decir que constantemente estamos inmersos en un sistema donde los trenes van más despacio de lo que deberían. Y, además, dice usted —lo ha dicho ahora el portavoz de Bildu—: y estamos corrigiendo la situación, estamos invirtiendo más en mantenimiento. Vale, sí, pero es que hay más trenes de mercancías. Por cierto, el Estado español es todavía el último país de Europa en transporte de mercancías por ferrocarril. Hay más trenes de mercancías, más trenes de cercanías y esto es, por lo tanto, totalmente insuficiente para remontar la situación. ¿Remontar la situación quiere decir lo que usted dice: «ya estamos haciendo nuestro trabajo, ¿qué más vamos a hacer?»? Pues no, no. Mire usted, este problema es fruto de la desinversión crónica —lo ha reconocido el ministro—, ustedes llevan ya siete años —bueno, casi ocho— gobernando, por lo tanto, son corresponsables. El año 2021 se batió el récord de menor inversión de ADIF y de Renfe en Cataluña y también el récord de incumplimiento de presupuestos. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**. La ministra era Raquel Sánchez, del PSC-PSOE. Así que ustedes son también corresponsables. Por ello, les hablamos de la parte de responsabilidad que les toca.*

*Luego dice que además ha llovido mucho. A ver, claro que sí, sí que ha llovido mucho. También llovía igual y los trenes del Ferrocarrils de la Generalitat funcionaron cada día y en hora. Así pues, aquí hay algo que es muy distinto entre su gestión y los resultados de la misma y los resultados de la gestión de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.*

*El plan de cercanías también lo menciona usted a menudo. Dice que están cumpliendo el plan de cercanías y que están dedicándole más dinero. Que ustedes le dediquen más dinero no lo cuestionamos nosotros. Cuando decimos que de este déficit de inversión crónica ustedes son corresponsables es porque lo son, porque llevan siete años gobernando; hubo incluso una ministra catalana, que es la que llegó al récord de peores resultados, pero también ocurrió en los años de gobierno del PP, desde luego. Esto ya lo decimos, pero que el PP también invirtiera muy poco no les exime; ustedes deben asumir su parte de responsabilidad.*

*Por último, ha salido el tema de que nosotros no hemos reducido personal, se nos quedan las plazas vacantes. Yo lo creo, me lo creo. Pero, señor presidente de ADIF, ¿sabe qué ocurre? Que esto pasa con las plazas de ADIF, también con las plazas de maquinistas de Renfe y con los examinadores de carné de conducir —ya se recuerda a menudo—, pasa con los inspectores de puntos de frontera, puertos y aeropuertos. Claro, porque ustedes lo hacen todo desde un sistema centralizado. Dice que hay estigma, que está estigmatizado. No, es que el sistema ferroviario está totalmente desacreditado. Renfe y ADIF, totalmente desacreditados, porque dan un servicio pésimo. Y es verdad, es un sistema desacreditado porque en Cataluña el coste de la vida es más alto y, por lo tanto, el sistema en su conjunto, aparte de tener poca inversión y pocos recursos y de ser anticuado, es un sistema fuertemente centralizado, igual que ADIF y Renfe, y esto da el resultado que da. La solución es que se invierta más, desde luego, que se actualice el sistema y que se haga un traspaso como Dios manda del servicio y de la infraestructura, como llevamos años perdiendo.*

*Por último, sea riguroso, no diga que Ineco hace auditorías independientes. Diga que Ineco es externa de ADIF, pero no es independiente, porque depende del Gobierno y del ministerio. Esa es una anomalía que hace que muchas ingenierías privadas que están compitiendo en todo el mundo, con rigor y con calidad, no puedan concurrir. Por lo menos no diga que es independiente. Puede decir que es una auditoría externa, pero depende del Gobierno y, por lo tanto, es pública, es del mismo sistema. No nos da más credibilidad, precisamente, desde este punto de vista.*

Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 38

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

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

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, presidenta.

Senyor Marco, gràcies per les respostes.

Entenem i tampoc pretenem que vostè vingui aquí amb un desassossec, tal com ens ha dit, però comprendrà que els ciutadans i ciutadanes de Catalunya i més els usuaris del tren, sí que viuen amb un desassossec des que s'alcen al matí fins que se'n tornen a dormir a la nit. Però vaja, li agraeixo també que reconegui que la mesura cap a la web de les limitacions va tard per informar de tal com estava la xarxa. Va ser un problema de poca sensibilitat. I aquí, doncs, agrairia que es possessin en contacte amb la xarxa, els hi diguessin que va ser un problema de poca sensibilitat i que quan vulguin poden tornar a recuperar aquesta web. Almenys mentre vostès no facin la feina i informin a temps amb el temps i tal com tal com demana la Llei de Mobilitat Sostenible. Que informin de l'estat de les xarxes amb total transparència. Segurament que les plataformes d'usuaris els agrairan aquest reconeixement.

Després també ens ha agradat que ens digui que considerarà l'accessibilitat a l'estació de Mollet-Sant Fost i, sobretot també que es plantegin i es vinguin a mirar el tram de la doble via de Bellpuig i quan, per exemple, nosaltres els hi demanem que els sistemes de manteniment, el manteniment o els treballadors, no s'externalitzen i no puc estar més d'acord amb el que li ha explicat el company Isidre Gavín sobre la visió que té la ciutadania de Catalunya d'una empresa com ADIF i el problema que tenim amb els examinadors de conduir els maquinistes, els treballadors d'ADIF, fins i tot també amb secretaris dels ajuntaments. Tenim un greu problema de tot el que s'ha de opositar a l'Estat espanyol per venir a treballar a Catalunya. M'ha semblat entendre que ens deia que mirarien de fer aquestes oposicions, probablement a dins de Catalunya mateix. Tant de bo pugui parlar algun dia amb el ministre de l'Interior i li digui si realment creu que és una bona idea que es podria aplicar a molts altres ministeris i nosaltres el que demanem és que s'externalitzi el control sobre les vies. El control de qualitat per part dels administradors.

I ho ha dit també el senyor Gavín, però li vull fer un incís en això. Una assistència tècnica per al control i la vigilància pot ser pública, però no pot estar integrada dins del mateix ministeri que s'està avaluant. Perquè, com comprendrà, molta transparència no sembla que tingui. Llavors no n'hi ha prou amb què aquests estudis existeixin, sinó que nosaltres hem de saber amb quina competència tècnica existeixen, sobretot amb quina independència existeixen i en quina traçabilitat i amb quines garanties es realitza perquè no hi pugui haver aquest conflicte d'interessos.

I aquí acabo.

Gràcies.

*Gracias, presidenta.*

*Señor Marco, gracias por las respuestas.*

*Tampoco pretendemos que venga usted aquí con desasosiego, como ha dicho, pero entenderá que los ciudadanos y ciudadanas de Cataluña y usuarios del tren sí que viven en este desasosiego permanente. Pero le agradezco también que reconozca que esta medida de informar en la web sobre las limitaciones y sobre cómo iba la red fue un problema de poca sensibilidad. Le agradezco que se pusieran en contacto con la red y que les dijeran que fue un problema de poca sensibilidad y que se puede recuperar esta web. Por lo tanto, hagan su trabajo e informen a tiempo, como pide la Ley de Movilidad Sostenible, informen del estado de las redes con total transparencia. Seguramente que las plataformas de usuarios le agradecerán este reconocimiento.*

*Después, nos complace que diga que va a reconsiderar la accesibilidad en la estación de Mollet-San Fost y que vayan a revisar el tramo de la vía de Bellpuig. Cuando nosotros les pedimos que el mantenimiento o los trabajadores no se externalicen, no puedo estar más de acuerdo con lo que ya le ha explicado el señor Gavin sobre esta visión de los ciudadanos de Cataluña de una empresa como ADIF. Y sobre el problema que tenemos con los examinadores de conducir, los maquinistas, los trabajadores de ADIF e incluso con secretarios en los ayuntamientos. Tenemos un grave problema de todo lo que se hace por oposición en el Estado español para venir a trabajar a Cataluña. Parece que dice usted que va a intentar que esas oposiciones se hagan en Cataluña; ojalá pueda hablar algún día con el ministro de Interior y se lo diga. Y, si realmente piensa que es una buena idea, se podría aplicar en muchos otros ministerios.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 39

*Nosotros lo que pedimos es que se externalice el control de las vías, el control de calidad por parte de los administradores. Ya lo ha dicho también el señor Gavin, pero quisiera incidir en ello. Una asistencia técnica para el control y la vigilancia puede ser pública, pero no puede estar integrada dentro del mismo ministerio que es objeto de evaluación. Esto, como comprenderá, no da mucha transparencia. No basta con que estos estudios existan, sino que tenemos que saber con qué competencia técnica se hacen, con qué independencia existen, con qué trazabilidad y con qué garantías se realizan para que no haya este conflicto de intereses.*

*Con ello termino.*

*Gracias.*

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Alonso Cantorné.

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

Muchas gracias, señor Marco, por sus respuestas.

Quería incidir en una pregunta que no ha terminado de contestarme, la relativa a la cuadruplicación de las vías entre Castelldefels y El Prat porque ya estaba licitada y adjudicada el 12 de diciembre y ahora volvemos atrás, hacia el estudio informativo, que no era necesario en aquel momento. Todos los que estamos aquí, y sobre todo aquellos que vivimos en Cataluña, conocemos el embudo que se produce entre Castelldefels y la estación de Sants. Es uno de los principales problemas que tiene la R2 Sud, pero no el único. De hecho, los que más padecen esa situación son los trenes procedentes de Lleida, del Camp de Tarragona y de Tortosa. Desgraciadamente, la noticia que nos llega es que se va a retrasar y eso significa endurecer la agonía que esta gente, los usuarios del sur de Cataluña, están padeciendo en estos momentos y llevan muchos años padeciendo. Por tanto, nos preguntamos, ¿qué ha ocurrido para que una situación que era realmente satisfactoria para todos los usuarios se tenga que retrasar cuando no era necesario? Lo mismo pasa con la estación de Mollet, y nos preocupa, nos preocupa porque todo lo que ya estaba encarrilado puede sufrir un retraso importantísimo, y sobre todo nos preocupa porque afecta a los usuarios.

Ahora quiero cambiar un poquito de tema y, aprovechando que usted ha dicho precisamente que las plazas de ADIF en Cataluña quedan desiertas, yo le trasladaría un problema —lo que acaba de decir la señora de Esquerra Republicana, la señora Granollers— generalizado en toda Cataluña en la Administración pública, que también se da en las Baleares. Pero como hablamos de Cataluña, ¿no nos hemos planteado que el problema principal, como en todo el país, es el de la vivienda? En ese tema quiero incidir en un hecho fundamental, y es que ustedes tienen terrenos y unas viviendas que desgraciadamente no se están utilizando. Sabemos perfectamente que en el plan de las 50 000 viviendas del Gobierno de la Generalitat está prevista la utilización de los terrenos de ADIF, pero también existen en estos momentos numerosas viviendas —por no decir centenares— construidas ya y en estado de degradación que pertenecen a ADIF y a las que tendríamos que buscar una solución. Sabemos que muchos ayuntamientos hablan demasiado y hacen poco, pero hay otros ayuntamientos que sí que estarían dispuestos a comprar o a llegar a un convenio con ADIF para utilizar esas viviendas, ya sea, por ejemplo, para trabajadores de ADIF y Renfe, pero también para gente del territorio. Nos preguntamos si hay alguna posibilidad, por ejemplo, de que en la ciudad de Tarragona —que está dispuesta a comprar o a llegar a un acuerdo sobre las viviendas de la Plaça dels Carros o de Pere Martell, que en estos momentos están ocupadas o están en proceso de degradación— pueda llegarse a un convenio y puedan utilizarse por la ciudadanía.

Muchas gracias.

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

Y para terminar tiene la palabra por tres minutos el Grupo Parlamentario Socialista.

En primer lugar, el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Intervengo telegráficamente, para que mi compañero pueda terminar.

Algún día nos tiene que explicar el Grupo Popular cuál es la obsesión que tiene con Renfe para querer perjudicarla frente al resto de operadores ferroviarios metiendo una enmienda —además de dudosa rigurosidad jurídica— que perjudica al operador nacional y beneficia al resto de operadores. Algún día nos lo tendrán que explicar. (**Rumores**).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 40

Y, por favor, dejen de repetir que el tren Alvia estuvo perdido más de una hora. Es mentira y hacen daño a las víctimas.

Termina mi compañero.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: El señor López Cano, tiene el turno de palabra hasta terminar el tiempo.

El señor **LÓPEZ CANO**: Muchas gracias, presidenta.

Yo solo quería intervenir porque me llama mucho la atención que, después de los últimos días y semanas que llevamos en Andalucía, en Málaga, soportando las calumnias, las injurias y las barbaridades que se están diciendo contra ADIF y contra este ministerio por parte de los representantes del Partido Popular **(rumores)** por las obras que se están haciendo en Álora, teniendo aquí al presidente de ADIF no hayan sido capaces de preguntarle. **(El señor Palencia Rubio: Pero ¡cómo que no he preguntado!)**. No han sido ustedes capaces de preguntarle nada. **(El señor Palencia Rubio: Pero si yo he preguntado antes)**. Porque ustedes están exigiendo que sean claros, que sean transparentes, pero tienen aquí al presidente de ADIF y no se les ocurre preguntar absolutamente nada cuando aquí se está hablando de otros muchos temas. **(Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Disculpe, señor López.

Por favor, tiene el uso de la palabra el señor López. **(Rumores)**.

Continúe.

Gracias.

El señor **LÓPEZ CANO**: Les duele porque saben que es verdad lo que estoy diciendo, señorías. **(Rumores.—El señor Ramos Esteban pronuncia palabras que no se perciben.—La señora Rueda Perelló: ¿Pero está hablando uno o están hablando los dos?)**. Han dicho ustedes barbaridades, barbaridades. Porque yo he escuchado a los representantes del Partido Popular. Fíjense que hoy estamos tratando principalmente el tema de seguridad. Y ustedes están exigiendo a ADIF que la seguridad sea relativamente importante, porque lo más importante es que la vía se abra cuanto antes. **(El señor Palencia Rubio: Pero si no hemos dicho nada de eso. Se está inventando las cosas, presidenta. Que nosotros no hemos hablado de eso, de verdad.—El señor Verdejo Vicente: ¡Cállate!)**. Y yo quiero poner de manifiesto, y pedirle a ADIF, que, evidentemente, nosotros creemos en la alta velocidad. Sabemos la importancia que tiene para la ciudad de Málaga. **(El señor Palencia Rubio: Que no hemos hablado de Málaga. No puede mentir)**. Sabemos perfectamente qué es lo que supone.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, tiene la palabra el señor López Cano. Tiene la palabra el señor López Cano, por favor. **(El señor Palencia Rubio: No ha dicho nada de Málaga el Grupo Popular)**. Tiene la palabra el señor López Cano. No me hagan aplicar el Reglamento. Muchas gracias. **(El señor Palencia Rubio: Que no hemos hablado de Málaga)**.

Silencio, por favor. Silencio, por favor. **(El señor Ramos Esteban: ¿Se puede callar usted ya?—El señor Palencia Rubio: Que no invente, que no invente)**.

No me obliguen a tener que utilizar el Reglamento. **(El señor Palencia Rubio: Están nerviosos por las elecciones andaluzas y empiezan a mentir, a inventar, porque saben que van a perder)**. Por favor, tiene la palabra, por el tiempo restante, el señor López Cano. Muchas gracias.

El señor **LÓPEZ CANO**: Gracias. No se ha parado el tiempo.

Precisamente, tenemos aquí al presidente de ADIF para dar explicaciones, como hemos decidido en la Mesa, sobre otros asuntos, y no han hablado aquí, donde tenían que hablar, con el presidente de ADIF, de lo que estaba pasando allí. **(El señor Palencia Rubio: ¡Qué nivel!—Risas)**. Y precisamente es eso lo que vengo a reprocharles. Porque para ustedes todo es una pose de histerismo y una barbaridad. Ustedes están acusando a ADIF de querer castigar a Málaga porque no ha abierto... **(El señor Palencia Rubio: ¡Pero qué dice! De verdad, ¿de dónde viene?)**. Señorías, yo les digo lo que el Gobierno andaluz lleva diciendo semanas **(el señor Palencia Rubio: Pero ¿quién te ha contado la comparecencia?)**, que está queriendo castigar a Málaga porque no se ha abierto para la Semana Santa. **(El señor Palencia Rubio: Pero no invente, señoría. No mienta, que nadie ha hablado de eso)**. Yo quiero pedirle a ADIF...



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 41

La señora **PRESIDENTA**: Aquí no hay un diálogo, cada uno es responsable de lo que dice en su turno y tiene la palabra el señor López Cano, por favor. **(El señor Palencia Rubio: Es que está mintiendo)**. Y, además, debe ir terminando. Muchísimas gracias.

El señor **LÓPEZ CANO**: Yo solo le voy a pedir al señor portavoz del Grupo Popular —que yo sé que es un hombre educado— que utilice la educación cuando hablo. Sé que la tiene. No elija con quién la usa y con quién no la usa. Úsela con todos: también conmigo. **(El señor Palencia Rubio: Viene aquí a hacerse el vídeo)**.

Yo lo único que pido a ADIF es que, por favor, garantice la seguridad de los trabajadores, que agilice lo máximo posible, pero que lo primero y lo más importante es la seguridad de los viajeros. Porque venimos de un accidente con cuarenta y siete muertos y no queremos más. Así que la prioridad única y absoluta para el Grupo Socialista es la seguridad. Evidentemente, queremos que el AVE llegue cuanto antes, pero que lo haga en condiciones de seguridad. Y lamentamos que el PP no pida exactamente eso. Muchas gracias. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**.

La señora **PRESIDENTA**: Para concluir el debate, tiene la palabra, para contestar, el señor presidente de ADIF.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Señora presidenta, un segundo.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor presidente de ADIF.

El señor **PALENCIA RUBIO**: La pediré luego. **(Risas)**. No se rían ustedes. Ante esa inventada de categoría sideral...

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, ¿pueden respetar? Han pedido que venga un compareciente y el compareciente quiere hablar. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Marco de la Peña): Señora Mejías, sigue usted incidiendo en el bulo, en la desinformación y en generar más dolor a las víctimas. Los trenes estaban localizados. El 112 hizo lo que tenía que hacer. Y yo he estado en el sitio. Yo he estado en el sitio y puedo entender cosas. Pero, realmente, si llega usted a ver el sitio y a conocer las circunstancias, podrá entender lo que puede haber pasado o las informaciones que pudo haber. Pero lo que está claro es que los trenes estaban controlados. Es verdad que ADIF puede variar 200 o 300 metros. Renfe tiene casi todo su personal, casi todos sus trenes, localizados con GPS. Estaba localizado. Estaba claro. Estaba en una sección de vía. Ocupaba el circuito. Teníamos comunicación con su interventor.

Mire, yo no tengo por qué responder por elementos que no son de mi responsabilidad. La emergencia, a partir de un determinado momento, es gestionada por la autoridad a la que le compete —no es ADIF—, y con esa entidad estamos en total comunicación, como así se ha reportado en todos los audios, no solo ADIF, sino también Renfe. Por lo cual, por favor, dejen de hacer un daño gratuito con que el tren no estaba localizado. Es un dolor adicional que tienen que evitar, porque no existe. Y si existiera, como todas las pruebas están grabadas y todo está en manos de la autoridad judicial, ya determinará. Pero ADIF es responsable de lo que es.

Me dice usted que la jueza nos ha requerido tres intervenciones. La primera, que es la del día 10, la he explicado claramente; he explicado por qué llega. Fíjese que la jueza me requiere que reintegre algo que su propia Policía judicial el día anterior, el día 9, ha precintado y ha comprobado que está bajo perfecta custodia y con alarma. Usted podrá entender que esto viene de ese cambio de juez.

La segunda no es un requerimiento. El día 30, la CIAF se presenta y hace una visita —una visita caminando con la dirección de seguridad en la circulación de ADIF— y se va al desvío Adamuz norte, a kilómetro y medio del accidente, en dirección a Madrid, para ver cómo está un desvío gemelo y ejecutado en las mismas condiciones que el desvío sur. Y ahí ve que existe un carril con determinadas muescas, con determinadas afecciones, sobre el cual entiende que algo hay que hacer. Ese carril se cambia, dentro de los trabajos de renovación, el día 13 de febrero. Y está reportado, y es testigo nuestro jefe de base, diciendo lo que se ha hecho. Ese carril se hace el día 13 de febrero.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 42

Después, y voy a contestar también al señor Palencia, nosotros hacemos una revisión absoluta de toda la documentación, incluso de calidad. Y encontramos un elemento: que hay un dígito de un carril que no coincide, y es el que solicitamos quitar a la jueza. Y ese dígito, cuando nosotros vamos a los dos proveedores —el primero, Talleres Alegría, y el segundo, ArcelorMittal— nos dicen que no pueden garantizar la trazabilidad de ese carril. Y por labores de mantenimiento, se lo comunicamos a la jueza. Esa es la comunicación que hacemos los días 2 y 3, momento en el cual la jueza nos apercibe sobre cómo le debemos comunicar a partir de ahora. A ese apercibimiento nosotros contestamos con unas aclaraciones para que nos determine de qué punto a qué punto. Y, además, en ese apercibimiento, en esa aclaración que posteriormente nos hace la jueza, nos dice claramente los puntos y cómo tenemos que proceder. Además, nos autoriza a que cualquier intervención que tenga que ver con la seguridad en la circulación se realice de manera inmediata, siempre y cuando se reporte.

En esa comunicación de los días 2 y 3 se cambian dos cupones, que la jueza determina y visita la semana pasada, que no se ocultan en ningún sitio. Y nos determina cómo llevarlos a la base de Hornachuelos. Yo he estado presencialmente allí con la jueza, con un capitán de la Policía judicial y con dos agentes, quienes nos dijeron cómo lo teníamos que llevar, cómo lo teníamos que cortar e identificarlos. Está en Hornachuelos perfectamente custodiado. No son tres apercibimientos por mala praxis. Son tres aclaraciones, señora Mejías.

Me habla usted del informe de Ineco. No sé a cuál se refiere, pero no se preocupe que hay trazabilidad. Si el informe de Ineco ha dicho que hay algún problema, probablemente tengamos todos los partes de que se ha actuado sobre cada uno de los problemas que ese informe ha determinado. Si son de actuación inmediata, se habrán quitado; si son de actuación dentro de la banda de mantenimiento, también se habrán quitado, y si son actuación de seguimiento, se habrá hecho. No tenga usted ninguna duda, porque así lo hace.

Segundo. No tergiversar las palabras del ministro. El ministro aprovecha una renovación, que es necesaria y que estaba planificada para el Madrid-Barcelona, porque siempre hemos dicho que ya tenemos estudiado cómo tenemos que planificarlo, porque el siguiente corredor por renovar era el Madrid-Barcelona y, concretamente, el tramo Madrid-Calatayud, y propone —y es una idea que técnicamente tiene sentido— que, si ese corredor está diseñado para 350, vayamos a 350, aprovechando esa renovación. Esa es la actitud y ese es el criterio del ministro, no otro. No lo tergiversen, por favor, porque no es así, no es así.

Me habla de las incidencias. Mire, yo le he remitido las incidencias que tienen que ver con lo que aparentemente todo el mundo considera que es un problema de infraestructura, pero, evidentemente, claro que ha habido más incidencias, y se las digo. En ese tramo, concretamente, ha habido por problemas de señalización, del cambio y de la migración que tenemos, treinta kilómetros a un lado y al otro de Adamuz, veintiocho incidencias. **(La señora Mejías Sánchez: No, ocho).** No, no, pero es que yo me he remitido a incidencias que tengan que ver con mantenimiento de vía, porque usted me decía que había ignorado las denuncias de los maquinistas. Esto no son denuncias de maquinistas. Yo le he dicho ocho, y son las denuncias de los maquinistas, perfectamente. Pero, evidentemente, ha habido otras veintiocho, desde el 5 de junio hasta el 15 de enero, y otras veinte de material móvil de diferentes operadores, que no es de nuestra responsabilidad, que se averían sus equipos embarcados y generan la incidencia, y se reporta. Con lo cual, ese es el tema.

No sé cómo ya ha determinado usted que la falta de mantenimiento es la causa del accidente. Mire, por favor, repásese el último atestado de la Guardia Civil, que creo que tiene como quince causas posibles y no descarta ninguna. No lo digo yo, lo dice la Guardia Civil, lo dice ahí la Policía judicial. Léaselo, no determine ya usted que es falta de mantenimiento, porque no lo es.

Respecto a lo que me parece sinceramente una falta de respeto a un profesional, mire, la persona a la que usted se ha referido como que recolocamos —no se crea todo lo que lee en los periódicos— es plantilla de ADIF. ¿Qué hacemos, le cercenamos sus derechos laborales? Esa persona tenía un contrato de alta dirección con una excedencia de obligado reingreso, y lo que hemos hecho ha sido cumplir la ley. ¿Qué le hacemos a esa persona? ¿No la recolocamos? Tiene derecho a seguir siendo plantilla de ADIF porque es plantilla de ADIF, y es una bellísima persona y un estupendo profesional. Lo que pasa es que, cuando vamos a puestos de alta dirección, tenemos que ir, señora Mejías, con la maleta muy pequeña y siempre sin deshacer, por si acaso. Pero es una persona que no se merece en modo alguno su comentario.

Señor Palencia, espero haberle respondido al tema del cupón. Creo que ya lo he dicho. ¿Ya lo tiene usted claro? Y la trazabilidad. **(El señor Palencia Rubio: Ese sí).** Y, mire, respecto al convenio, yo no sé

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 43

dónde dice usted que baja. El convenio que hemos presentado de financiación de ADIF no baja. Y, si baja algo... **(El señor Palencia Rubio: Un 20 %)**. Un 20 %, ¿de qué? **(El señor Palencia Rubio: Del importe)**. Pero ¿de qué, de inversiones? Será de inversiones, pero de mantenimiento ya le digo que es exponencial. Es que, si traigo la cifra de los gastos de mantenimiento, de las inversiones —que yo no las considero gasto— de mantenimiento, la curva no cabría, tendría que coger otro A3 para el 2030. **(El señor Palencia Rubio: Si quiere se lo leo)**. No, no.

En cuanto a la soldadura, el informe de soldaduras incluye las 104 soldaduras: la derecha, la izquierda, la número 1 y la 114. Las incluye todas, todas.

Respecto a la filtración de *El País*. **(El señor Palencia Rubio: La del 10 de septiembre, no se olvide)**. ¿La del 10 de septiembre? Pues la auscultación se habrá entregado a la jueza, yo qué quiere que le diga. ¿Usted no sabe si la hemos entregado o no? **(El señor Palencia Rubio: Yo se lo he preguntado)**. Seguramente la hayamos entregado. Mire, ha habido más de cien requerimientos, no le puedo especificar si una... **(El señor Palencia Rubio: Una...)**. Sí, una. Lo que sí le dije es que esta auscultación no era una auscultación de vía de continuo, sino que era auscultación de todos los puntos que en la inspección a pie de Ineco se habían realizado. **(El señor Palencia Rubio: Auscultación de trenes)**. Sí, y se explicó, porque yo he estado, perdone, y esas explicaciones las ha... **(El señor Palencia Rubio: No existe)**. Que no, que sí existe.

La señora **PRESIDENTA**: Disculpe, presidente. Por favor, no se hace un diálogo. El presidente está compareciendo. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Marco de la Peña): Respecto a la reducción de la banda de mantenimiento, no sé qué música ha oído usted. Vamos a ver, las bandas de mantenimiento se han reducido. El tiempo neto por equipo de trabajo se ha reducido evidentemente, pero no se ha reducido porque haya menos medios. Se ha reducido porque los condicionantes de seguridad que nos pide Europa para empezar los trabajos y para dejar de hacerlos para retomar el servicio son mucho más severos. Y nos han reducido entre un 15 y un 20 %. Pero eso, ¿sabe cómo se arregla? Con más equipo y más inversión en mantenimiento, que es lo que estamos haciendo. Es lo que estamos haciendo. Es que no sé dónde va su razonamiento. Mire, si yo tengo menos tiempo neto de trabajo por equipo y jornada, ¿qué hago? Pues poner más equipos, caballero, e invertir más dinero, que es lo que hemos hecho.

En cuanto al tema de Ávila, pues, bueno, me faltan muchos territorios por visitar. Me gustaría tener más tiempo para visitar, pero tengo el tiempo que tengo.

Respecto al señor Otero, ¿el 50 % es suficiente? Hombre, siempre podemos mejorar. Yo qué quiere que le diga, siempre tenemos retraso, pero hemos pasado de haber muy poco, igual de un 20 a 80, y ahora estamos a equilibrar. Al final, yo creo que cada corredor de alta velocidad convencional tendrá que tener lo que necesite. Sí, es cierto, en mi opinión, creo que lo principal —aunque hay otros elementos, como anunció el ministro, de las nuevas conexiones en Madrid y Barcelona—, si tenemos suerte, es que en la próxima década la mayoría de los corredores de alta velocidad que vertebran este país... porque tenemos que recordar que el modelo de alta velocidad español vertebra el país, no es el modelo francés, que solo une las cifras de poderío económico. No, no, en el modelo español el criterio social pesa mucho más que el económico. Y por eso los franceses nos hacen una crítica de que, sí, ustedes tienen muchos kilómetros de vía, pero transportan menos viajeros. Nos ha fastidiado, pero es que nosotros no tenemos su modelo. Yo creo que en la próxima década le podemos dar un arreón potente y dejar prácticamente al 90 % de la población de este país conectada con alta velocidad. Y, después, quedarán, evidentemente, elementos como los nuevos accesos para Barcelona, los nuevos accesos por Madrid, la cuadruplicación del Valencia-Castellón, el túnel pasante, elementos que ya son, evidentemente, de la siguiente fase del éxito de este país.

Me va a permitir que me escape, porque, claro, el promotor de una obra puede ser el ministerio, la secretaría de Estado, la Dirección General del Sector Ferroviario o ADIF. Entonces, no le puedo decir. Sí le puedo decir que nosotros, en cuanto a lo que ha dicho del nudo de Arcaute, evidentemente, queda la construcción, pero toda la superestructura ya está contratada. Es decir, los contratos de catenaria, superestructura de vía y demás, que ya están o bien ejecutados o bien tal, incluyen tanto el nudo de Arcaute como el túnel y los accesos a Bilbao. Evidentemente, marcará ese criterio.

Señor Gavin, mire, tiene usted razón, hay algunas LTV que tienen más años y a veces es por un tema de tradición ferroviaria. Hay algunas cosas que realmente no se van a solucionar. Se mantiene una LTV

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 44

cuando lo que hay que hacer es cambiar lo que se llama el libro de marchas. Es decir, asumir esa LTV. Generalmente, suele ser por problemas históricos de gálibos en determinados túneles, puede ser por situaciones de colisión con pilas... Porque, realmente, el sistema ferroviario cada día está innovando, cada día está siendo mucho más certero y con criterios de diseño seguro mucho más rigurosos. De tal manera que, por ejemplo, yo puedo tener una pila de un paso superior y decirme que, como no aguanta el impacto de un tren a más de 80 kilómetros, pues tengo que ir a 60, y eso viene por una normativa de mayor, mayor y mayor seguridad. Pero estamos trabajando en quitarlas. Y, sobre todo, le puedo decir que Cataluña creo que hoy tiene el plan de eliminación de LTV más trabajado que ningún otro territorio del Estado, pero vamos a ponernos enseguida todos a ese nivel. ¿Es responsable una anterior ministra que era catalana? Yo solo estuve con esa persona dos veces, yo no tengo responsabilidades, eso le puedo decir, pero la curva de tendencia de inversión y de gasto de mantenimiento, evidentemente, es a partir de 2020; algo tendremos que ver.

En cuanto al déficit de infraestructuras, yo a veces hablaría también de gasto real efectivo, que es importante. No sé por qué razón siempre van a los presupuestos, pero no miran el gasto real efectivo, el gasto certificado, que esos datos existen. Se sorprendería de lo que se está invirtiendo realmente en Cataluña con respecto a otros territorios del Estado. ¿Que el estigma de ADIF y de Renfe no es tal (**el señor Gavin i Valls: Si existe**) o si existe? Madrid tiene un nivel de vida caro y el País Vasco también, y no nos pasa esto, pero evidentemente lo tenemos que hacer.

Ineco. A ver, soy partícipe —recibo a veces a las patronales de las ingenierías— de la supuesta competencia desleal que puede realizar Ineco, según su prisma, en este elemento. Yo le puedo decir que el gasto de ingeniería ahora en ADIF contratado con empresas privadas es mayor que nunca. Es verdad que Ineco tiene una ventaja, y es que es medio propio, y para algunas cosas que necesitan —y, sobre todo, en su territorio— actuaciones urgentes es la herramienta que utilizamos. Otra cosa es el desarrollo que haga Ineco, que yo ahí no tengo que decir nada, porque tiene su propio consejo de administración y tiene sus propias iniciativas.

Señora Granollers, evidentemente, se lo mandaremos. Me han confirmado por wasap que no es responsabilidad mía la estación, pero, bueno, se lo transmitiré automáticamente. A ver, ya sé que les puede parecer que no es un medio externo, pero nosotros estamos auditados total y absolutamente por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, y de manera reiterativa y recurrente nosotros tenemos auditorías de la agencia en cuanto a cómo tratamos todos los defectos, los mantenimientos y cada una de las incidencias que nos encontramos en la red. Si ya no se fía de una agencia de seguridad ferroviaria y me dice que también es del ministerio... A ver, pero no se preocupe que no está el problema ahí; tenemos otro problema, que es centrarnos más en el tema, mejorar las relaciones entre el administrador y los operadores y realmente recuperar el nivel de confianza tanto con los ciudadanos como con los usuarios.

Señor Cantorné, en cuanto a lo de la cuadruplicación y si hace falta ahora estudio informativo, no depende de mí, depende de la Dirección General del Sector Ferroviario. Habrán variado los elementos o habrá un tema ambiental, yo no le puedo decir. Respecto a la segunda cuestión, a la estación de red, déjeme informarme; tomo nota y le informaré por escrito.

En cuanto al tema de la vivienda, ya desde hace bastantes meses, atendiendo a una orden de Presidencia del Gobierno, todos nuestros activos inmobiliarios, tanto a nivel de inmuebles como de parcelas —que, ojo, algunas no cumplen planeamiento municipal, etcétera—, están a disposición del Ministerio de Vivienda. Eso téngalo usted absolutamente claro.

Respecto a Málaga (**dirigiéndose al señor López Cano**), seguimos trabajando veinticuatro horas, seguimos con la máxima de garantizar la seguridad de nuestros trabajadores y de tener eficiencia técnica, de buscar y ejecutar una solución definitiva. El compromiso de ADIF con la ciudad de Málaga y con el resto de la provincia de Málaga es recuperar cuanto antes. Estuve la semana pasada y, si puedo, intentaré ir esta semana otra vez. Como me comprometí, en unos días volveremos a actualizar la previsión de reapertura del corredor de la mejor manera posible. El compromiso claro es que para ADIF un español tiene el mismo interés esté donde esté, es la misma persona. Nosotros lo queremos recuperar, que los trenes funcionen y la gente vuelva a tener la sensación de seguridad, que existe. Y, sobre todo, tengan la confianza en que mi personal, mis trabajadores y mis trabajadoras, están haciendo lo imposible por recuperar y por volver a ser el referente que hemos sido.

Muchísimas gracias, presidenta. (**Aplausos.—El señor Palencia Rubio pide la palabra**).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 520

24 de marzo de 2026

Pág. 45

La señora **PRESIDENTA**: En nombre de la comisión, le agradecemos su presencia y sus explicaciones. **(El señor Palencia Rubio pide la palabra).**

El señor **PALENCIA RUBIO**: Señora presidenta, pido la palabra sobre la base del artículo 73. ¿Me deja formular la petición?

La señora **PRESIDENTA**: Sí, señor Palencia.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Según los usos y costumbres de esta Cámara, el Grupo Popular quiere invocar el artículo 73 cuando un parlamentario, en este caso el señor López Cano, utiliza un argumento falso. Y pido —según estime la presidenta— una réplica o simplemente una aclaración para que quede en el *Diario de Sesiones*.

La señora **PRESIDENTA**: La verdad es que a mí me gustaría también invocar el artículo 70.3, y es que les recuerdo que no se puede interrumpir a los oradores, y es una cosa que algunos grupos en esta comisión han hecho de manera constante.

Tiene dos minutos.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor López Cano, no sé si era consciente usted de que hoy no era objeto la situación del tren de alta velocidad entre Sevilla y Málaga. Y el Grupo Popular no ha dicho ni una sola palabra de esa situación. Con lo cual, hoy usted en sus palabras no se ha referido a nada que haya pasado en esta comisión; no sé a qué se refería. Queremos que conste así en el *Diario de Sesiones*. Donde sí será objeto es en la interpelación que el ministro tendrá mañana en el Pleno.

La señora **PRESIDENTA**: Creo que ha quedado aclarado.

¿Alguna cosa más? **(Rumores.—La señora Martínez Labella: Pero ¿no eran dos minutos?).**

Sí, pero ya ha dado su explicación. El turno no era para hablar de otra cosa; como reza el artículo 73, era para dar la justificación de lo que ha solicitado, no para hablar de otra cosa. **(El señor López Cano pide la palabra).**

Señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Simplemente quiero decir que yo no he dicho lo contrario, pero tampoco era para hablar del tren de Ávila y lo ha sacado el señor portavoz.

Muchas gracias. **(Risas).**

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, muchas gracias.

Compañeros y compañeras, nos vemos el jueves a las ocho y media de la mañana en la constitución de la ponencia.

Se levanta la sesión.

**Era la una y veintisiete minutos de la tarde.**

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.