



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 548

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 24

celebrada el martes 28 de abril de 2026

ORDEN DEL DÍA

Comparecencia del presidente de la entidad pública empresarial Renfe Operadora (Fernández Heredia).

- Para informar de las actuaciones de Renfe en relación con el accidente ferroviario que tuvo lugar en Adamuz (Córdoba) el día 18/01/2026. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000785) 2
- Para informar de las actuaciones de Renfe en relación con el accidente ferroviario que tuvo lugar en Gelida (Barcelona) el día 20/01/2026 y la situación en Rodalies. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000791) 2
- Para informar sobre circunstancias, causas y responsabilidades derivadas del grave accidente ferroviario ocurrido el día 18/01/2026 a la altura de Adamuz (Córdoba), así como de las advertencias relacionadas sobre la seguridad y el estado de conservación en el material rodante recibidas, en caso de que las hubiese, por parte de usuarios, maquinistas y demás personal de Renfe. A petición del Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 212/000777) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 2

SESIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE CELEBRADA EL MARTES 28 DE ABRIL DE 2026

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

COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA (FERNÁNDEZ HEREDIA):

- PARA INFORMAR DE LAS ACTUACIONES DE RENFE EN RELACIÓN CON EL ACCIDENTE FERROVIARIO QUE TUVO LUGAR EN ADAMUZ (CÓRDOBA) EL DÍA 18/01/2026. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000785).
- PARA INFORMAR DE LAS ACTUACIONES DE RENFE EN RELACIÓN CON EL ACCIDENTE FERROVIARIO QUE TUVO LUGAR EN GELIDA (BARCELONA) EL DÍA 20/01/2026 Y LA SITUACIÓN EN RODALIES. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000791).
- PARA INFORMAR SOBRE CIRCUNSTANCIAS, CAUSAS Y RESPONSABILIDADES DERIVADAS DEL GRAVE ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EL DÍA 18/01/2026 A LA ALTURA DE ADAMUZ (CÓRDOBA), ASÍ COMO DE LAS ADVERTENCIAS RELACIONADAS SOBRE LA SEGURIDAD Y EL ESTADO DE CONSERVACIÓN EN EL MATERIAL RODANTE RECIBIDAS, EN CASO DE QUE LAS HUBIESE, POR PARTE DE USUARIOS, MAQUINISTAS Y DEMÁS PERSONAL DE RENFE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 212/000777).

La señora **PRESIDENTA**: Abrimos la sesión.
Muy buenos días a todas y a todos.

Procedemos a tramitar el orden del día con la celebración de las siguientes comparecencias del presidente de la entidad pública empresarial Renfe Operadora. En primer lugar, para informar de las actuaciones de Renfe en relación con el accidente ferroviario que tuvo lugar en Adamuz (Córdoba) el 18 de enero de 2026, a petición propia del Gobierno. En segundo lugar, para informar de las actuaciones de Renfe en relación con el accidente ferroviario que tuvo en Gelida (Barcelona) el 20 de enero del 26 y la situación en rodalies, también a petición del propio Gobierno. Y, por último, para informar sobre circunstancias, causas y responsabilidades derivadas del grave accidente ferroviario ocurrido el 18 de enero del 26 a la altura de Adamuz, así como de las advertencias relacionadas sobre la seguridad y el estado de conservación en el material rodante recibidas, en caso de que las hubiese, por parte de usuarios, maquinistas y demás personal de Renfe, a petición del Grupo Parlamentario VOX.

Como saben, el debate se desarrollará de la siguiente manera: primero, intervendrá el compareciente y, a continuación, por un tiempo de ocho minutos, los portavoces de los diferentes grupos parlamentarios, comenzando por el grupo peticionario y de menor a mayor. A continuación, contestará el compareciente y, si fuera necesario, abriremos un segundo turno por un tiempo de tres minutos, tras lo que serán contestados en una última intervención por el presidente de Renfe.

Así pues, sin más, damos la bienvenida a don Álvaro Fernández Heredia, presidente de la entidad pública empresarial Renfe Operadora, a quien agradecemos su presencia ante esta comisión. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 3

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA** (Fernández Heredia): Muchas gracias.

Señorías, comparezco a petición propia ante la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Congreso para informar de las actuaciones de Renfe en relación con los accidentes ferroviarios que tuvieron lugar en Adamuz (Córdoba) y Gelida (Barcelona) los días 18 y 20 de enero, respectivamente.

Comienzo trasladando, una vez más, mis condolencias y las de todo el Grupo Renfe a los familiares y allegados de las víctimas del accidente de Adamuz. Y me van a permitir que, de manera muy especial, tenga un recuerdo para los trabajadores fallecidos en los dos accidentes: Pablo, maquinista del servicio del Alvia; Agustín, trabajador de Serveo que prestaba servicios a bordo del mismo tren; Fernando, becario de conducción en prácticas en Gelida; y José, maquinista que realizaba con su familia un viaje privado en el Alvia. Y, cómo no, me gustaría trasladar al resto de víctimas mi deseo de una pronta recuperación. Las víctimas directas en ambos accidentes han ascendido a 211: 47 personas fallecidas y 164 personas heridas. Eran personas que habían confiado en el tren para realizar ese viaje; personas que permanecerán en la memoria y en las historias de sus familias y allegados, a quienes recordaremos con dolor y profundo respeto. A sus familiares y al resto de los viajeros de los trenes accidentados, quiero trasladarles que pueden confiar en Renfe y que Renfe no les va a retirar el apoyo. Vamos a seguir a su lado, como hemos hecho hasta ahora.

Permítanme, señorías, agradecer la labor, dedicación y coraje de todo el personal del Grupo Renfe, que se ha volcado en la gestión de la crisis, realizando un esfuerzo ímprobo desde el 18 de enero para atender la emergencia. Agradecimiento que, por supuesto, hago extensivo a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, a los servicios de emergencia y a la Cruz Roja. Hoy, tres meses después de estos accidentes, somos testigos de cómo la ciudadanía sigue confiando en el sistema ferroviario; sin duda alguna, porque el tren es uno de los medios más seguros que existen hoy en día. Renfe cuenta con grandes profesionales que, cuando se espera que den lo mejor, lo dan. Su formación, implicación y empatía lo hacen posible. Y hacen posible que, día a día, miles de personas puedan desplazarse por todo el territorio nacional, mostrando que Renfe no solo es la operadora pública del servicio ferroviario, sino que también es referente de movilidad en nuestro país.

Permítanme matizar que realizo mi comparecencia en esta comisión en nombre de Renfe, desde una posición de perjudicada, en tanto que se han producido dos fatales accidentes que han afectado a nuestros viajeros y viajeras y a nuestro personal. Dos accidentes de los que Renfe no ha sido responsable, sino una víctima más.

Entrando en el asunto, señorías, paso a exponer las circunstancias de cada uno de los dos accidentes. El pasado 18 de enero, el tren Alvia 2384 Madrid-Puerta de Atocha a Huelva-Término salió de la estación de Atocha con 188 personas a bordo y previsión de realizar parada en Córdoba y en la Palma del Condado. Entre las 188 personas que viajaban a bordo se encontraban cuatro miembros de la tripulación —el maquinista, la interventora y dos trabajadoras de Serveo que prestaban servicio a bordo— y 184 viajeros y viajeras, de los cuales dos tenían como destino Córdoba, donde tenían previsto subir otras 17 personas; 26 se dirigían a la Palma del Condado, y 176 llegarían a su destino final. Durante el trayecto se dio la fatalidad de que, por motivos que están siendo objeto de investigación, los tres últimos coches del tren 6189 de la compañía Iryo, compuesto por ocho coches, con una longitud de 200 metros y un peso de 480 toneladas, que realizaba el trayecto Málaga-Madrid, descarrilaron en el punto kilométrico 318,800 de la línea de alta velocidad 010, a la altura de las agujas de salida de Adamuz, desplazándose lateralmente e invadiendo el gálibo de la vía contigua.

Justo en ese momento se aproximaba en dirección contraria el tren Alvia 2384 de Renfe, compuesto por cuatro coches, una longitud de 105 metros y un peso de 270 toneladas. Este tren, que circulaba con dirección a Huelva respetando el cuadro de velocidades máximas del tramo, colisionó irremediabilmente con los coches descarrilados del tren Iryo, que invadían el gálibo de la zona al paso de nuestro tren Alvia, aproximadamente en el punto kilométrico 318,200. A las 19:43:41, nuestro tren dejó de

transmitir datos a la plataforma LeadMind, registrando una velocidad en ese instante de 208 kilómetros/hora. Recientemente hemos sabido, al hacerse pública la información del registro jurídico que custodia la CIAF, que dicho registro dejó de almacenar datos a las 19:43:44, momento en el que circulaba a 204 kilómetros/hora, y hora en la que se considera que se produjo la colisión entre ambos trenes.

Estos datos nos llevan a concluir, por la información que conocemos, que fueron cuatro segundos los que transcurrieron desde que el equipo actuó automáticamente sobre el freno de emergencia hasta la colisión, no habiendo reacción posible por parte de nuestro personal para evitar el impacto. El choque fue inevitable. Primero, porque se requieren mucho más de cuatro segundos para detener el tren tras un frenado de emergencia. Y también porque la distancia que hubiera necesitado el Alvia para su detención total es superior a la que existía entre ambos trenes en el momento en que los sistemas detectaron la ocupación de vía. Tampoco habría sido posible la visualización del Iryo por parte del maquinista, dada la distancia y la falta de luz a esa hora de la tarde. Como consecuencia de la colisión, los dos primeros coches del tren Alvia cayeron por un terraplén lateral de 4 metros de altura, el coche 3 quedó medio volcado, transversal a la vía, y el 4 descarrilado completamente. He mencionado antes el detalle de las características de los trenes para evidenciar la diferencia de peso y longitud de ambos, lo que sin duda tiene una relación directa con las consecuencias del impacto.

El tren de Renfe siniestrado era la unidad 61 de la serie 120, un tren fabricado por CAF, que puede alcanzar los 250 kilómetros/hora, de rodadura desplazable y bitensión. La serie 120 tiene cuatro coches unidos neumática, mecánica y eléctricamente y, concretamente, esta versión de la serie cuenta con una capacidad de 223 plazas. El tren contaba con todas las revisiones técnicas necesarias y la última se había realizado el mismo 5 de enero.

En el tren de Renfe accidentado trabajaban dos personas de la plantilla de Renfe Viajeros: el maquinista Pablo —como ya he comentado anteriormente—, que falleció en el siniestro; y la interventora, Raquel, que se vio conmocionada por un golpe en la cabeza. Tanto Pablo como Raquel habían efectuado este recorrido en anteriores ocasiones, tenían conocimiento previo del itinerario y contaban con las formaciones y los certificados correspondientes tanto en la infraestructura como en el material rodante. Pablo era trabajador indefinido del Grupo Renfe, donde entró como becario en junio de 2022. Hasta el día del accidente había realizado el trayecto Madrid-Huelva en diecinueve ocasiones; poseía las competencias exigidas por la legislación para conducir este tren; estaba autorizado para conducir la serie 120; estaba autorizado para conducir en esta línea, la 010; tenía vigente el último reconocimiento médico y había realizado los cursos de reciclaje habilitantes para el mantenimiento del título. Raquel también ostentaba la formación, habilitaciones y competencias necesarias para la correcta prestación del servicio. Asimismo, disponía de amplia experiencia en la realización del mismo trayecto, habiendo efectuado 446 veces el turno correspondiente. Raquel es trabajadora de Renfe desde 2016 y está habilitada como auxiliar de cabina desde 2023. Como ven, ambos contaban con la correspondiente preparación para la prestación del servicio, disponiendo de todas las habilitaciones reglamentarias en vigor, así como de los reconocimientos médicos vigentes.

A continuación, paso a exponer el detalle de las actuaciones de Renfe tras el siniestro, comenzando por explicar el funcionamiento de la operativa en gestión de incidencias. Renfe gestiona la operación ferroviaria a través de los centros de gestión de operaciones —que llamamos CGO—, bajo la regulación del administrador de la infraestructura. En la operativa diaria, los CGO realizan actividades englobadas en cinco categorías principales: la gestión de la producción, la gestión comercial, la gestión de las estaciones, la gestión de la información y la coordinación con la seguridad y las emergencias a través del centro que tenemos destinado a ello, que denominamos CECON. Cada centro de gestión clasifica las incidencias por niveles de gravedad en función de la afección en minutos, en trenes o en personas viajeras y las gestiona de forma diferenciada. De esta clasificación depende la intervención del Centro de Coordinación Nacional de Seguridad y Emergencias de Renfe,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 5

que, como decía, se llama CECON. Quiero evidenciar con esto, señorías, que el sistema dispone de una red de centros de gestión de operaciones con unos procedimientos definidos y de profesionales experimentados en la gestión de las incidencias.

Como es lógico, para una correcta respuesta ante emergencias, es imprescindible la colaboración entre los distintos intervinientes de Renfe y de ADIF. Para ello, en ambas entidades contamos con un protocolo para la gestión de la autoprotección y las emergencias, en el que se recogen las directrices para la gestión y la coordinación de estas, estableciendo las responsabilidades y competencias de cada uno. En el protocolo se contempla que el primer escalón de comunicación y coordinación entre Renfe y ADIF se produce a través de los centros territoriales, y la relación a nivel central de las emergencias se establece entre el CECON y el CAS 24 h. También se concreta que la comunicación y actualización de la información con los servicios de intervención en emergencias se debe realizar a través de un interlocutor único, que es el CAS 24 h.

En el momento del accidente, los centros de gestión operativos para la línea Madrid-Sevilla Santa Justa fueron el Centro General de Coordinación de Madrid y el CGO de Sevilla y sus correspondientes de emergencias en el territorio y el centralizado. Renfe activó entonces el nivel 2 de emergencia y, poco después, el Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes Ferroviarios y sus Familiares. A las 20:03, ADIF emite el primer comunicado público señalando el descarrilo de ambas composiciones, Iryo y Alvia, e indicando la existencia de heridos en ambos trenes. En este contexto, el nivel 2 del gabinete de crisis empezó a trabajar de inmediato para coordinar las acciones que debían ejecutarse como reacción al accidente. El nivel 2 del gabinete de crisis es un órgano cuyo objetivo es proporcionar un marco de decisión básico, rápido y escalable ante incidencias de alto impacto que comprometan la continuidad del servicio, la seguridad, la reputación de la empresa y la atención al cliente en todas sus dimensiones. Cuenta con noventa personas de Renfe activas y con total disponibilidad.

Renfe Ingeniería y Mantenimiento activó a su vez las brigadas de socorro de Córdoba y de Sevilla. La brigada de socorro es un equipo especializado de intervención que actúa de forma inmediata cuando se produce un accidente ferroviario con afección a la circulación, al material rodante o a la seguridad, y actúa siempre bajo la coordinación del centro de control y en colaboración con los servicios de emergencia. El objetivo último de las brigadas de socorro es el de la liberación de la vía y de los posibles viajeros atrapados. Se desplazaron diecisiete personas de Córdoba y Sevilla. El jefe de la base de Córdoba y varios agentes se adelantaron con una furgoneta, mientras el resto de la brigada de Córdoba y el equipo de intervención acudieron al lugar del accidente en un camión vial. Además de colaborar en el rescate de heridos y supervivientes, el primer cometido de las brigadas es la valoración de los medios necesarios para la excarcelación y liberación de la vía. A la vista de la situación de los trenes, las brigadas iniciaron la búsqueda de los medios externos precisos para retirar el material y realizar el proceso de excarcelación. Por otra parte, había que atender las necesidades de movilidad de los viajeros de los trenes accidentados. Para ello, se envió un tren vacío hasta Villanueva de Córdoba que pudiera acceder desde el lado norte y también se envió otro tren a Córdoba para acudir desde el lado sur. Finalmente, se dispusieron autobuses que trasladaron a las y los viajeros que quisieron desplazarse a su destino.

Respecto a los trenes que se encontraban en ruta, me gustaría explicarles cómo se dio respuesta a todas las personas que se encontraban en los trenes que se vieron afectados directamente por la suspensión de la circulación. Había 4457 viajeros afectados de 17 trenes que quedaron sin poder llegar a su destino. De ellos, 10 se encontraban circulando en ese momento con la siguiente casuística: en Córdoba quedaron detenidos 3 trenes que se dirigían a Madrid desde Algeciras, Sevilla y Granada; en Villanueva de Córdoba, otros 3 trenes que se dirigían de Barcelona a Sevilla y desde Madrid a Málaga y a Sevilla; en Puertollano quedó detenido un tren Madrid-Sevilla; en Majarabique, 2 trenes que se dirigían a Madrid desde Sevilla y Cádiz, y en la bifurcación de Alcolea y Adamuz, un AVLO Sevilla-Cádiz. Además de estos 10 trenes que se encontraban en ruta, otros 7 quedaron sin salida o suprimidos: En la estación de Atocha quedaron sin poder continuar el viaje los

trenes pasantes Barcelona-Sevilla y Murcia-Málaga, y se suprimieron en origen los trenes Madrid-Málaga, Madrid-Sevilla, dos Málaga-Madrid y un Sevilla-Madrid. Renfe dispuso autobuses para facilitar el viaje a aquellas personas que tuvieron que retroceder a Atocha o que no habían podido salir de allí destino Andalucía. Estos autobuses salieron entre las dos y media y las cuatro de la madrugada con destino a Ciudad Real, Córdoba, Málaga, Sevilla y Cádiz, transportando aproximadamente 425 viajeros y viajeras. Los autobuses pasaron por Ciudad Real para recoger a aquellos viajeros necesarios que tenían destino Córdoba, Málaga y Sevilla. En la estación de Atocha, pernoctaron aproximadamente 18 personas, que estuvieron asistidas en todo momento por personal de Renfe, de ADIF y de Cruz Roja, y a la mañana siguiente se les pusieron los medios necesarios para llevarlas a su destino. En lo que respecta a la solución de los trenes que circulaban o preveían hacerlo por el corredor sur esa noche, se dispusieron taxis y autobuses a destino. Entre las personas que cogieron estos autobuses se distribuyeron 500 bolsas de viaje con bebida y bocadillo.

En resumen, las decisiones que se adoptaron fueron la vuelta al origen de la mayor parte de los trenes que se habían encontrado en el trayecto, la creación de un plan alternativo de transporte con autobús y taxis, facilitando la movilidad, y, además de ello, se reforzó el personal de estaciones en Atocha, Córdoba, Sevilla y Málaga y activamos el sistema de cambio y devoluciones gratuitas para los trenes afectados. Todas estas acciones fueron comunicadas oportunamente a las viajeras y los viajeros a través de mensajes, correo electrónico y vía WhatsApp.

Me referiré ahora a la gestión realizada por el PAVAFF, comenzando por explicar en qué consiste este plan. Como ustedes saben, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, obliga a las empresas ferroviarias a disponer de un plan de asistencia a víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, un documento que determina cómo debemos organizarnos y actuar para asistir a víctimas y familiares en caso de un accidente ferroviario grave, como fueron los dos que hoy nos ocupan. Renfe aprobó su PAVAFF en mayo del 2015, y en él se contempla la participación de equipos multidisciplinarios, que trabajan de manera estructurada y coordinada en torno a siete grupos de trabajo. Desde el momento en que se decidió activar el PAVAFF, toda la operativa comenzó a funcionar. Se activó la línea 900 10 10 20, de atención, y se decidió constituir los centros de apoyo a las familias, CAF, formados por personal de Renfe y profesionales de atención psicológica, en Córdoba, Madrid, Sevilla y Huelva. De todo ello estuvimos dando información pública a través de nuestros canales habituales.

También procedimos a ejecutar el protocolo establecido para seguir el caso del siniestro con la aseguradora del seguro obligatorio de viajeros. A partir de ese momento, todos los viajeros y familiares afectados que fueron solicitándolo recibieron el alojamiento, manutención y transporte requeridos, así como ayuda sanitaria y psicológica. El teléfono de información —que hoy en día sigue operativo— ha atendido 5472 llamadas entre el 18 de enero y el 13 de abril, de las cuales, 3391 estaban relacionadas con víctimas de Renfe y 1860 se correspondían con llamadas que preguntaban por el tren Iryo accidentado. Al final, se han registrado 1033 peticiones.

En cuanto a los CAF, su actividad fue la siguiente: el CAF de Madrid se ubicó en la sala de autoridades de la estación Puerta de Atocha-Almudena Grandes, por indicación de ADIF, y se mantuvo operativo hasta el 21 de enero a las 21:00. El CAF de Córdoba se instaló inicialmente en la estación de Córdoba Julio Anguita, para trasladarse el día 19 al Centro Cívico Poniente Sur y, posteriormente, a un hotel situado a diez minutos del centro de Córdoba; se desactivó el 24 de enero a las 13:30. El CAF de Huelva se instaló en la sala de personal de intervención de la estación y permaneció operativo hasta el 19 de febrero; desde entonces, la estación de Huelva quedó como punto de entrega de enseres bajo cita previa.

Respecto a las víctimas, les señalo que el PAVAFF constató, a través de los sistemas internos de registro de billetes, que en el tren Alvia accidentado viajaban personas de diversas nacionalidades, concretamente de Portugal, Rumanía, Cuba, Perú y Bolivia, extremo que se puso en conocimiento de la oficina consular del Ministerio de Asuntos

Exteriores. El PAVAFF se responsabilizó de la atención a las familias de estas víctimas y facilitó todas las gestiones necesarias, incluyendo desplazamientos, con asunción de los costes de billetes de avión, alojamiento y cualquier otro medio que resultara preciso. Muchas de las familias de las víctimas permanecieron en Córdoba varias jornadas, a quienes hubo que atender en necesidades que iban más allá de la propia ayuda psicológica. Durante las jornadas en que se mantuvo el dispositivo extraordinario, a requerimiento de Renfe, Cruz Roja Española garantizó la logística de las comidas tanto para las familias como para el personal desplazado al CAF. También tuvimos que gestionar el hospedaje de todas estas personas. Las víctimas y sus familiares han contado en todo momento con apoyo psicológico tanto de forma presencial en los CAF como telefónica. En los CAF, la disponibilidad de profesionales fue continuada durante todo el periodo que estuvieron operativos cada uno de ellos. En total se contó con 56 profesionales: 12 en Madrid, 18 en Huelva y 39 en Córdoba. En una primera fase de emergencia, se proporcionó una intervención inmediata destinada a contener el impacto emocional inicial y ofrecer un primer apoyo profesional. En una segunda fase de posemergencia, hemos mantenido la asistencia psicológica, con un equipo de 35 profesionales especializados en trauma y duelo. Y actualmente se ofrece una atención psicológica continuada y adaptada a las necesidades de cada persona y de tipo asistencial.

Como comenté anteriormente, una vez activado el Plan de Asistencia a las Víctimas de Accidentes Ferroviarios, se procedió a ejecutar el protocolo para la gestión del seguro obligatorio de viajeros —SOV— contratado por Renfe. En caso de accidente, este seguro cubre los gastos de asistencia sanitaria y apoyo psicológico; servicios funerarios; servicios de manutención, alojamiento y transporte de familiares o personas afectadas; y, por último, las indemnizaciones en caso de fallecimiento y lesiones corporales. Señorías, debo decir que, a través del PAVAFF, el equipo de Renfe ha estado y sigue estando desde el primer momento en contacto permanente con las víctimas y sus familiares, facilitando toda la información y ayuda que han necesitado y agilizando todas las tramitaciones de las cuestiones relativas a los seguros en todo cuanto ha estado en nuestra mano. Con el objetivo de que se atendieran todas las necesidades de las víctimas, Renfe ha dado cobertura a muchos gastos no incluidos en la póliza y a otros tratamientos no prescritos específicamente por los médicos. Por otra parte, la cobertura de la asistencia psicológica alcanza hasta los familiares de segundo grado de consanguinidad o afinidad, y estamos haciendo excepciones, dada la gravedad del accidente y su impacto en determinadas familias. Señorías, la interlocución con las víctimas del accidente de Adamuz es diaria hoy en día. Una vez más, quiero transmitir nuestro apoyo y disposición para seguir haciendo seguimiento de cada uno de ellos y ayudarles en todo lo que necesiten a través del PAVAFF, que sigue activo. Para finalizar con el apartado de seguros, quiero resaltar que estas indemnizaciones del SOV de Renfe, tanto por lesiones como por fallecimiento, son compatibles e independientes de las que los afectados puedan recibir del seguro de responsabilidad civil y de las aprobadas por el Gobierno a través del Real Decreto Ley 1/2026 o de cualquier otro seguro concertado por el viajero o referente a él.

Señorías, no quiero finalizar esta mención a la actividad del PAVAFF sin referirme a la gestión de enseres y equipajes. El personal de Renfe se encontraba dispuesto, en el lugar del accidente, a realizar la recogida de equipajes cuando la autoridad lo permitiese, pero esto no ocurrió hasta el mediodía del 21 de enero. Desde entonces y durante varios días, siempre bajo custodia o supervisión del personal de seguridad, se estuvieron recogiendo enseres y se iban trasladando a Huelva para su limpieza y entrega. El reparto se organizó en la estación de Huelva entre el 23 de enero y el 20 de febrero. Aún hay enseres que permanecen bajo custodia y pendientes de entrega. En total, los recursos humanos movilizados directa o indirectamente para la atención de este accidente han sido de 194 personas, 101 de Renfe y 93 externas.

Acabo así, señorías, con lo referente al accidente de Adamuz, pero he de explicar también la operativa puesta en marcha en Renfe para poder mantener el servicio durante el tiempo que se mantuvo la vía cortada. Fue una operativa diseñada en apenas veinticuatro horas con el objetivo de que Andalucía no quedase desconectada del resto del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 8

país, porque ante todo nuestra misión es facilitar la movilidad, haya o no negocio en ello. Y también quiero dar las gracias al personal tanto de Renfe como de empresas auxiliares y de las empresas de autobuses que ha hecho posible que los servicios se prestaran sin incidencias, y, cómo no, a las viajeras y los viajeros, que han asumido pacientemente los inconvenientes del transbordo por carretera durante casi un mes.

Señorías, expuestas todas las circunstancias que rodearon el accidente de Adamuz, paso a describir lo que ocurrió dos días después en Gelida. Como es conocido, el 20 de enero, a las 20:57, el tren número 77456 de la línea R4 de Rodalies, que circulaba en doble composición realizando el trayecto Sant Vicenç de Calders-Manresa, colisionó con un segmento de muro de hormigón que se encontraba invadiendo el gálibo de la vía en el punto kilométrico 64,200. Las consecuencias fueron un maquinista fallecido y 41 heridos, 5 de ellos de carácter grave. En el tren viajaban 43 personas, 4 de ellas eran personal ferroviario y 39 eran viajeros y viajeras. En el momento de conocerse el accidente, Renfe también activó el PAVAFF —que ya conocen— y el nivel 2 del gabinete de crisis. Ese día el servicio de Rodalies de Cataluña estuvo afectado por los efectos de la borrasca Harry, que trajo lluvias intensas y fuertes rachas de viento. Estos fenómenos meteorológicos adversos condicionaron la circulación en varias líneas y generaron incidencias en distintos puntos de la infraestructura ferroviaria. Así pues, el tren accidentado salió de Sant Sadurní d'Anoia a las 20:53; apenas pasaron cuatro minutos cuando el maquinista —que circulaba a 57 kilómetros/hora, cumpliendo la limitación de velocidad de 60 kilómetros/hora, activa por obras en el tramo— activó el freno de emergencia. Recorrió 60 metros hasta que, cuatro segundos después, se produjo el impacto contra el muro, que quedó incrustado en la cabina. Es decir, los primeros datos observados en el registrador del tren indican que dispuso de muy poco tiempo y muy poca distancia para frenar. Lo más probable es que el tren llegara al lugar en el momento en el que el muro se estaba desplomando, lo que explicaría esta escasez de tiempo. Esta hipótesis la comparte también la CIAF. No obstante, en cualquier caso, mientras la investigación siga abierta, en este momento solo podemos hablar de que es una hipótesis. En la cabina viajaban cuatro personas: el fallecido, Fernando, que era becario de conducción en prácticas; y otros tres tripulantes, el maquinista titular, jefe de tren, y dos maquinistas en formación, que resultaron heridos graves. Además de los tres tripulantes, el accidente dejó otros 38 heridos, 2 graves, 6 menos graves y 30 heridos leves, por lo que el total de personas que resultaron heridas por este accidente fueron 41.

Como podrán suponer, como consecuencia del impacto, resultaron gravemente afectadas las dos composiciones, especialmente el coche motor de la unidad que iba en cabeza. Este automotor, de la serie 447, es un vehículo eléctrico construido por CAF, que alcanza una velocidad máxima de 120 kilómetros/hora y que cuenta con una capacidad de 270 plazas sentadas y 391 plazas de pie. El tren siniestrado circulaba en doble composición. La que iba en cabeza pertenece al primer lote de la serie 447, que entró en servicio en 1991 y cuyo mantenedor, Irvia, había realizado la última revisión el 19 de enero. Por tanto, se encontraba en condiciones de prestar el servicio con totales condiciones de seguridad. Al punto del accidente se desplazaron equipos de Protección Civil de la Generalitat de Catalunya, que coordinaron la asistencia tanto en el lugar como en hospitales de campaña instalados a tal efecto. Se movilizaron los bomberos de la Generalitat y el sistema de emergencias médicas. El punto de acceso del tren accidentado fue la bodega Torelló, a cuyos responsables agradecemos expresamente la colaboración prestada en este difícil momento, ya que permitió disponer de un espacio para el sistema de emergencias médicas, atender a personas heridas y organizar la atención a la emergencia. La afectación al transporte se resolvió mediante un servicio alternativo por carretera, dispuesto tanto para los viajeros del tren siniestrado como para los trenes que se encontraban en ruta en ese momento.

Renfe ubicó el CAF en el Centro Cívico de Subirats, en el mismo lugar donde se instaló el de Protección Civil. No obstante, de madrugada, ante la poca afluencia de público, se trasladó a la estación de Barcelona-Sants. El CAF permaneció operativo en Sants hasta que se desactivó en la tarde del día 22 de enero. Cada día hubo entre dos y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 9

cuatro personas de Renfe y dos psicólogos presenciales. Se han gestionado, en este caso, 25 asistencias psicológicas presenciales, telefónicas o mediante videollamada. Hasta el 27 de febrero, el PAVAFF de este accidente ha atendido 87 peticiones y ha recibido 176 llamadas que no estaban relacionadas con el accidente. En cuanto a los enseres, han permanecido en custodia de Renfe desde que se pudo acceder al interior del tren el 21 de enero. Hasta el 13 de abril se han realizado nueve entregas. En total, los recursos humanos movilizados directa o indirectamente para la atención de este accidente han sido de 91 personas: 55 de Renfe y 36 externos.

Señorías, estos meses hemos estado redoblando esfuerzos para restaurar la percepción de que el ferrocarril es un medio de transporte seguro, quizás el que más, a pesar de que en ocasiones puedan ocurrir, como ha sido el caso, desgraciados accidentes. Quiero poner de relieve los esfuerzos realizados por el personal de Renfe, a quien agradezco su profesionalidad, dedicación y empeño en tratar de facilitar la movilidad cuando no ha sido posible prestar el servicio con toda la normalidad. Han sido muchas horas, muchas noches de trabajo que es justo reconocer y agradecer. Asimismo, quiero trasladar nuestro compromiso con las víctimas. Las hemos acompañado y lo seguiremos haciendo. Y, cómo no, usaremos esta experiencia para mejorar nuestros procedimientos y detectar elementos de posible mejora.

Señorías, Renfe no solo ha estado al lado de las víctimas, sino que lo va a seguir estando. Renfe es una víctima más de dos siniestros que han afectado a nuestro personal y a nuestros viajeros. Creo, sinceramente, que hemos atendido la crisis como cabe esperar de una operadora pública responsable, que prioriza el interés general y la atención a las necesidades de movilidad de la ciudadanía. Espero que con el debate de hoy traslademos a la opinión pública un mensaje de credibilidad y confianza hacia la operadora pública ferroviaria que a todos nos corresponde proteger: Renfe es segura. Renfe ha estado, está y estará siempre trabajando para facilitar la movilidad de la ciudadanía, por complejas que sean las circunstancias.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tras la intervención del señor presidente de Renfe tienen la palabra, por un tiempo máximo de ocho minutos, los portavoces de los grupos parlamentarios.

Comenzamos por el grupo parlamentario que ha pedido la comparecencia, en este caso el Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra la señora Rueda Perelló.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: El presidente de Renfe ha terminado su intervención transmitiendo un mensaje de credibilidad a la opinión pública y, tristemente, hoy ninguna de sus palabras vierte credibilidad. No puedo creer que diga, que afirme, que manifieste en esta Cámara que Renfe es una víctima cuando hace alusión a los accidentes de Adamuz y de Gelida. Eso es inhumano y demuestra la poca categoría moral a la que tristemente nos tienen acostumbrados quienes están en puestos de responsabilidad, ya no solo en este Gobierno, sino en Renfe, ADIF, etcétera.

Ante la mayor crisis ferroviaria en España, ante la mayor crisis operativa de Renfe, es un escándalo que sea hoy la primera vez que comparece en esta legislatura; legislatura que empezó en 2023. El Grupo Parlamentario VOX ha pedido su comparecencia en reiteradas ocasiones. La pedimos para dar cuenta de las continuas incidencias y para informar de las actuaciones que debería haber llevado a cabo para solventar estos hechos hace años, y por aquí no ha comparecido. Pedimos también su comparecencia para explicar los incidentes en la prestación del servicio ferroviario a consecuencia del apagón eléctrico, del que hoy hace un año, y tampoco. Y hemos pedido su comparecencia para informar sobre las circunstancias, causas y responsabilidades derivadas del trágico accidente en Adamuz, y sí, ha relatado una serie de hechos, que ya conocemos por informaciones periodísticas, pero no ha entonado el *mea culpa* en ninguna de sus palabras.

Han pasado tres meses desde el accidente de Adamuz, un año desde el apagón, tres años de incidencias continuas en cercanías, media y larga distancia; incidencias todos los

días, en reiteradas ocasiones, en la mayoría de las líneas, y no dice nada. Siento indignación al escuchar sus palabras en esta Cámara porque su intervención, al estilo de Óscar Puente o del presidente de ADIF, es cero autocrítica y cero responsabilidad. En la empresa privada estarían todos despedidos. Tristemente, son los españoles las víctimas de enchufes y favoritismo político y, por supuesto, las víctimas en la elusión de responsabilidades.

En las declaraciones de hoy ha dicho «personas que habían confiado en el tren para realizar su viaje», cuando hacía alusión a las víctimas de los accidentes ferroviarios. Sí, personas que habían confiado en el tren. Y ahora se atreve a decir que pueden confiar en Renfe. ¿Pueden confiar en Renfe? ¿Pueden confiar en Renfe, cuando no hay día que no veamos titulares donde se ve la negligente gestión que ha sido la causa del accidente y no las circunstancias adversas como ha manifestado esta mañana? Dice que durante el trayecto se dio la fatalidad. ¿La fatalidad es no tener ese sistema de detección de la rotura de vías? ¿La fatalidad es no llevar a cabo una gestión eficiente de un sistema ferroviario del que hemos sido un gran ejemplo a nivel internacional y que ahora es un fraude, poniendo en peligro la vida de los usuarios? Ha mencionado a Pablo y Raquel. Descansen en paz. Pablo, Raquel y todas las víctimas de ambos accidentes son las víctimas de la incompetencia en una gestión que es criminal. Los familiares no desean interlocución fluida, que es lo que usted ha dicho hoy, los familiares querrían seguir abrazando y disfrutando de sus seres queridos.

Ha dicho también que Andalucía está desconectada del resto del país. ¿Quién es el responsable? ¿Quién es el responsable? Este Gobierno, el ministro y, por supuesto, quienes tienen un puesto de responsabilidad en Renfe y ADIF. Renfe es una entidad pública adscrita al Ministerio de Transportes que actúa como operador ferroviario, se encarga del transporte de viajeros, de mercancías, opera en cercanías, en media y larga distancia y no ha hecho mención alguna a su negligente gestión.

Su llegada ha estado inmersa en un nombramiento impulsado por Óscar Puente; se hablaba de su afinidad política. En su nombramiento se ha hablado también de una adquisición de vehículos de lujo para su cúpula: 313 000 euros para dotar a la cúpula de cuatro vehículos de alta gama mientras el servicio ferroviario sufre incontables incidentes. ¿Considera apropiado destinar más de 300 000 euros a vehículos de alta gama para la cúpula en un contexto de constantes incidencias en el servicio ferroviario?

Respecto a los enchufes, son 28 los enchufes en puestos de dirección en sus primeros siete meses al frente de la compañía, con un coste para las arcas de esta en torno a 2,5 millones de euros. Estamos inmersos en la mayor crisis del servicio ferroviario. En esos 28 nombramientos de directivos, ¿hay resultados concretos? ¿Esos fichajes están garantizando un servicio pleno? ¿Esos fichajes están consiguiendo que no viajen hacinados los españoles o que se queden tirados en medio del campo? Usted apostaba mucho por la bicicleta. Parece que quiere que todos los españoles vayan en bicicleta, pero no sé cómo van a llevar a sus familiares a los hospitales en bicicleta.

Su gestión y la de este Gobierno está caracterizada por esos enchufes. A lo mejor hay que mencionar a esta «Miss Asturias», militante del PSOE, enchufada en la filial de Renfe. Pero es que usted, como presidente de Renfe, frenó una investigación por fraude laboral para no molestar a los sindicatos. Sindicatos —estómagos agradecidos— a los que se paga con el dinero que se confisca vía impuesto a los españoles. Usted, como presidente de Renfe, dio el orden de archivar una investigación interna a un grupo de maquinistas de Rodalies para no enojar a los sindicatos. Palabras del Sindicato Ferroviario: Vergüenza debería darle al ministro de Transportes, al presidente de Renfe y a los directores y directoras generales que conforman parte del Consejo de Administración de LogiRAIL, de tener en pleno siglo XXI, con un Gobierno supuestamente progresista, una aberración laboral como tienen con LogiRAIL. A ver si puede decirnos algo en relación con esto.

Hay otro escándalo más. Renfe ha anunciado la creación de una sociedad de autobuses, participada al 49% por la compañía y al 51% por el adjudicatario. Inicialmente presentó el proyecto como una inversión de 61,5 millones, pero se está anunciando que el contrato tendrá un presupuesto inicial de 588 millones, aunque parece ser que van a ser

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 11

más. La pasada semana nos reunimos con ANETRA, que es la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, y están muy preocupados, muy preocupados y altamente indignados por las condiciones de acceso a la licitación: falta de transparencia y parece ser un contrato *ad hoc*, ya que dejan fuera de licitación al 99% de las empresas del sector. Se le olvida que es un sector atomizado. ¿Es un chiringuito más? (**Rumores**). Porque se supone que quieren planificarlo para dar servicio a las modificaciones que van a hacer, a las mejoras, pero esto no tiene buena pinta.

Finalizo. Málaga está aislada. Anunciaban que el 27 de abril se reanudaría y ahora dicen que no, que se va a reanudar el 1 de mayo, con el inicio de la campaña. ¿Es una medida más de propaganda? Hemos conocido que vamos a estar más de cinco meses sin trenes entre Málaga y Torremolinos en la línea C-1 porque se va a cortar por obras. ¿Van a cumplir con los plazos previstos? Son miles de viajeros los que dependen de esta línea, y hay que destacar que esta zona, ampliamente poblada, sufre restricciones y mover a los turistas y residentes en autobús no parece que sea la mejor opción.

La señora **PRESIDENTA**: Vaya terminando, por favor.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: No es muy coherente decir que quieren que los ciudadanos apuesten por un servicio sostenible como es el tren cuando no hay día que no hay incidencias, retrasos o cancelaciones. Tristemente hemos visto accidentes y una falta de planificación. Le pido, por favor, que responda a todas las preguntas que le he formulado.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Gracias.

Agradecemos a exposición, en todo caso como en anteriores comparecencias, o Bloque Nacionalista Galego non vai entrar de forma directa no caso dos accidentes a que se fixeron referencia, pero si nos preocupa a cuestión máis xenérica da seguridade no transporte ferroviario e, no caso de Galiza, particularmente porque temos aínda neste momento 53 puntos en que existen limitacións temporais de velocidade. Non hai unha explicación suficiente de por que se manteñen en algúns casos durante anos estas limitacións temporais de velocidade, podemos entender aquelas que teñen como obxectivo os traballos que se podan facer no ámbito da vía e para a limpeza, obras, outras, insisto, puntuais, mais non parece de recibo que se manteñan algunhas limitacións durante anos e que se manteña ademais un número tan elevado de limitacións. A pregunta, por tanto, é se no caso de Galicia, como outras no conxunto do Estado español, esa limitación que xa case podemos dicir que son estruturais porque non son puntuais, teñen que ver con razóns de seguranza na circulación e por que non se actúa para eliminalas de forma máis rápida e de forma máis áxil?

Hai apenas uns días, creo que o 21 se non me engano, o 21 de abril produciuse un novo accidente na liña, ou incidente como queiran denominalo, na liña na rede de ancho métrico, na Liña Ferrol-Ribadeo da antiga liña de FEVE, á altura de Moeche, un incendio que obrigou a evacuar a totalidade da pasaxe nun punto ademais de difícil acceso, en condicións complicadas. Claro, isto podería ser tamén máis un fatal accidente, pero o que acontece é que nesa liña Ferrol-Ribadeo, os accidentes e os incidentes son lamentablemente demasiado habituais. O Bloque Nacionalista Galego xa fixo reiteradas preguntas ao respecto e a resposta é que se está traballando para modernizar tanto a vía como o material rodante. Até agora non parece que os traballos que se realizaron nese sentido teñan unha consecuencia práctica, que promova unha maior seguranza e unha maior fiabilidade nesta liña, que podería facer perfectamente un servizo de proximidade en todo o norte do noso país, e non o está a facer, xustamente por esa falta de fiabilidade. Polo tanto, o que lle pregunto é se Renfe ten algunha previsión de renovación naquela parte que lle atinxe, que lle afecta máis directamente, da renovación do material rodante,

de mellora, tamén das frecuencias do persoal da atención, por tanto, integral aos usuarios e usuarias para que poida funcionar en debidas condicións?

E en terceiro lugar, quería facer referencia a unha situación que tamén se ven reiterando no eixo Atlántico, como é as frecuentes demoras ou os frecuentes atrasos nos servizos e mesmo, pois, a suspensión, produciuse hai apenas aínda uns días, a suspensión ou suspensión de servizos por explicación de Renfe inexistencia de maquinistas. Non sabemos como é posíbel que nun só día se suspendan varios servizos porque non hai dispoñibles maquinistas, cal é a previsión que fai Renfe? Cal é a razón de que isto aconteza, sobre todo porque non é a primeira vez? Parece que non teñen dimensionados os maquinistas e en todo caso non teñen unha previsión de posíbeis incidencias, baixas, o que for, para garantir que o servizo se prestan nas debidas condicións, que non se suspende e que ademais se fai con seguridade. Nós entendemos que esas demoras, eses atrasos e a suspensión do servizo non está xustificada e queremos tamén que a cidadanía e os usuarios e usuarias teñen dereito a que se produza unha explicación de cales son as causas, e, sobre todo, queren saber que se está traballando para intentar resolver esta situación.

E por último, aínda que non teña que ver coa seguranza, pero si moi importante para nós, Renfe acaba de suprimir a conexión entre a Coruña e Barcelona, sen demasiadas explicacións. Esta é unha conexión que presta un servizo que é fundamental xa previamente co pretexto da pandemia suprimiron o tren nocturno Monforte-Barcelona, pero agora suprime esa conexión entre a Coruña e Barcelona sen alternativa. Nós tiñamos entendido, na nosa inxenuidade, o Bloque Nacionalista tiña entendido, que este goberno apostaba por favorecer o uso do transporte colectivo e particularmente o uso do ferrocarril e o que vemos polo menos no noso país é que en vez de aumentar frecuencias, como xa levamos tempo reclamando, aumentar prazas, aumentar servizos, o que están facendo é suprimir servizos. Isto, desde logo, non é apostar polo ferrocarril nin por unha mobilidade sustentábel, é xustamente todo o contrario. Polo tanto, tamén nos gustaría que houbese unha explicación, pero sobre todo tamén nos gustaría que houbese unha rectificación para garantir que na Galiza temos servizos ferroviarios á altura das necesidades, á altura do século XXI.

Moito obrigado.

Gracias.

Agradecemos la exposición. En todo caso, como en otras ocasiones, el BNG no va a entrar de forma directa en el caso de los accidentes a los que se ha hecho referencia. Pero sí nos preocupa la cuestión genérica de la seguridad en el transporte ferroviario en el caso de Galicia particularmente, porque todavía tenemos en la actualidad 53 puntos en los que hay minimizaciones temporales de la velocidad y no hay una explicación suficiente de por qué se mantiene la reducción, la limitación temporal de la velocidad. Entendemos las limitaciones cuando se hacen obras o trabajos en la vía para trabajos de limpieza, obras u otras cosas puntuales, pero no me parece de recibo que se mantengan algunas limitaciones durante años, ni que se mantenga un número tan elevado de las mismas. Mi pregunta, por tanto, es si en el caso de Galicia, así como en otros puntos del Estado español, esas limitaciones, que ya son casi estructurales porque no son puntuales, tienen que ver con razones de seguridad en la circulación y por qué no se actúa para eliminarlas de forma más rápida y ágil.

Hace solo unos días —creo que fue el 21 de abril— hubo un nuevo accidente o incidente, como quiera llamarlo, en la línea del ancho métrico Ferrol-Ribadeo, en la línea de FEVE, a la altura de Moeche: un incendio, que obligó a evacuar la totalidad del tren en un punto de difícil acceso, en condiciones complicadas. Esto podría ser un fatal accidente más, pero lo que ocurre es que en esa línea Ferrol-Ribadeo los accidentes y los incidentes, por desgracia, son demasiado habituales. El BNG ya hizo varias preguntas al respecto y la respuesta es que se está trabajando para modernizar tanto la vía como el material rodante. Hasta ahora no parece que los trabajos que se han ido haciendo en ese sentido tengan una consecuencia práctica que promueva una mayor seguridad y fiabilidad en esta

línea, que podría dar un servicio de proximidad a todo el norte de la región, que no está ofreciendo precisamente porque hay falta de fiabilidad. Por tanto, le pregunto si Renfe tiene alguna previsión, en lo que a Renfe le toca, de renovar el material rodante y mejorar las frecuencias y el personal y de integrar a los usuarios y usuarias para que el servicio pueda funcionar en las debidas condiciones.

También quería hacer referencia a una situación que se viene repitiendo en el eje atlántico, como son las frecuentes demoras o atrasos en los servicios, incluso la suspensión que se ha producido hace unos días: la suspensión de servicios por inexistencia de maquinistas, según Renfe. No sabemos cómo es posible que se suspendan varios servicios porque no hay maquinistas disponibles. ¿Qué tipo de previsión hace Renfe?, ¿por qué sucede esto? Especialmente porque no es la primera vez. Parece que no tienen dimensionados los maquinistas. En cualquier caso, no tienen una previsión de posibles incidencias, bajas o lo que sea para garantizar que se preste el servicio en las debidas condiciones, que no se suspenda y que, además, se preste el servicio con seguridad. Entendemos que esas demoras, atrasos y suspensión del servicio no están justificados. Los usuarios y los ciudadanos tienen derecho a que se les dé una explicación de cuáles son las causas y, sobre todo, quieren saber si se está trabajando para intentar resolver esta situación.

Por último, aunque no tenga que ver con la seguridad, pero sí es muy importante para nosotros, Renfe ha suprimido la conexión entre A Coruña y Barcelona sin dar muchas explicaciones. Esta conexión presta un servicio fundamental. Antes, con el pretexto de la pandemia, se suprimió el tren nocturno Monforte-Barcelona y ahora suprime la conexión entre A Coruña y Barcelona sin dar una alternativa. Nosotros, en el BNG, habíamos entendido desde nuestra ingenuidad que este Gobierno apostaba por favorecer el uso del transporte colectivo, especialmente el uso del ferrocarril. Pero al menos lo que vemos nosotros en Galicia, es que, en vez de aumentar las frecuencias —como venimos reclamando— y aumentar plazas y servicios, lo que se está haciendo es suprimir servicios. Desde luego, esto no es apostar por el tren ni por la movilidad sostenible, es justamente todo lo contrario. Por tanto, también nos gustaría que se nos diese una explicación a este respecto y que hubiese una rectificación para garantizar que en Galicia tengamos servicios ferroviarios a la altura de las necesidades, a la altura del siglo XXI.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Ahora tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), la señoría Rentería Lasanta.

La señora **RENTERIA LASANTA**: Esquerrik asko, presidentia.

Egun on guztioi.

En primer lugar, quiero agradecer al presidente de Renfe su presencia en esta comisión y las explicaciones que nos ha dado sobre los accidentes de Adamuz y Gelida, aunque creemos que esta comparecencia llega un poco tarde.

Mi grupo también quiere trasladar nuestro más sincero pésame a las familias, amistades, compañeros y compañeras de los trabajadores de Renfe fallecidos en los accidentes. Pero, señor presidente, la seguridad ferroviaria debe ser un principio irrenunciable, no puede quedar supeditada a decisiones de carácter económico, a ritmos de ejecución de obras o a prioridades. Lo ocurrido en los últimos meses obliga, como mínimo, a cuestionar si este principio se está aplicando con el rigor que debiera.

Hemos sido conocedores, a través de los medios de comunicación, de la solicitud de las grabaciones del 112 correspondientes a los momentos inmediatamente posteriores al accidente de Adamuz. Nos gustaría conocer qué se pretende esclarecer con esas grabaciones y con qué finalidad operativa, así como si el análisis se limitará a reconstruir la secuencia de los hechos o si también abarcará la gestión de la emergencia, la coordinación entre servicios y posibles disfunciones en los protocolos de respuesta. En todo caso, más allá de la reconstrucción de lo sucedido, lo verdaderamente relevante es el aprendizaje que se extraiga. En nuestro grupo entendemos que este análisis debería

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 14

servir para mejorar protocolos, revisar procedimientos de seguridad, autoprotección, reforzar la información del personal e introducir medidas correctivas que eviten que situaciones similares vuelvan a repetirse.

Por otra parte, la desconvocatoria de la huelga del pasado mes de febrero se apoyó en compromisos claros en materia de seguridad. Hoy también que nos gustaría nos aclarase si esos compromisos se están materializando o si, por el contrario, van a quedar en meras intenciones, porque la credibilidad de Renfe, de la que usted ha hablado, depende también de su capacidad para cumplir lo acordado.

En el caso de rodalies no estamos ante una excepción ni ante un problema reciente; se trata de una situación estructural sostenida en el tiempo que ha generado un deterioro progresivo del servicio y en Euskadi también llevamos tiempo denunciando una realidad marcada por incidencias constantes, falta de fiabilidad y una presión creciente sobre las y los trabajadores de Renfe.

Por lo tanto, tras los accidentes y la desconvocatoria de la huelga sería necesario conocer qué medidas concretas se van a adoptar y, sobre todo, qué cambios reales se van a producir en ámbitos como el mantenimiento, la operación y los recursos humanos. Nos interesa saber también cómo se va a garantizar que la mejora del servicio no se queda en una sucesión de anuncios, sino que tenga efectos tangibles y sostenidos en el tiempo. Desde la perspectiva de nuestro grupo también nos gustaría saber si estas medidas van a ser extrapolables a otras zonas del Estado, en particular, a las redes de cercanías de Euskadi donde los problemas, aunque menos visibles, mediáticamente también existen y se acumulan.

Entrando ya en Euskadi, queremos dejar claro desde un inicio que no buscamos una polémica territorial ni una competición por disponer del material más moderno. Somos conscientes de que, según los listados incluidos en las transferencias, parte del material que llegará tendrá mejores prestaciones que el actual. Sin embargo, esto no despeja las preocupaciones de fondo, especialmente en lo relativo a si ello permitirá resolver de manera definitiva los problemas de accesibilidad en cercanías.

La situación también resulta preocupante en los servicios regionales tanto en la Comunidad Autónoma del País Vasco como en la Comunidad Foral de Navarra. Hablamos de los trenes Regional Exprés que en muchos casos superan los cuarenta años de antigüedad, presentan un estado de conservación deficiente, sufren problemas continuos de grafitis y ofrecen condiciones de accesibilidad claramente inaceptables. Se anunció su sustitución por un material más moderno, pero la realidad es que ese material no termina de llegar. Sería importante aclarar si existe una planificación concreta para la modernización de los servicios regionales en el eje Miranda-Gasteiz-Iruña-Tudela-Zaragoza, y si hay un calendario realista y comprometido para ello, porque sustituir material antiguo por trenes concebidos para servicios de cercanías no parece *a priori* una solución adecuada para cubrir las necesidades específicas de un servicio regional de media distancia.

No queremos hablar —ya lo he dicho antes— de agravios territoriales, pero la sensación de abandono en la Comunidad Autónoma del País Vasco y en Navarra resulta cada vez más evidente. Los datos en este sentido son claros: los tiempos empeoran día a día. Entre Iruña y Madrid se ha incrementado el tiempo en 45 minutos; entre Donosti y Madrid entre 25 y 45 minutos; y entre Bilbao y Madrid aproximadamente 25 minutos. Como ejemplo, además, el primer tren de la mañana entre Iruña y Madrid ahora circula acoplado a otro que procede de Logroño incrementando, por lo tanto, el tiempo de recorrido. Nos podrá argumentar que responde a criterios de rentabilidad, pero esto abre una reflexión más amplia sobre si estos criterios se están aplicando de forma homogénea en todos los territorios ya que, de no ser así, se genera una percepción de trato desigual.

A todo ello se suma la pérdida de relaciones ferroviarias directas históricas como Irún-Bilbao-Galicia, Irún-Lisboa o Irún-Salamanca. En la CAPV y en la Comunidad Foral de Navarra no observamos únicamente dificultades objetivas, sino también una percepción de falta de compromiso y un exceso de aplicaciones que no terminan de resolver los problemas. Las obras y la búsqueda de la rentabilidad pueden explicar parte de esta situación, pero no la justifican en su totalidad. Renfe debe mejorar en seguridad, pero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 15

también en fiabilidad, accesibilidad, tiempos de viaje y atención a territorios que, con demasiada frecuencia, tienen la sensación de quedar siempre para más adelante.

Por último, y para finalizar, ayer nos enteramos por la prensa de la puesta en marcha de la línea de cercanías C-5 Aranguren-Karrantza, que tiene un impacto directo sobre el territorio y sobre el día a día de la ciudadanía. Habría sido conveniente trasladar con antelación estas decisiones a quienes correspondía, no tanto por cuestionar el contenido de la decisión, sino por una cuestión de forma que, a nuestro juicio, es relevante: la anticipación, la comunicación y la coordinación en la toma de decisiones públicas. Esto es algo que nuestro grupo venía solicitando incluso antes de la transferencia. En 2022 conseguimos una partida de 2 millones de los presupuestos generales del Estado para la electrificación de la línea Aranguren-Karrantza y en 2023 una partida de un millón de euros para reforzar los servicios ferroviarios entre Bilbao y Karrantza que han hecho posible la puesta en marcha de esta línea.

Cuando esto se cuida se facilita una mejor comprensión de las medidas, se refuerza la colaboración institucional y se evita generar una incertidumbre innecesaria en torno a proyectos que, en muchos casos, son importantes para nuestro territorio. Creemos que es un aspecto para tener en cuenta de cara a futuras actuaciones.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu. **(Pausa)**.

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

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, presidenta.

Gràcies, senyor president de Renfe per comparèixer. També comparteixo l'opinió que compareix tard.

Bé, nosaltres, primer que tot, ho hem fet moltes vegades, donem el pesem a totes les famílies damnificades en aquests accidents.

Els dos accidents, per cert, com sempre. I, en tot cas, el que sí que hem fet és diferenciar la situació dels dos accidents, que són molt diferents l'un de l'altre. En el cas d'Adamuz, el que esperem i hem demanat des del primer moment és no especular i en tot cas, que es conegui quan abans millor el resultat de la investigació i que sigui aquest el resultat de la investigació amb tota la transparència, amb tota l'assumpció de responsabilitats que comporti conèixer el per què s'ha produït aquest accident i intentar-lo evitar.

En el cas de Gelida, nosaltres hem manifestat des del primer moment que era un accident evitable. Era un accident que vam veure un panorama dantesco. La resposta del ministeri primer dient que no sabien de qui era aquell mur, un mur que està entre l'autopista i la via fèrria, o era de la Direcció General d'Infraestructures o era d'ADIF, però en tot cas depenia del ministeri. Després es va dir que havia caigut per la pluja i no és per la pluja. Ho hem dit moltes vegades, no hem reiteraré excessivament. Ara sembla ser que ho ha dit fins i tot el president de la comissió d'investigació. Els murs no cauen per la pluja, cauen pel mal manteniment, cauen perquè els drenatges dels murs no funcionen perquè amb el temps s'obturen i si no hi ha un bon manteniment, la pluja, efectivament, tira a terra un mur o esllavisse un talús, però per culpa de que no hi ha hagut un bon manteniment. I era un accident evitable. Ho hem explicat altres vegades perquè és un accident calcat al de Vacarisses del 4 de novembre de l'any 2018, on també va haver un mort, i també es va dir que era de la pluja. És el manual d'ADIF, sembla ser.

Nosaltres hem denunciat en moltes ocasions la falta d'inversió en Rodalies i aquí una de les coses que volem denunciar és, vostè ha dit que Renfe és una víctima d'aquest accident. Nosaltres ens sembla que Renfe és corresponsable perquè, és clar, no és admissible que Renfe i ADIF, que són empreses públiques que depenen d'un mateix ministeri, no siguin capaços de treballar amb col·laboració, amb exigència i d'una forma còmplice i corresponsable. No és admissible. No és admissible com la situació de Rodalies i la manca d'inversió en infraestructures que finalment vostès han reconegut, però que tenen un dèficit històric crònic que té una afectació directa en el servei que fan Renfe,

doncs Renfe no sigui un actor dinàmic intentant perseguir i pressionar a ADIF o també al ministeri perquè resolguin les incidències o les limitacions temporals de velocitat.

Al final, la percepció és que, sobretot en el cas de Catalunya, pel que està passant i pel que ha passat, és que han hagut de ser els maquinistes, plantant-se, els que han posat en evidència l'extraordinària quantitat de limitacions de velocitat que tenia aquesta xarxa, fins al punt de que la mateixa consellera del Govern de la Generalitat del Partit Socialista digués: «És que la xarxa està feta un desastre, molt pitjor del que ens pensàvem». Sorprenent. Perquè una companya del seu partit del PSC, precisament, va ser ministra del Ministeri de Transports. La senyora Paneque no pot dir que s'han sorprès del mal estat de la xarxa.

Finalment, vostès han reconegut aquest dèficit d'infraestructures. No hi ha hagut prevenció perquè no hi ha hagut manteniment. No hi ha hagut inversió en manteniment, en manteniment predictiu i preventiu. Aquells dies que plovia, una altra companyia en aquell mateix territori, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, no va suspendre ni un sol servei. I el servei va funcionar. Renfe es va paraitzar totalment, probablement per la pressió dels maquinistes, potser perquè els maquinistes estaven tips i farts d'avisar d'incidències a la xarxa i que ni Renfe ni ADIF els hi fes cas. Per tant, Renfe no és víctima. És responsable i vostè avui no ha assumit cap responsabilitat, com tampoc no ho va fer l'altre dia el president de Renfe i com tampoc no ho ha fet ningú del ministeri. Com vostè diu: «És que som víctima». Vostè el que diu és: «És que l'accident es referia al d'Adamuz. És directament atribuïble a una situació de la infraestructura». En això té raó, però vostè és responsable perquè és cert que vostè, Renfe —l'empresa Renfe que és qui porta els passatgers—, és qui és d'assegurar, és qui ha de garantir la seguretat dels passatgers, però ho fa sobre una infraestructura que també depèn del ministeri, que també és una empresa pública. Per tant, era Renfe i no els maquinistes plantant-se qui havia de pressionar, com dic, a ADIF i el ministeri per resoldre les inacabables limitacions temporals de velocitat, ara ja parlo del cas de Catalunya, per exemple. Una limitació temporal de velocitat és una alerta de seguretat. Es pretén minimitzar el risc reduint la velocitat, però el risc no és zero.

Hi ha una alerta de seguretat allà i després hi ha una altra cosa que és un mal servei a l'usuari. Vostè deu saber que hi ha moltíssimes línies de Renfe a Catalunya que van més lentes, que tarden més temps en transportar la gent que fa 30 anys enrere. Aleshores, com és que estaven tapades tantes limitacions de velocitat? Més de 200 limitacions de velocitat. Com és que hi havia limitacions temporals de velocitat que fa 20 anys que estaven pendents de resoldre i han passat 20 anys i estan pendents de resoldre? I vostè podria dir: «No, és que això és feina d'ADIF». I jo li dic: la feina d'ADIF també és feina de Renfe perquè el risc de la infraestructura acaba sent un risc dels seus passatgers. I són empreses públiques que depenen del mateix ministeri i del mateix govern.

Al final acaba passant que allò que hem denunciat des de Junts ho ha acabat confirmant tothom. La desinversió crònica, perquè també ens han dit victimistes, ens han dit: «Aquests independentistes són uns victimistes». Fins i tot el ministre apunta al principi d'aquest mandat. Deia: «Son uns exagerats, son...». A mi m'ha dit un exagerat i un demagog. M'ha dit que molts dels problemes de Rodalies és perquè roben cable, perquè hi ha molts incidents, perquè hi ha energúmens que pinten els trens. Bé, al final ja tothom reconeix que no era victimisme. El ministre també ho reconeix. La consellera també ho ha reconegut que hi ha hagut un dèficit d'inversió crònica a Catalunya que ha comportat un desastre de servei i una manca de previsió. I cada dia ho veiem, i no només en temes relacionats amb la infraestructura, senyor president de Renfe. Veiem com tracta Renfe a la gent i veiem impuntualitats constants, de vegades atribuït a les obres i de vegades no se sap a què. Veiem molt poca informació quan passen coses, fins i tot personal de Renfe, ben intencionat, no sap què dir a l'usuari perquè ell no sap, no li han dit res i no té informació per explicar. Trens amb vibracions exagerades...

Gracias, presidenta.

Gracias, señor presidente de Renfe, por comparecer; pero comparto la opinión de que comparece usted tarde.

Antes de nada, como hacemos siempre, queremos dar el pésame a todas las familias damnificadas en estos dos accidentes.

Nosotros hemos diferenciado la situación de los dos accidentes, que son muy distintos el uno del otro. En el caso de Adamuz esperamos —y lo hemos pedido desde el primer momento— que no se especule y, en cualquier caso, que se conozca cuanto antes el resultado de la investigación; y con el resultado de la investigación, con total transparencia y con la asunción de responsabilidades que va a conllevar, se conozca el porqué del accidente para intentar evitarlo.

En el caso de Gelida hemos manifestado desde el principio que fue un accidente evitable; un accidente en el que vimos un panorama dantesco ante la respuesta del ministerio. Primero dijeron que no se sabía quién era el propietario de ese muro que está entre la autopista y la vía férrea: si era un muro de la Dirección General de Infraestructuras o de ADIF; en cualquier caso, dependía del ministerio. Después se dijo que había caído por la lluvia, y no fue por la lluvia. Lo hemos dicho en reiteradas ocasiones, no voy a decirlo una vez más o de manera excesiva. Ahora, incluso, el presidente de la comisión de investigación lo ha dicho: los muros no caen por la lluvia, sino por el mal mantenimiento, porque los drenajes de los muros no funcionan, porque con el tiempo quedan obturados, y sin el mantenimiento adecuado la lluvia, efectivamente, puede derribar un muro o causar que caiga el muro de algún modo, pero siempre es por falta de mantenimiento. Este era un accidente evitable porque fue calcado al de Vacarisses del 4 de noviembre de 2018, en el que hubo una persona fallecida y también se dijo que fue a causa de la lluvia. Es el manual de ADIF, al parecer.

Nosotros hemos denunciado en muchas ocasiones la falta de inversión en rodalies, en cercanías de Cataluña. Lo que queremos denunciar aquí —usted decía que Renfe es una víctima del accidente— es que a nosotros nos parece que Renfe es corresponsable porque no es admisible que Renfe y ADIF, que son empresas públicas que dependen de un mismo ministerio, no sean capaces de trabajar en colaboración, con exigencia y de una forma cómplice y corresponsable. Eso no es admisible. Igual que en la situación de rodalies y la falta de inversión de infraestructuras —ustedes han reconocido que hay un déficit histórico crónico que tiene una afectación directa en el servicio que ofrece Renfe—, resulta preocupante que Renfe no actúe como un actor dinámico, intentando perseguir y presionar a ADIF y, al ministerio para que resuelvan las incidencias o las limitaciones temporales de velocidad.

Al final, sobre todo en el caso de Cataluña, por lo que está sucediendo y ha sucedido, la percepción es que han tenido que ser los maquinistas, plantándose, quienes pusieran en evidencia la extraordinaria cantidad de limitaciones de velocidad que tenía esta red, hasta el punto de que la misma consejera del Gobierno de la Generalitat del Partido Socialista dijo que la red está hecha un desastre, mucho peor de lo que pensábamos, lo cual resulta sorprendente, porque precisamente una compañera de su partido, del PSC, fue ministra de Transportes, de modo que la señora Paneque no puede decir que se sorprende ante el mal estado de la red.

Finalmente, ustedes han reconocido este déficit de infraestructuras. No ha habido prevención porque no ha habido inversión en el mantenimiento, en un mantenimiento predictivo y preventivo. En esos días en que llovía, en ese mismo territorio otra empresa, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, no suspendió ningún servicio; el servicio funcionó. Sin embargo, Renfe se paralizó totalmente, probablemente por la presión de los maquinistas, quizá porque estaban hartos de avisar sobre incidencias en la red y que ni Renfe ni ADIF los hicieran caso. Por tanto, Renfe no es víctima; es corresponsable. Y usted no ha asumido hoy ninguna responsabilidad, igual que el presidente de Renfe tampoco lo hizo el otro día, ni nadie del ministerio. Y cuando dice que son víctimas, lo que está indicando es que el accidente —se refería usted al de Adamuz— se puede atribuir directamente a una situación de la infraestructura, y en esto tiene razón, pero usted es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 18

corresponsable —la empresa Renfe, que es la que lleva a los pasajeros—, puesto que es quien tiene que garantizar la seguridad de los pasajeros; y lo hace sobre la base de una infraestructura que también depende del ministerio, que también es de una empresa pública. Era Renfe, y no los maquinistas plantándose, la que debía presionar a ADIF y al ministerio para resolver la cuestión de las inacabables limitaciones de velocidad, y en este caso hablo de Cataluña. Una limitación temporal de velocidad es una alerta de seguridad, es decir, se pretende minimizar un riesgo reduciendo la velocidad: pero el riesgo no es cero, existe una alerta sobre seguridad en esos tramos.

Otra cuestión es la del mal servicio al usuario. Usted debe saber que hay muchísimas líneas de Renfe en Cataluña que hoy día van más lentas transportando a la gente que hace treinta años. Entonces, ¿cómo puede ser que estuvieran tapadas estas limitaciones de velocidad? Estamos hablando de más de doscientas. ¿Por qué había limitaciones temporales de velocidad que hacía veinte años que estaban pendientes de resolverse, y han pasado veinte años y siguen pendientes de resolverse? Me puede decir que es cosa de ADIF, pero le respondería que el trabajo de ADIF también es el trabajo de Renfe, porque el riesgo de la infraestructura acabó siendo un riesgo para sus pasajeros y son empresas públicas que dependen del mismo ministerio y del mismo Gobierno. Por tanto, al final acaba pasando que lo que venimos denunciado desde Junts se termina confirmando por todo el mundo, la desinversión crónica.

Y también nos han llamado victimistas. ¡Ah!, estos independentistas van de víctimas, decían. El ministro Puente al principio de su mandato dijo que éramos unos exagerados; a mí me ha llegado a llamar exagerado y demagogo. Decían que muchos de los problemas de rodalies se debían al robo de cable, a que había muchos incidentes, energúmenos que pintan los trenes, pero, al final, ya todo el mundo reconoce que no es victimismo. El ministro también lo ha reconocido, al igual que la consejera: ha habido un déficit de inversión crónica en Cataluña, que ha conllevado el desastre y que también ha resultado de una falta de previsión. Cada día lo vemos, y no solo en cuestiones vinculadas a la infraestructura; también vemos cómo Renfe trata a la gente, y observamos impuntualidad constante, a veces atribuible a las obras y otras veces no se sabe a qué. Vemos muy poca información cuando sucede algo: incluso el personal de Renfe, con toda la buena intención, no sabe qué contestar al usuario, dado que él o ella tampoco ha recibido información de Renfe.

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

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

Trens amb vibracions exagerades, com per exemple en el cas de l'Avant, que genera incomoditat i por; manca de serveis substitutoris.

I ja l'última, és que passem del millor moment de la història del ferrocarril, que diuen vostès, a un fracàs estrepitos de la gestió espanyola del servei ferroviari. I l'última és la gran idea de recuperar una empresa pública d'autobusos, com va ser en el cas dels anys 90, liquidada als anys 90, que ara volen tornar a implantar una altra vegada. Miri, perquè s'entengui bé: no era victimisme, era un problema crònic. Però l'únic servei de transport de passatgers que perd usuaris a Catalunya, l'únic és Rodalies, que és el que gestionen vostès. Ni ferrocarrils, perquè entenguin que no és un tema d'un diputat independentista, que es passa. Ni ferrocarrils, ni metro, ni els busos urbans, ni els interurbans no perden passatgers, que són els que es gestionin des de la proximitat i per tant, i acabo, no se'ls pot responsabilitzar a vostè personalment, perquè porta poc temps a la presidència de Renfe, però és un fracàs estrepitos del Govern espanyol, tant del PP sí com del PSOE, però vostès porten set anys i això no ho han arreglat.

Termino.

Y trenes con vibraciones exageradas en el caso del Avant, lo que genera incomodidad y miedo.

Pasamos del mejor momento de la historia del ferrocarril a un fracaso estrepitoso en la gestión del sistema ferroviario. Y, además, con la gran idea de recuperar la empresa de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 19

autobuses que se había liquidado en los años noventa, que ustedes quieren implementar de nuevo. Por tanto, para que se entienda bien: no era victimismo, sino un problema crónico. Decían que el único servicio de transporte de usuarios en Cataluña que falla es rodalies, pero, para que se entienda que no es porque se quiera exagerar por una cuestión independentista: ni los ferrocarriles ni el metro ni los autobuses urbanos ni interurbanos pierden pasajeros y somos servicios que gestionamos desde la cercanía.

En definitiva —y acabo—, no se le puede responsabilizar a usted personalmente, porque lleva poco tiempo en la presidencia de Renfe, pero es un fracaso estrepitoso del Gobierno español, tanto del PP como del PSOE, y ustedes ya llevan siete años y no lo han arreglado.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

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

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

President de Renfe, benvingut aquí a la comissió.

L'accident de Gelida a Catalunya marca un abans i un després. Un maquinista mort, una tragèdia evitable. I des d'aquí vull transmetre tot l'escalf als familiars i els amics del jove, com també als familiars de les víctimes d'Adamuz, com no pot ser d'altra manera, però davant d'aquest fet ens sorgeixen preguntes crítiques.

Ja li adverteixo que li faig moltes preguntes. Havien advertit els maquinistes del risc real d'aquest talús abans de l'accident? Perquè, segons el sindicat de Semaf, mesos abans ja havien alertat per carta al ministeri sobre irregularitats en la infraestructura i el mateix dia del sinistre s'estava avisant del perill de la borrasca. Si aquests avisos existeixen, per què no es va actuar a temps? La crisi de confiança ara mateix és profunda, tot i que el talús ja s'ha reparat. El servei ha trigat mesos a normalitzar-se perquè molts maquinistes es neguen a circular-hi sense garanties absolutes de seguretat. Per tant, calen respostes clares. Quins protocols s'han reforçat realment? S'han realitzat ja inspeccions sistemàtiques a peu de via en els trams més sensibles abans de cada servei? I la seguretat no pot tornar a ser una assignatura pendent si els maquinistes diuen que no s'hi pot passar, caldrà saber per què és. Voldríem saber també quants trams de la xarxa tenen limitacions de velocitat per manca de manteniment.

I ara li mirarem endavant. Hem sabut del tall imminent de la R13. Què ens en pot explicar? Ens pot assegurar que cap tren avui circula amb dubtes sobre l'estat de la via, com sembla que ens pot estar passant amb la R13? L'estat dels túnels entre Valls i Pobla de Montornès poden aguantar la circulació dels trens? Per què han permès que aquesta infraestructura es degradí fins a aquest punt? Perquè això no és un detall tècnic, és una qüestió de seguretat dels treballadors de Renfe, evidentment, però també, i sobretot dels usuaris, perquè han d'entendre que no estem parlant de trens, estem parlant de drets, estem parlant de vides de la gent.

I ens agradaria molt que el tren estigués en el seu millor moment, però la realitat és tossuda i la percepció dels usuaris de Catalunya és que el servei no està a l'alçada. Durant anys hem vist infraestructures envellides, ho han dit els meus companys, manca de manteniment i inversions insuficients. I quan aquestes mancances es combinen amb obres mal planificades, el resultat és el col·lapse que avui estem vivint a Catalunya. Ens pot explicar per què s'han concentrat tantes obres alhora sense garantir una alternativa fiable per als usuaris? Estem veient constantment com passen busos i que encara ara no saben exactament en quin punt passaran els busos, els recolliran o els deixaran. Vostè creu honestament que el servei que s'està donant avui a Catalunya és digne per a un servei públic del segle XXI? Segurament ens contestarà que les infraestructures depenen d'ADIF i segurament té raó. Però deixi'm dir-li que això no pot ser una excusa permanent. Quantes vegades ha exigít Renfe a ADIF, formalment, més inversió i manteniment en la xarxa catalana? Quants mecanismes de control té Renfe per assegurar que ADIF compleix? I s'estan fent auditories periòdiques realment que siguin autònomes? Perquè clar, si ens estem auditoria a nosaltres mateixos, potser el resultat no és el que hauria de ser. Quins

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 20

canvis concrets s'han introduït en els protocols de control després d'aquests darrers incidents? Perquè hi ha experiències que demostren que els sistemes d'inspecció més independents amb tecnologia avançada i criteris externs ens permetrien potser reduir aquests riscos.

Després també, un altre tema; és el tema de la comunicació. Li he dit moltíssimes vegades, de fet ho vam estar parlant a la Llei de Mobilitat Sostenible. Vostè es pot imaginar la frustració esperant que passi un tren i no sàpiguen absolutament res per part de Renfe ni per part de Logirail, de si arribarà o no arribarà? I si no s'ho imagina, ja comencen a existir dades i estudis científics. L'acumulació de retards, cancel·lacions, falta d'informació i incertesa no és només un problema d'infraestructures, és un atac directe a la salut de la ciutadania. Ansietat, depressió, tensió muscular, mal de cap, problemes digestius. S'ha convertit Rodalies en un generador de malalties i sembla un rodolí, però li ben asseguro que no ho és. I les dades són clares i demolidores. En una mostra de 695 persones, el 88% dels usuaris declara patir ansietat, depressió o malestar. 8 de cada 10 han tingut retards de més de la meitat dels seus últims cinc trajectes. En una escala del 0 al 20, la població general té l'ansietat al voltant del 3 o 4. Els usuaris de Rodalies es tripliquen i arriben al 9. Amb la depressió, la mitjana normal és de poc més de 5, però la gent que agafa els Rodalies ja està al 8 i el cost també ho paga. Els mals de cap, tensió muscular i problemes digestius. Mentre la població marca un quadre, els usuaris de Rodalies estan per sobre del 8. Això vol dir que cada retard, cada cancel·lació i cada manca d'informació no és només una molèstia, és un atac directe a la salut. I vostès no només gestionen malament, estan emmalaltint la ciutadania.

Com pot ser que els usuaris s'assabentin abans per les xarxes socials que al seu tren no passarà pels canals oficials? Reforçaran el servei d'informació a l'usuari, tal com es van comprometre a la Llei de Mobilitat? I amb quins recursos ho faran i amb quin calendari? Perquè la manera com s'explica la realitat no està bé. I això no ajuda amb aquesta ansietat que viuen els treballadors en el pitjor moment de la crisi ferroviària, amb tall generalitzat, vaga de maquinistes i la xarxa pràcticament col·lapsada. Vostès, Renfe, afirma que el retard mitjà era només de dos minuts i mig. Vostè es pot imaginar els usuaris quan senten això? Sabem que diuen que ho van dir perquè afectava només als que eren causa de l'operadora, però a la gent, a la ciutadania que s'espera en una andana, veu que el tren no arriba. I no pot ser que Renfe estigui parlant de dos minuts i mig, quan això no és cert. Això no és transparència i maquillar la realitat de cada dia. Creu que és honest oferir dades als usuaris sense explicar el context complet? I ens agradaria que publiquessin a partir d'ara dades reals i completes de la puntualitat, perquè això, simplement, jo crec que la gent va pensar que se'n reien d'ells i amb total raó. I el que cal és empatitzar amb la gent que passa hores i hores a les andanes.

I ara ja se m'acaba el temps, però em volia referir també als maquinistes. Falten professionals, hi ha sobrecàrrega, hi ha limitacions de velocitat per tot arreu. Han deixat sols, no només a la ciutadania que espera les andanes, sinó que han deixat sols el seu personal per atendre totes les demandes. Si fallen els maquinistes, no és només un problema laboral, és un problema de servei públic. I ho hem vist. Serveis mínims que no es compleixen, trens que no circulen, usuaris abandonats a les andanes. Voldríem saber si és que ho tenen quantificat, quants maquinistes falten avui a Catalunya per garantir un servei normalitzat i saber també si hi ha un conflicte obert entre Renfe i els maquinistes que pot afectar aquest servei. Perquè com s'explica que ni tan sols es compleixin els serveis mínims durant la vaga? I qui assumeix la responsabilitat?

I també li he de preguntar per una qüestió molt greu que s'ha preguntat també. Hem conegut informacions sobre possibles irregularitats en l'ús de justificants mèdics per part d'alguns maquinistes i sobre una possible aturada d'investigacions internes. Acabo, presidenta. S'ha investigat fins al final aquestes presumptes irregularitats? Qui va prendre la decisió de frenar aquestes investigacions, si és que realment s'han frenat? Aquestes conductes afecten tot el personal. La negligència d'uns pocs treballadors no pot afectar la professionalitat de tots els treballadors de Renfe. Per tant, vostè considera acceptable no arribar fins al final en casos que poden afectar la confiança del servei públic i generar un

mal ambient entre els treballadors també? Perquè defensar el servei públic vol dir garantir rigor, transparència i exigència interna. La ciutadania està perdent confiança ja li he dit. Treballadors que no saben si podran tornar a casa, igual com els usuaris, que tampoc saben quan podran tornar a casa. Per tant, li demanariem que agilitzin també aquesta investigació.

Acabo, ja continuaré després amb la rèplica.
Gràcies, presidenta.

Gracias, presidenta.

Bienvenido a la comisión, presidente de Renfe.

El accidente de Gelida, en Cataluña, ha marcado un antes y un después. Un maquinista ha muerto en una tragedia evitable. Y, desde luego, desde aquí quiero transmitir todo el calor a los familiares y amigos del joven, así como a los familiares de las víctimas de Adamuz, como no puede ser de otra manera.

Ante este hecho, surgen preguntas críticas, y hay muchas preguntas para hacerle. ¿Habían advertido los maquinistas del riesgo real de este talud antes del accidente? Según el sindicato SEMAF, meses antes ya habían alertado por carta al ministerio sobre irregularidades en la infraestructura. Y el mismo día del siniestro se estaba avisando del peligro de la borrasca. Si estos avisos existen, ¿por qué no se actuó a tiempo? La crisis de confianza es profunda ahora mismo. Aunque el talud ya se ha reparado, el servicio ha tardado meses en normalizarse, ya que muchos maquinistas se niegan a circular por ese espacio sin garantías absolutas de seguridad. Por tanto, hacen falta respuestas claras. ¿Qué protocolos se han reforzado realmente? ¿Se han realizado inspecciones sistemáticas a pie de vía en los tramos más sensibles antes de cada servicio? La seguridad no puede volver a ser una asignatura pendiente. Si los maquinistas dicen que no se puede pasar por ahí, habrá que saber por qué es. Y también querríamos saber cuántos tramos de la red tienen limitaciones de velocidad hoy día por falta de mantenimiento.

Ahora miraré hacia delante. Hemos sabido del corte inminente de la R13. ¿Qué nos puede contar sobre ello? ¿Nos puede asegurar que no circula ningún tren hoy en día con dudas sobre el estado de la vía, como parece que nos puede estar pasando en la R13? ¿El estado de los túneles entre Valls y Pobla de Montornès puede aguantar la circulación de los trenes? ¿Por qué han permitido que esta infraestructura se degrade hasta este punto? Esto no es un detalle técnico; es cuestión de seguridad para los trabajadores, evidentemente también para Renfe, pero, sobre todo, para los usuarios, porque han de entender que no estamos hablando de trenes, sino de derechos y vidas.

Nos gustaría mucho que el tren estuviese en su mejor momento, pero la realidad es tozuda y la percepción de los usuarios en Cataluña dice que el servicio no está a la altura. Durante años hemos visto infraestructuras que envejecen —lo han dicho mis compañeros—, falta de mantenimiento, inversiones insuficientes, y, cuando estas carencias se combinan con obras mal planificadas, el resultado es el colapso que estamos viviendo actualmente en Cataluña. ¿Nos puede explicar por qué se han concentrado tantas obras a la vez sin garantizar una alternativa fiable para los usuarios? Constantemente se ven pasar autobuses, pero no se sabe exactamente en qué momento llegará el que recogerá a los pasajeros. ¿Cree, honestamente, que el servicio que se está dando hoy día en Cataluña es digno para un servicio público del siglo XXI? Seguramente nos dirá que las infraestructuras dependen de ADIF, y posiblemente tendrá razón, pero permítame decirle que esa no puede ser una excusa permanente. ¿Cuántas veces ha exigido Renfe a ADIF formalmente más inversión y mantenimiento en la red catalana? ¿Cuántos mecanismos de control tiene Renfe para asegurar que ADIF cumple? ¿Se están haciendo auditorías periódicas que realmente sean autónomas? Claro, si nos estamos auditando a nosotros mismos, quizá el resultado no sea el que tendría que ser. ¿Qué cambios concretos han introducido en los protocolos de control después de estos accidentes? Hay experiencias que demuestran que sistemas de inspección más independientes, con tecnología avanzada y criterios externos, quizás nos permitirían reducir estos riesgos.

Otro tema es el de la comunicación. Lo he señalado muchísimas veces y lo hemos estado tratando con ocasión de la Ley de Movilidad Sostenible. ¿Se puede imaginar la frustración, esperando a que pase un tren y no saber absolutamente nada por parte de Renfe acerca de si va a llegar o no? Si no se lo imagina, sin duda empieza a haber estudios científicos al respecto, sobre acumulación de retrasos, cancelaciones, falta de información e incertidumbre. No solo es un problema de infraestructuras, sino un ataque directo a la salud de la ciudadanía: ansiedad, depresión, tensión muscular, dolor de cabeza, problemas digestivos. Rodalies se ha convertido en un generador de enfermedades, y le aseguro que es cierto. Los datos son claros, demoledores: en una muestra de 695 personas, el 88% de los usuarios declara sufrir ansiedad, depresión o malestar; ocho de cada diez han tenido retrasos en más de la mitad de sus últimos cinco trayectos. En una escala de 0 a 20, la población, en general, sufre ansiedad en torno a un 3 o 4, mientras que los usuarios de rodalies la triplican y llegan hasta el 9. Respecto a la depresión, la media general alcanza poco más del 5, pero la gente que coge rodalies ya está en el 8. Y el coste también lo paga el cuerpo con dolores de cabeza, problemas musculares o digestivos, de modo que estos usuarios están por encima de la mediana habitual, que es 4. Cada retraso, cada cancelación y cada falta de información no solo supone una molestia, sino un ataque directo a la salud, y ustedes no solo lo gestionan mal, sino que están enfermando a la ciudadanía.

¿Cómo puede ser que los ciudadanos sepan antes por redes sociales que no va a pasar el tren que por los canales oficiales? ¿Van a reforzar el servicio de información al usuario, como se comprometieron en la ley de movilidad? ¿Con qué recursos lo van a hacer? ¿Con qué calendario? Desde luego, la manera en que se explica la realidad no está bien, y eso no ayuda. Con esa ansiedad que viven los trabajadores, en el peor momento de la crisis ferroviaria, con cortes generalizados, huelga de maquinistas, red colapsada, ustedes, Renfe afirma que el retraso medio solo era de dos minutos y medio. ¿Se pueden imaginar qué piensan los usuarios cuando oyen esto? Dicen que se referían solo a los que eran causa de la operadora. Mire, la realidad es otra: la gente ve que su tren no llega. Y no puede ser que Renfe hable de dos minutos y medio, cuando eso no es cierto. Eso no es transparencia, maquilla la realidad de cada día. ¿Cree que es honesto ofrecer datos a los usuarios sin explicar el contexto completo? Nos gustaría que a partir de ahora publicasen datos reales y completos acerca de la puntualidad. Simplemente, la gente piensa que se ríen de ellos, y con razón. Lo que hace falta es empatizar con la gente, que pasa horas y horas en los andenes.

Se me acaba el tiempo, pero también quería referirme a los maquinistas, porque faltan profesionales, hay sobrecarga y limitaciones de velocidad en todas partes. Han dejado solos no solo a los ciudadanos, que espera en los andenes, sino también a su personal, para atender todas sus demandas. Pero, si fallan los maquinistas no solo es un problema laboral, sino también de servicio público, y hemos visto servicios mínimos que no se cumplen, trenes que no circulan, usuarios abandonados en los andenes. Queríamos saber si tienen cuantificado cuántos maquinistas faltan hoy en Cataluña para garantizar un servicio normalizado y si hay un conflicto abierto entre Renfe y los maquinistas que pueda afectar a este servicio, porque ¿cómo se explica que ni siquiera se cumplan los servicios mínimos durante la huelga? Y ¿quién asume la responsabilidad?

Asimismo, tenía que preguntar por otra cuestión muy grave, que ya se ha formulado. Hemos conocido información sobre posibles irregularidades en el uso de justificantes médicos por parte de algunos maquinistas y sobre una posible parada de investigaciones internas. ¿Se han investigado hasta el final esas presuntas irregularidades? ¿Quién tomó la decisión de frenar esas investigaciones, si es que realmente se han frenado? Estas conductas afectan a todo el personal. La negligencia de unos cuantos empleados no puede afectar a la profesionalidad de todos los trabajadores de Renfe. Por tanto, ¿considera usted aceptable no llegar al final en casos que pueden afectar a la confianza en el servicio público y generar mal ambiente entre los trabajadores? Defender el servicio público quiere decir garantizar rigor, transparencia y exigencia interna, y la ciudadanía está perdiendo confianza, como ya le he dicho. Hay trabajadores que no saben si van a poder

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 23

volver a casa, como hay usuarios que tampoco saben si podrán volver a casa. Por tanto, le pediríamos que agilicen esta investigación.

Y acabo aquí, para continuar después, en la réplica.

Gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, señor Fernández Heredia, por sus detalladas explicaciones y el buen trabajo que hizo el Grupo Renfe en esos fatídicos días y los posteriores.

Tras los accidentes ferroviarios de Adamuz y Gelida hemos visto cómo se desataba una oleada de desinformación, intoxicación y bulos. Venían de quien quiere hacer caer la confianza en el Gobierno y, de paso, en el ferrocarril. ¿Se acuerdan de cuando éramos pequeños y cantábamos aquello de «vamos a contar mentiras»? Pues bien, hoy nos toca desmontarlas. Primero, España tiene un sistema ferroviario seguro. Lo dice Europa, que es quien lo regula. Un tren no circula si no es seguro. Entre el 2017 y 2024, con muchos trenes y muchos más viajeros, los accidentes graves han bajado de 26 a 18. Y tenemos menos accidentes que Alemania, Francia o Italia. Segundo, el Gobierno no se ha olvidado del mantenimiento; simplemente ha tenido que remontar el periodo del presidente Rajoy, aunque, por cierto, aún no hemos acabado de alcanzar la normalidad deseada. Se ha triplicado la inversión global, pasando de 1747 millones en 2017 a más de 5000 millones en 2025; en red convencional la inversión se ha multiplicado por 6 y se ha duplicado en alta velocidad, y el gasto en mantenimiento por kilómetro ha subido un 60% desde 2017. Tercero, sobre Adamuz, el carril roto era nuevo. Las obras de renovación siguieron todos los estándares y ni el tren explorador diario ni ninguno de los más de cien trenes que pasaron ese día reportaron ninguna incidencia. Cuarto, el sistema de seguridad funcionó. El freno de emergencia del Alvia se activó automáticamente: la caja negra lo confirma. Quinto, sobre los bulos, no, ADIF no cambió ningún carril en secreto. Lo comunicó a la jueza antes de hacerlo, y con presencia de la Guardia Civil. No se retiró el material de una zona precintada; no en la zona, donde no había ningún tren a punto de pasar, porque el Alvia ya había pasado. Y, no, el maquinista que viajaba por ocio no iba sin billete; los 185 pasajeros lo tenían. Sexto, respecto a Gelida, fue por el desprendimiento de un muro de contención: lluvias intensas, condiciones meteorológicas. Además, había una limitación de velocidad de 60 kilómetros/hora, lo que, desgraciadamente, no evitó la muerte de Fernando, pero sí redujo la gravedad de los hechos. Séptimo, mientras que algunos esparcían mentiras, el ministro estaba en el centro de control de ADIF esa misma noche. Informó en rueda de prensa a las 0:45, y al día siguiente estuvo en Adamuz, con el presidente y el ministro del Interior, y después dieciséis entrevistas y tres ruedas de prensa. Octavo, la CIAF es independiente; no es el ministerio el que investiga, son expertos externos.

Ahora una reflexión. La derecha extrema y la extrema derecha de este Congreso han citado al presidente de Renfe —a usted— para que dé explicaciones. Por cierto, es una empresa que, para mí y mi grupo, es parte afectada. No entiendo por qué lo llaman a usted, señor Fernández Heredia. Pero, bueno, dejémoslo correr, porque, si alguien tenía que comparecer, ya lo ha hecho, y es el presidente del Gobierno el 11 de febrero. Y el ministro Puente ha comparecido dos veces en el Congreso y una en el Senado. Y el presidente de ADIF vino aquí hace dos semanas y ayer estuvo en la Comisión del Senado.

I ara vaig a Gelida; a l'accident de Gelida i les repetides borrasques presenten, desgraciadament, un panorama molt preocupant. I això sí que toca. Al pic de la crisi, després del temporal Harry i l'accident, es van arribar a 216 limitacions temporals de velocitat a Rodalies de Catalunya. S'han pogut retirar només 78, però encara queden 179. En condicions normals, abans de tot aquest episodi, la xarxa operava amb unes 95 restriccions que ja consideràvem nosaltres excessives. El ministre Puente s'ha compromès a tornar a la normalitat després del Harry, d'aquí al mes de juny, quan els protocols de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 24

Renfe i ADIF no aconsegueixen un criteri unificat, la circulació i sobretot, la informació, el més preocupant és recent. Per això celebrem la notícia que acaba d'aparèixer que portaven anys reclamant nosaltres. Renfe i ADIF estan treballant en la creació d'un centre de control integrat a Catalunya. Des de mitjans de febrer s'han destinat tres persones de Renfe per tornar al centre d'ADIF a l'Estació de França per fer enllaços directes. Són les primeres passes: benvingudes.

I des de Catalunya veiem amb preocupació i inversions futures que corren el risc de quedar llastrada per decisions des del nostre punt de vista irresponsables. Parlo de la qualificació de les vies entre Castelldefels i el Prat de Llobregat, una obra estratègica per a Rodalies i per a les connexions amb Tarragona i l'Ebre. El projecte ja estava en marxa, licitat i adjudicat des del 12 de desembre i no requeria estudi informatiu. Però ara, amb l'actualització del Pla de Rodalies 2026-2030, s'ha canviat de criteri. Diuen que els treballs són de major envergadura i cal començar una altra vegada a l'estudi informatiu. Resultat: una actuació que acabaria amb els col·lapses i les demores habituals que permetria augmentar freqüències i escurçar temps, es retarda. I no és un cas aïllat. Una cosa similar ha passat amb la integració de l'R3 a Mollet. La pregunta que queda ara sobre la taula és clara: l'actitud recelosa d'un funcionari públic retardarà la seva posada en funcionament a tres anys?

Y ahora voy a Gelida. El accidente de Gelida y las repetidas borrascas, desgraciadamente, presentan un panorama muy preocupante. Después del temporal Harry se llegó a 216 limitaciones temporales de velocidad en rodalies de Cataluña. Se han retirado solo 78, y quedan 179. En condiciones normales, antes de todo este episodio, la red operaba con unas 95 restricciones, que nosotros ya considerábamos excesivas. El ministro Puente se ha comprometido a volver a la normalidad después de Harry de aquí al mes de junio. Los protocolos de Renfe y ADIF no consiguen un criterio unificado sobre circulación e información, que es lo más preocupante, y es reciente. Por eso, en cuanto a la noticia que acaba de aparecer y que veníamos reclamando sobre que Renfe y ADIF están trabajando en un centro de control integral en Cataluña, desde mediados de febrero se han destinado tres personas de Renfe al centro de ADIF en la estación de Francia. Son los primeros pasos: bienvenidos.

En Cataluña vemos con preocupación inversiones futuras que corren el riesgo de quedar lastradas por decisiones, desde nuestro punto de vista, irresponsables. Hablo de la cuadruplicación de las vías entre Castelldefels y el Prat de Llobregat, una obra estratégica para rodalies y las conexiones con Tarragona y el Ebro. El proyecto está en marcha, adjudicado desde el 12 de diciembre, y no requería estudio informativo, pero ahora, con la actualización del Plan de Rodalies 2026-2030, se ha cambiado de criterio. Dicen que las obras son de mayor envergadura y que hay que empezar otra vez con el estudio pertinente, y, como resultado, una actuación que acabaría con las demoras habituales, que permitiría aumentar frecuencias y acortar tiempos, se retrasa. Y no es un caso aislado, algo parecido ha pasado con la integración de la R3 en Mollet. Y la pregunta que está sobre la mesa es clara: ¿la actitud recelosa de un funcionario público retrasará su puesta en funcionamiento en tres años?

Finalmente, un tema que sí entra de lleno en sus competencias, porque, lo anterior, poco. En la reunión que propició la semana pasada entre el ministro, el secretario de Estado y las plataformas, estas reclamaron más material rodante, especialmente en trenes de media distancia. Teniendo en cuenta que ahora empiezan a llegar los 79 trenes Stadler T100 y T200 para las cercanías de Madrid —recordemos que se encargaron hace ocho años, pero que a Cataluña, si hay suerte, no llegarán los primeros trenes de la serie 452, por incumplimiento de Alstom, hasta finales de año—, la pregunta es muy clara, y espero que la responda: ¿tiene previsto, de forma urgente, encargar un nuevo pedido de trenes de media distancia?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 25

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor López Cano.

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

Buenos días, señorías.

Señor Fernández Heredia, esta Cámara le recibe porque usted solicitó estar aquí. No fue convocado por la fuerza; vino porque entiende que rendir cuentas ante las Cortes es una obligación democrática. Hay quien dice que viene usted tarde, pero viene cuando le hemos llamado, así es realmente. Es verdad que usted está aquí, y eso en los tiempos en que estamos merece ser subrayado. Está usted aquí hoy, como estuvo el presidente en las Cortes, en el Pleno. Y también el ministro y el presidente de ADIF. Usted hoy muestra transparencia total y absoluta disposición a rendir cuentas. Y eso, que es lo exigible, hay que subrayarlo porque se da ahora, pero no siempre ha sucedido, porque en otros tiempos con otros líderes, con otros partidos —con el PP, sí—, no ocurría, no se daba esa rendición de cuentas en la extensión en que se está dando con este accidente. Por tanto, está bien que lo subrayemos, porque lo que parece lógico y normal no lo ha sido siempre y lo es con este Gobierno.

Viene usted aquí hoy porque el 18 de enero de 2026 murieron 46 personas en un accidente en Adamuz y 123 resultaron heridas. Son vidas truncadas, y ha puesto usted nombre a algunas de ellas, que era gente de Renfe. Desde aquí quiero trasladar a todas ellas nuestras condolencias. Pero estoy de acuerdo con usted en que en cierta medida viene en calidad de perjudicado, de víctima también. No sé por qué hay quien dice aquí que son ustedes responsables. Hasta donde sabemos, hubo un tren que descarriló, y todo parece indicar que por algún fallo de la vía. Ya veremos cuáles son las conclusiones, pero todo parece indicar que por ahí va el tema. Por tanto, un tren descarriló por ese fallo y colisionó contra un tren de Renfe. Y no sé por qué un tren de Renfe contra el que choca otro es responsable de un accidente, no lo entiendo. Usted está aquí porque quiso venir, se lo agradezco, pero yo también tengo que preguntar en calidad de qué, porque usted es más bien perjudicado, más bien es víctima, afectado, más que responsable.

El colmo de la fatalidad se ensañó con un tren de Renfe y con tantas víctimas, esa es la realidad. Señor Fernández, a pesar de todo lo que ha explicado sobre lo que hizo Renfe después del accidente acerca de la gestión de la emergencia, de los transportes que se realizaron una vez que se colapsaron todas esas vías, además de los decretos, el seguro, el seguimiento y la atención a todas esas víctimas, siento decir que realmente nadie está preparado para gestionar un accidente de esas dimensiones y seguramente habrá cosas que mejorar; tristemente, estos accidentes también sirven para ver qué se puede hacer mejor. Pero la verdad es que, con lo que le he escuchado y lo que ya hemos leído o visto durante todo este tiempo, saber que hay una compañía pública como Renfe, que se preocupa y ocupa tanto cuando sucede algo así, es de agradecer. Genera cierta calma saber que incluso en los momentos más duros hay gente que se ocupa y se preocupa de todas estas víctimas.

Cuando has perdido a alguien en un fatal accidente, es natural y humano buscar respuestas, conocer las causas e incluso buscar responsables. Es un componente absolutamente lógico y natural en el ser humano: cómo vivir sin poder responder ante la causa de que esa persona ya no esté aquí cuando sucede un accidente de este tipo. Pero que esta me parezca una necesidad y una respuesta muy humana en quienes perdieron a alguien en un accidente como este no significa que me parezca razonable en lo que convirtieron el PP y VOX, como hemos visto hoy, la política sobre lo que pasó en Adamuz. No me parece razonable lo que han hecho ustedes durante todos estos meses, y el Partido Popular lo va a volver a hacer ahora. Lo viene haciendo durante los tres meses últimos y no creo que hoy sea una excepción, como lo acaba de hacer VOX, porque llevan un poco la misma tónica. Rebajan la política en situaciones como esta a un estercolero irrespirable simplemente para dar cumplida satisfacción a esa terrible obsesión que padecen ustedes con Sánchez, hasta convertir la vida pública, incluso en situaciones como esta, en un terreno de fango, porque a ustedes, digámoslo claramente, la verdad sobre el accidente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 26

de Adamuz les ha dado igual desde el primer día, les ha dado exactamente igual, como les ha dado igual que el presidente del órgano que está investigando este accidente hablara ayer —aunque las conclusiones aún no están, lo adelantaba así— de un hecho fortuito con una enorme carga de mala suerte.

Pero ustedes eso ni lo van a nombrar. Si este hombre hubiera dicho ayer que el responsable es ADIF, habría habido portadas en todos los sitios y ustedes lo estarían repitiendo hoy. Como no ha dicho eso, ni siquiera lo van a nombrar, porque no les interesa la verdad. Solo les interesa señalar la responsabilidad del Gobierno de España, aunque no sea responsable, porque esa es su mezquina estrategia política y su desprecio por la verdad, incluso sobre un accidente como este, porque ustedes lo vienen haciendo así desde la misma noche del accidente, es decir, vamos a ver cómo conseguimos que la opinión pública piense que el accidente es responsabilidad del Gobierno de España por falta de mantenimiento. En esa estrategia política están ustedes y sus terminales a sueldo. Esa es la realidad de la política de la derecha de nuestro país, el poco respeto que tienen por la verdad.

Ustedes, que son tan exigentes con el Gobierno de España a la hora de exigir que comparezca cualquiera —hasta Renfe, que no fue responsable, que es víctima pero exigen que venga aquí—, ¿qué posición tienen, por ejemplo, cuando la asociación de víctimas ha presentado una denuncia formal contra el presidente de la Junta, Moreno Bonilla, alertando de una posible mala gestión del 112, cuando en el momento del accidente fallaron los sistemas y obligaron a los profesionales a trabajar con papel y lápiz, usando teléfonos móviles personales? No lo digo yo ni el PSOE, lo dice esa asociación de víctimas. Y ustedes, que piden que comparezca cualquiera que pasaba por allí, ¿no piden que comparezca el responsable político del 112 ante una posible denuncia de las propias víctimas? ¿No dan satisfacción a eso? ¿A eso no, señorías? Ustedes son muy exigentes con los demás incluso cuando no es ni siquiera necesario, pero con lo suyo, incluso con la asociación de víctimas, miran hacia otro lado y aplican la ley del embudo: muy estrechita para los demás y muy ancha para nosotros. Ustedes, cuando tienen que acercarse a la verdad y la verdad no les viene bien, la ocultan. Y cuando la verdad no se acerca a lo que ustedes necesitan, la enfangan. Eso es el Partido Popular siempre y, lo más triste, incluso cuando no debería serlo, como en un accidente como este.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Para concluir este turno, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Palencia Rubio.

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

Ahora sí vamos a intervenir, aunque algunos se han imaginado en su subconsciente la intervención. **(Risas)**.

Antes de nada, desde el Partido Popular queremos enviar nuestro recuerdo a las víctimas y el apoyo a familiares, heridos y afectados, que se sienten abandonados y piden verdad y justicia.

Señor Fernández Heredia, decía un lacónico Óscar Puente al terminar su última comparecencia aquí, en el Congreso, que usted y el presidente de ADIF cobran más que él, y no le faltaba razón al ministro. Usted es muy valiente todos los meses para cobrar uno de los mejores sueldos de las empresas públicas en España, pero adopta una actitud cobarde y antidemocrática para dar explicaciones donde debe, que es aquí, en el Congreso de los Diputados, ante los representantes de sus accionistas: todos los españoles. Dijo no a explicar sus objetivos y planes en Renfe. Dijo no a explicar las sospechas de corrupción en Renfe, LogiRAIL, Mercancías o Pecovasa. Dijo no a explicar por qué empeoraron los criterios de puntualidad. Y dijo no a explicar el caos ferroviario. Mientras el sistema se deterioraba, su gestión se caracterizaba por bulos para esconder el caos ferroviario, enchufes y chiringuitos para proteger el entorno político del ministro e incapacidad para mantener la calidad y confianza en Renfe. Hoy se entiende todo. Llegó para resolver el caos ferroviario y hoy es cómplice necesario de su colapso. El resultado de su gestión es

devastador: cómplice de 47 víctimas en Adamuz y Gelida, pagar más por un peor servicio y tres de cada cinco españoles ya no confían en el tren.

Su primera gran decisión como presidente de Renfe dejó claras sus intenciones: empeorar las indemnizaciones, renunciar a la calidad, bajar el nivel de exigencia y acostumbrar a los españoles a pagar más por peores servicios públicos. Su justificación fue igualarse a la baja a la competencia. Tal es el absurdo de su argumento, que Renfe indemniza a los usuarios en Francia —sí, a los franceses, desde treinta minutos— y se lo niega a los españoles. Y como esta medida se tomó contra la mayoría social y contra la mayoría de esta Cámara, la ley de movilidad obligó al Gobierno y a usted a recuperar desde el 1 de enero las indemnizaciones de quince y treinta minutos; una decisión ejemplarizante: que la mala gestión no la paguen los ciudadanos, sino los gestores públicos del sistema ferroviario. Para quitarlas —las indemnizaciones— necesitó usted un instante. Para cumplir la ley necesita meses. Desde el 1 de enero el derecho existe, pero en la práctica lo están haciendo imposible. Y, por si fuera poco, desde el día 31 de enero los retrasos provocados por las limitaciones temporales de velocidad suspenden cualquier derecho a indemnización, cuando muchas de esas limitaciones llevan ocho años, los mismos que usted y su Gobierno —PSOE y SUMAR— llevan gobernando este país. Y ya ni siquiera les importa que la competencia no haga lo mismo ni incumplir el reglamento europeo. Por eso, la OCU ya ha tenido que denunciar que usted pisotea los derechos de los consumidores y anuncia que acudirá al Defensor del Pueblo. A este Gobierno le preocupa mucho la legalidad internacional, pero la legalidad española nada. La pregunta es muy clara. ¿Cuándo va a cumplir la ley de movilidad y recuperar las indemnizaciones?

Una vez rebajaron la puntualidad y las indemnizaciones, había que desviar la atención, porque cada vez había más ruido: ruido de incidencias, ruido de retrasos, ruido de averías, ruido de trabajadores y usuarios alertando de que algo se estaba rompiendo. Y ustedes, en lugar de analizar por qué el sistema hacía cada vez más ruido, decidieron subir la música de los bulos para taparlo. Puente había fichado al mejor, a usted, al creador del bulo del pato, que nunca pidió perdón. Puente y Heredia, los reyes del bulo y la polémica, los mejores escapistas del caos ferroviario usando la cortina del bulo para culpar a todo y a todos, menos a Óscar Puente, ADIF o Renfe. Señor Heredia, estaban tan preocupados subiendo el volumen de los bulos que dejaron de escuchar el ruido del tren rompiéndose. **(Rumores)**. Y el resultado lo han pagado las 47 víctimas. Porque mientras el tren se deterioraba, usted y el ministro estaban ocupados en otras cosas: tapar los enchufes de la etapa de Ábalos, colocar afines al ministro y a usted y crear un nuevo chiringuito para seguir colocando gente. Porque gestionar trenes, o no les gusta, o no saben, o ambas. Usted ha batido un récord: veintiocho colocaciones gastando 2,5 millones de euros. Porque mientras el tren colapsaba, usted llenaba Renfe de autobuseros. Claro, llega su gran solución: crear una empresa de autobuses dentro de Renfe. ¡El gran colmo! Cuando había que mejorar el tren, ustedes decidieron montar un chiringuito de autobuses.

Y ocupados en ese chiringuito, llegó Adamuz. Fue el colapso operativo del sistema ferroviario. Según el informe de la Guardia Civil, el accidente se produce a las 19:44; diecisiete minutos después, es el 112 quien llama a Renfe y no al revés, como mintió el ministro. Porque veintiséis minutos después, seguían ustedes diciendo que el Alvia no había descarrilado y que solo había realizado un frenazo de emergencia. Treinta y un minutos después, por fin se dieron cuenta de que había descarrilado su Alvia y, aún así, ni siquiera sabían ubicar correctamente el tren. Cuarenta y siete minutos después, la Guardia Civil seguía sin localizar visualmente el punto exacto mientras que un pasajero llegaba andando desde el Iryo. Esta es la realidad; Renfe perdió el control del Alvia: no supo qué había pasado, no supo dónde estaba su tren y terminó enviando a un maquinista de otro convoy a buscar al Alvia descarrilado. Explíquelo, porque no lo ha hecho en su intervención. Y también respecto a Adamuz siguen existiendo incógnitas que le afectan a usted, a Renfe. La polémica sobre las muescas en ruedas y *bogies* continúa abierta. ¿Cuál fue el primer tren de Renfe con muescas en el lado derecho? ¿Y cuándo pasó por Adamuz el tren con marcas en el lado izquierdo?

Y vayamos a Gelida. A las 15:12, seis horas antes del accidente, los maquinistas alertaron del estado de la red de rodalies por el temporal. La alerta roja estaba activada y, aún así, Renfe mantuvo el servicio. Después del accidente sí suspendieron circulaciones con alerta roja varias veces, en Cataluña, en Galicia, en Andalucía. Por tanto, la pregunta es evidente: ¿por qué antes de Gelida no?

Somos conscientes de que la infraestructura no depende de usted, pese a que usted sí hace declaraciones y tuits haciendo a veces de portavoz de ADIF, siempre —eso sí— para esparcir bulos. Pero la empresa pública de trenes debe tener una opinión sobre lo que está ocurriendo y nos gustaría que nos la aclarara. ¿Cree que la liberalización se ha gestionado bien? ¿Se han actualizado las inspecciones de ultrasonido a la realidad actual del servicio? ¿Qué le parece que el ministro se invente una auscultación de vía de ultrasonidos el día 10 de septiembre, que podría haber evitado Adamuz, pero que no se hizo? ¿En Adamuz y en España, se puede o no detectar cuando una soldadura rompe un carril? ¿Le parece correcto que ADIF esté incumpliendo la ley, como usted, y no realice un plan de choque para eliminar los problemas de la infraestructura, eliminar las limitaciones temporales de velocidad, mejorar la atención al pasajero y la información de los problemas en la infraestructura? La CIAF lo dijo ayer. Parece que algunos no vieron la intervención y sacan hoy conclusiones. La CIAF lo dijo claro: ADIF no hizo caso de sus advertencias para inspeccionar bien los defectos internos. Y sobre Adamuz y Gelida la CIAF dijo ayer que era predecible y previsible, y que el accidente era responsabilidad de ADIF y, por tanto, del ministro Óscar Puente. ¿Qué opina?

Señor Fernández Heredia, usted no vino a defender la calidad en Renfe. Vino a rebajar la exigencia, a empeorar la puntualidad y las indemnizaciones, a enchufar amigos, a crear chiringuitos, a expandir bulos para tapar señales de un sistema que llevaba meses avisando de que se estaba rompiendo. Incumple la ley, oculta información y no ha dado la cara en el Congreso hasta hoy. Las 47 víctimas merecían mejores gestores y se encontraron con usted y Puente, propagandistas. Por dignidad institucional, por respeto a los viajeros y por responsabilidad política, usted debe hoy en esta comisión presentar su dimisión.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra para contestar a los anteriores intervinientes el presidente de Renfe, señor Fernández Heredia.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA** (Fernández Heredia): Han sido muchas las intervenciones con multitud de preguntas, entonces voy a intentar agruparlas para responder al máximo de ellas. Se ha repetido en varias ocasiones —o se me ha recriminado— mi ausencia, mi falta de comparecencia. Yo he comparecido en esta comisión cada vez que me ha convocado la Mesa. Esta vez ha sido a petición propia y no ha sido antes porque no he recibido la petición, pero yo no he rechazado ninguna comparecencia, y creo que ese es el mecanismo. Sí tengo que aclarar que decir que yo o Renfe somos cómplices del accidente, me parece de una bajeza y de una catadura moral miserable. Por tanto, le pido, por favor, que lo retire por el respeto que debe tener usted a todos los trabajadores de Renfe, que, desde luego, no han sido los causantes ni tienen ninguna culpa del accidente. Yo, en representación suya, le pido, por favor, que retire esa palabra. Es difícil que venga usted a hablar de bulos cuando lo que ha dicho es una sarta de bulos, uno tras otro. Y tras este paréntesis, porque no podía soslayar la catadura moral y la bajeza después de oír pronunciar esas palabras, sigo con la intervención.

¿Se puede confiar en Renfe? Yo creo que sí. Yo creo que absolutamente sí, y lo ha dicho el interviniente de SUMAR. En indicadores de seguridad ferroviaria, Renfe es líder en Europa. Se sitúa entre las empresas más seguras, incluso por delante de operadores de países de primer nivel como Alemania, Francia o Italia. Esos son los estándares de calidad en términos de seguridad. Además, tenemos un sistema de seguridad que es reconocido por parte de todos los trabajadores. Cuando se produjo la huelga de los maquinistas, los maquinistas no pedían que Renfe mejorara su sistema de seguridad, lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 29

que pedían era que el sistema de seguridad que tiene Renfe se aplicara al resto de empresas, que las empresas privadas tuvieran procedimientos de seguridad homogéneos, con los criterios de cultura de seguridad que tiene Renfe, con la formación que da Renfe a sus maquinistas, a sus interventores y a su personal. Como presidente de Renfe —y desde luego no es mérito ni trabajo mío, es el trabajo de una cultura y de una empresa que lleva mucho tiempo dedicando sus esfuerzos a garantizar que la seguridad sea irrenunciable, como bien se ha dicho—, se puede confiar, sin lugar a dudas, en Renfe como una de las empresas ferroviarias más seguras del mundo.

Y creo que ha habido un uso maniqueo, porque yo no he dicho que Andalucía esté desconectada del país, he dicho que durante el accidente, por el corte de la vía, se produjo la desconexión de Andalucía. Y lo que he dicho es que en solo veinticuatro horas los trabajadores de Renfe hicieron un plan alternativo de transporte que dio solución de movilidad a todos aquellos que quisieran trasladarse, combinando el transporte por carretera y el sistema ferroviario para la conexión con Andalucía. Además, quiero decir que fuimos la única empresa operadora que ha hecho esto, como ha ocurrido en tantas ocasiones y como ha ocurrido durante estos días en Málaga.

Sobre la sociedad de autobuses, algo que se ha repetido en diferentes ocasiones, quiero decir que Renfe —por si no lo saben ustedes— tiene más de diecisiete sociedades participadas. Es un sistema de gestión habitual en Renfe y que es exitoso. El mantenimiento de muchos de los trenes se realiza a través de sociedades participadas junto a los fabricantes ferroviarios, que son quienes mejor conocen los vehículos, y esto nos permite no solo una gestión más eficiente, sino también un ahorro de costes. Es el mismo modelo que vamos a trasladar a nuestra apuesta, crear una sociedad participada, y para eso estamos buscando un socio solvente y cuidando el diseño. Hemos estimado que esto va a producir un ahorro de más de 13 millones de euros al año, que creo que es relevante, porque la mayoría de estos planes alternativos de transporte, en los que se utilizan estos autobuses, se prestan como servicio público. Por lo tanto, estamos ahorrando del dinero de todos los contribuyentes, que debe ser la prioridad de Renfe. Y respecto al interés que ha tenido el sector, más allá de las declaraciones que se hacen por ahí, vemos que han demostrado interés por ser socias de Renfe empresas que representan el 80 % del volumen de viajeros. Y en cuanto a la crítica que se hace de que esto puede desestabilizar, esta sociedad va a tener un volumen dentro de todo el sector del autobús del 1 %. Estas críticas que se están haciendo son una hipérbole de la realidad, de lo que está sucediendo. Yo creo que es una gran estrategia y lo que estamos pidiendo, simplemente, como es habitual, es una solvencia técnica. Estoy convencido de que todas las licitaciones que se van a hacer para la renovación de los mapas concesionales de las comunidades autónomas van a pedir también criterios de solvencia técnica, seguramente incluso más exigentes. La Comunidad de Madrid debería sacar en breve su mapa de transporte y es un contrato de 9000 millones de euros. Estoy convencido de que contará con criterios de solvencia técnica, tal como exige la Ley de Contratos del Sector Público, del mismo modo que los hemos aplicado nosotros. Esta sociedad de autobuses se ha hecho siempre a través de un diálogo continuado con el sector, estableciendo como prioridad las necesidades de los viajeros. Nuestro objetivo no es solo producir ese ahorro, sino también mejorar el diseño de los planes alternativos de transporte por carretera y ofrecer un servicio más adaptado al viajero en toda la red, con mejor información y un mayor nivel de profesionalización. Y por eso lo queremos hacer a través de un socio, igual que lo hacemos en muchas de las otras actividades que tiene Renfe.

Respecto a las LTV, ustedes han dicho en varias ocasiones: sabemos que lo que le estamos preguntando no es competencia suya, es competencia de ADIF. Efectivamente, poco les puedo contestar de esas cuestiones porque no me corresponden a mí, pero sí quiero decir que las LTV son una medida en pro de la seguridad; es decir, la existencia de LTV es una demostración clara de que se actúa en pro de la seguridad y, por supuesto, en Renfe lo que deseamos siempre es que estas limitaciones puedan eliminarse cuanto antes, una vez realizadas las adaptaciones necesarias, de modo que el servicio pueda recuperar la fiabilidad adecuada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 30

Respecto a las supresiones que ha habido en Galicia y la conexión A Coruña-Barcelona, conviene aclarar que esta última no se ha eliminado, sino que responde a una situación transitoria derivada de las obras en la estación de A Coruña, que actualmente limitan su capacidad. En estos momentos, el servicio se está prestando desde Vigo, como usted bien sabe. Se trata de una conexión que se realiza alternativamente desde A Coruña y Vigo, y que se recuperará desde A Coruña en cuanto terminen las obras. No existe, por tanto, ninguna voluntad de mantener esta supresión. Lejos de estar suprimiendo servicios en el eje atlántico, anunciamos que próximamente —seguramente en septiembre— se reforzará la oferta, con más frecuencias y un incremento de plazas, sobre todo en los servicios de media distancia de altas prestaciones. También, como bien sabe, el ministerio trabaja en un planteamiento de cercanías en el que nosotros colaboraremos en la medida de lo posible. Quiero recordar, en lo que tiene que ver con la obligación de servicio público, que nosotros no somos los que planificamos el servicio público, nosotros somos en todo momento el operador.

En relación con las supresiones, no faltan maquinistas. No faltan maquinistas en rodalies ni tampoco en Galicia. Eso se ha debido a un problema concreto en una residencia de maquinistas por una conflictividad laboral que surgió de forma sobrevenida y que no permitió actuar con la diligencia suficiente para reponer ciertos maquinistas. En este sentido, se han abierto expedientes sancionadores. Es lo que le puedo decir al respecto. Y sí, manifiesto que el principio de seguridad en Renfe es irrenunciable. En relación con la huelga —ya les avanzaba que era una huelga del sector, no era una huelga de Renfe—, muchas de las medidas que se pedían no apelaban directamente a Renfe; al contrario, lo que pretendían —insisto— era que las condiciones del sistema de seguridad de Renfe —ampliamente reconocido entre toda su plantilla, incluidos los maquinistas— se aplicaran con la misma diligencia por parte de la agencia en el resto de las empresas. Nosotros hemos adquirido compromisos que, por supuesto, vamos a cumplir. El principal es un incremento notable de personal. En este sentido, saben que estamos sacando ofertas públicas de empleo en tiempo récord, prácticamente están ya todas publicadas. Previamente ha sido necesario completar los procesos internos de movilidad funcional, por lo que no se trataba simplemente de convocarlas. Muchas de las pruebas ya se han realizado e incluso hay personal ya incorporado. Se trata de personal importante para la seguridad: refuerzo de los centros de gestión, que resultan esenciales en la resolución de incidencias, y personal de intervención para que los trenes vayan siempre acompañados. En los planes de autoprotección este personal tiene asignado un rol muy determinado en caso de emergencia. Y también vamos a aprobar el próximo mes la renovación del plan de cultura de seguridad de Renfe para el periodo 2026-2029, en el que recogemos todas las cuestiones que se han establecido en esos compromisos de desconvocatoria de la huelga.

Respecto al material móvil del País Vasco y los nuevos trenes, se ha hecho, como bien saben, una inversión importante; ha sido la compra de trenes más grande de la historia de Renfe. Esos trenes van a empezar a llegar a Madrid este año y seguirán llegando en los años siguientes. Primero llegarán los trenes de cercanías y, posteriormente, en el año 2027, los trenes de media distancia. Esto va a dar lugar a que se desplace material que todavía está en condiciones óptimas de circulación y va a permitir que las líneas del País Vasco cuenten con una accesibilidad universal, desde el punto de vista del vehículo, adaptada a la infraestructura concreta de las estaciones. En la línea de Navarra se ha introducido, creo que hace unos meses, como bien saben ustedes, una composición 599, que es media distancia, no es cercanías, y ha venido a reforzar esa línea.

En referencia a rodalies, lo he dicho públicamente y lo voy a seguir sosteniendo, nosotros no estamos orgullosos del servicio que estamos dando en rodalies. Es más, trabajamos todos los días por mejorar ese servicio, y lo hacemos —y en esto siento tener que llevarle la contraria— en una coordinación continua con ADIF. Puede ser que esto a veces no se refleje, porque a nivel de trabajo seguramente no todas las cosas se reflejan, pero esa coordinación es continua y no solo desde el punto de vista de la seguridad, sino también del seguimiento de las obras, de la coordinación que tiene que haber con el servicio y las necesidades que tiene Renfe. Y claro que Renfe presiona, solicita, trabaja o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 31

se coordina con ADIF para la mejora del servicio, que, en temas de infraestructura, tiene las condiciones que tiene, pero nuestros requerimientos para la garantía de la seguridad son siempre continuos. La situación en la que estamos ahora, en la que se han revisado más de noventa puntos críticos de la infraestructura, fue a solicitud expresa de Renfe. Nosotros trabajamos con ellos —su conocimiento de la infraestructura y nuestro conocimiento del territorio— a través de los maquinistas y a través de nuestro propio personal de seguridad para trasladar en qué puntos queríamos que fueran revisados los niveles de seguridad que tenían en la infraestructura.

En ese sentido, sí quiero entrar a hablar en concreto de la situación de rodalies, ya que era parte de la comparecencia. No lo he hecho en mi primera intervención porque, no sé si ilusoriamente, para mí era importante acotarla a los accidentes, que tenían una importancia relevante, aunque veo natural que se hablara de otras cosas. Conocen ustedes la situación de la red. Conocen el episodio de las diferentes tormentas que han provocado que determinados niveles de riesgo pudieran haber aumentado, lo cual ha conllevado esa revisión de la infraestructura que se ha hecho a petición de Renfe y, de manera colaborada, por parte de ADIF, con el ministerio y con la Generalitat, y muchas reuniones de crisis que han tenido lugar durante todos estos meses. Y esto ha dado lugar a unas afectaciones que han configurado un escenario operativo en el que ha habido, efectivamente, cortes en distintos tramos, limitaciones temporales de velocidad —una medida de mitigación del riesgo que se está eliminando cuando se hacen las actuaciones que reponen la operativa normal— y los ajustes de frecuencias y de explotación del servicio necesarios para adaptarlo a una infraestructura y unas marchas que no eran las que estaban previstas en el plan de explotación, además de las adaptaciones operativas diarias derivadas de las nuevas inspecciones o de las nuevas situaciones sobrevenidas. Con todo eso, excepto en dos momentos puntuales, el servicio no se ha detenido. Y esto, que parece que es fácil decirlo, en una condición de explotación degradada, como es la actual, es muy difícil y desde luego ha significado el trabajo de muchos trabajadores y profesionales por esa vocación de servicio público y entendiendo la necesidad de la línea de mejora.

Han sido necesarios más de diez planes simultáneos de transporte alternativo por carretera, que no son planes que se improvisen, sino que necesitan planificación y estudio. Hemos tenido movilizados hasta más de 150 autobuses diarios para atender a los usuarios que no podían realizar el servicio en el ferrocarril, asumiendo un coste superior a los 16 millones de euros. Se han operado trenes lanzaderas para reforzar los corredores más afectados cuando esto era posible y la capacidad de la infraestructura lo permitía. Se ha trabajado de la mano de la Generalitat para reforzar el transporte público interurbano y los refuerzos extraordinarios necesarios. Y se estableció la medida de la gratuidad del servicio de rodalies, que continúa a día de hoy. Y quiero poner en valor esa coordinación por parte del ministerio, por parte de ADIF, por parte de Renfe y, por supuesto, por parte de la Generalitat, que lideraba toda la atención que se necesitaba en esta crisis.

Respecto a la información y la atención al usuario, en Renfe hemos contado durante todo este periodo —y seguimos manteniéndolos— con más de 700 profesionales desplegados en todas las estaciones, en todos los puntos críticos y en todos los planes y las líneas lanzaderas alternativas de transporte que han sido necesarios. Se ha realizado un refuerzo de la megafonía, de los indicadores, de la asistencia presencial y de todos los canales digitales. Y quiero reconocer nuevamente el compromiso de todos los trabajadores de ADIF y Renfe en una situación que ha sido muy difícil y que, desde luego, era lo que se exigía, efectivamente, para evitar la incidencia en los viajeros que tienen que utilizar este servicio.

Afortunadamente, estamos ya viendo el resultado de todas esas medidas y ese plan de choque que se ha realizado. La oferta de servicio, a día de hoy, alcanza el 99,4% del nivel habitual. La demanda se está recuperando progresivamente; estamos ya cerca de un 81,5%, aunque aún nos queda mucho para conseguir recuperar los viajeros y la confianza que deben tener en el servicio de rodalies. Pero es cierto que la tendencia es ascendente; están mejorando los indicadores de regularidad y del cumplimiento horario,

que aún siguen siendo muy bajos —están muy lejos de las aspiraciones que nosotros tenemos para dar la calidad que estos usuarios merecen—, pero sin duda trabajamos en esa línea y creo que estamos avanzando en la dirección correcta para alcanzar la recuperación completa del servicio y, sin duda, con todas las garantías de seguridad.

Me hacían una pregunta respecto de las inversiones y el nuevo material que tiene que ir a rodalies. Conocen ustedes que se ha hecho una inversión histórica en el núcleo de rodalies. Estamos hablando de 1207 millones de euros, algo que no había ocurrido nunca. Como bien saben, está previsto que este año empiecen a llegar. Este año van a llegar dieciséis, pero en total serán setenta y dos trenes de gran capacidad de la serie 452 de Alstom, que yo creo que además es un tren que se adapta muy bien a la fisonomía de la red de rodalies. Y también están previstos veinticuatro nuevos trenes regionales, que llegarán a partir de 2028, y catorce trenes de ancho variable, que llegarán a partir de 2027. Luego habrá también material de media distancia, como se solicitaba.

Me preguntan si se da traslado de las advertencias de maquinistas. Por supuesto que sí. No voy a entrar en los procedimientos, pero hay un procedimiento por el cual los propios maquinistas establecen las advertencias que hacen o los reportes que hacen sobre situaciones de infraestructura, que es directamente con ADIF, y otro procedimiento a través de Renfe. En los dos casos interviene la Dirección de Seguridad de Renfe; interviene porque tiene conocimiento de los reportes que se hacen a ADIF y hace un seguimiento de ellos. Los procedimientos se mantienen abiertos y están informados los maquinistas hasta que no se solventa el reporte que han dado, que se puede solventar bien porque una vez que ha sido evaluado por ADIF no da lugar a una incidencia, bien porque sí da lugar a una incidencia y se programan unos trabajos, y cuando estos trabajos programados se realizan, se le traslada al maquinista. En el caso de que no sean accidentes que afecten a la seguridad, pero que sean reportes sobre las condiciones de la vía, es Renfe, la dirección de seguridad, la que se los traslada a ADIF y la que mantiene reuniones periódicas semanales con ADIF para hacer la gestión de todos estos reportes y su seguimiento. Por lo tanto, al tiempo que digo que la calidad del servicio en rodalies no es esa a la que tenemos que aspirar y, desde luego, no es la que se merecen los usuarios de rodalies, sí que puedo decir que no podemos tener duda alguna de la seguridad ferroviaria que hay, en ningún caso. Los accidentes ocurren, como decía en mi primera intervención, pero eso no quiere decir que la seguridad, que es irrenunciable, esté comprometida, de ninguna manera. Es cierto que se ha dado una concentración de obras. Puede haber un debate sobre si se ha planificado de la mejor manera esta concentración de obras en la red de rodalies, pero al mismo tiempo decimos que es necesario actuar y que venimos de un periodo de gran desinversión. Es cierto que el volumen de obras es muy alto y se intenta hacer minimizando el impacto sobre los usuarios y la explotación de rodalies, pero sin postergar estas obras, que quizás ya vienen con retraso.

En cuanto a los datos de puntualidad, no comparto la visión que se da. Nosotros no solo damos los datos de puntualidad con los indicadores de Renfe, damos los dos. Se pueden ver indicadores de puntualidad por todas las causas y, luego, indicadores de puntualidad solo por causa de Renfe, pero nosotros damos los dos. Entendemos que la gente no tiene que saber quién es ADIF y quién es Renfe, pero nosotros sí sabemos quién es Renfe y tenemos que rendir cuentas y aceptar la fiscalización ciudadana de nuestros usuarios respecto a aquello en lo que tenemos competencia.

No hay una falta de maquinistas en rodalies; le voy a dar solo unas cifras. En 2019 la plantilla de maquinistas asignados a rodalies era de 717, hoy son 963, es decir, se ha incrementado en un 34%. Como saben ustedes, se han duplicado además las plazas que se ofertan en la escuela de formación de Cataluña, en Mataró. Como es conocido, se producen movilidades, pero no faltan maquinistas. No obstante, tenemos ahora una oferta de empleo público por la que se incorporarán más maquinistas que irán también a suplir las movilidades que se puedan producir en rodalies.

Respecto a las irregularidades acerca de los bulos que se han dicho sobre los enchufes, los procedimientos de contratación de Renfe son públicos, están impuestos y todos responden a procesos selectivos que tienen un seguimiento y en los que se puede

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 33

ver la idoneidad de todos los candidatos. Es más, lejos de esa idea que se quiere transmitir para enfangarlo todo, la masa directiva de Renfe no ha aumentado, sino que ha disminuido, y la retribución de los directores de Renfe en su conjunto es inferior a la que había en el año 2015, sin ir más lejos. Insisto, es menor de la que había en 2015. Igual que por supuesto se hacen procesos de selección y se incorpora personal directivo, también hay personal directivo que se jubila y personal directivo que sale. No vale solo contar las gallinas que entran sin tener en cuenta las gallinas que salen.

En relación con las supuestas irregularidades por la falsificación de partes de baja por parte de maquinistas, que decían dos intervinientes que no se han investigado, les aclaro que esto se investigó desde el principio. Se tuvo constancia de ello, pero no suponía una irregularidad laboral porque eran días a los que tenían derecho, aunque sí podía significar una supuesta falsificación documental. Lo que se hizo fue ponerlo en conocimiento del Instituto Catalán de la Salud. Primero se les preguntó cómo debíamos actuar, porque teníamos conocimiento de posibles falsificaciones. Después se les entregó un caso de estudio para que ellos nos dijeran cómo hacerlo y, una vez que nos lo dijeron, se les comunicó una relación con todas aquellas personas que eran sospechosas para que ellos, que son los competentes, iniciaran el procedimiento —que no es competencia de Renfe— y sobre el que nos avisaron que nos darían parte una vez terminaran las pesquisas. Así pues, esa idea de que no se actuó es totalmente falsa.

En relación con las indemnizaciones, en los corredores en los que estamos en competencia, Renfe tiene mejor puntualidad que Iryo y que Ouigo. Nunca entendí por qué había ese interés en hacer una norma que solo afectara a Renfe y nunca nadie ha conseguido explicarme por qué, si lo que queremos son unas mejores condiciones para los usuarios, esa norma no es global. Tal es así que yo creo que el error de ensañamiento con Renfe —porque no le he encontrado otra explicación y tampoco me la han dado— ha dado lugar a que esa norma tenga, sin duda, claros problemas de legalidad. Así lo dicen informes de la Abogacía del Estado y, por lo tanto, atenta contra la libertad de empresa, contra un servicio liberalizado y contra la normativa europea. Por consiguiente, nosotros no es que no la queramos aplicar, sino que primero tendrá que desarrollarse si es legalmente posible.

Luego me han preguntado por las actuaciones que ha hecho Renfe en relación con la petición al juzgado de que se abran diligencias para entender lo que pasó con el 112. Voy a hacer referencia a las diligencias que ha aportado a la causa la Guardia Civil, donde describe unos hechos que desde luego en Renfe consideramos preocupantes. Voy a ir al último de ellos. En el punto 2 hace una cronología con un resumen de diferentes comunicaciones que se produjeron. La secuencia cronológica es la siguiente. Efectivamente, la Guardia Civil constata que a las 20:36:53 una patrulla de la Guardia Civil llega al tren Alvia. Ya había pasado casi una hora desde que se tuviera notificación del accidente. Esa patrulla de la Guardia Civil indica que ahí es donde se concentra la mayoría de los heridos y solicitan refuerzos de servicios sanitarios y que los recursos sean priorizados y redirigidos. También sabemos —no lo digo yo, insisto, estoy leyendo directamente el informe que la Guardia Civil ha elevado al juzgado— que la primera llamada que recibe el Servicio de Emergencias 112 de Andalucía es a las 19:44:51 y es de una pasajera del tren Iryo. A las 19:45:06 tiene también una entrada en el Servicio de Emergencias del 112 de Andalucía una llamada de un pasajero del tren Alvia. Posteriormente, a las 19:47:06 —y esto creo que es importante—, indica la Guardia Civil que a través del sistema SENECA se transmite a los servicios de emergencias la primera información del accidente: tren volcado, accidente de circulación en vía férrea, localización establecida por el sistema automáticamente en la posición GPS del móvil al 112 AML. No sé si saben ustedes que cuando se llama al servicio de emergencias en España existe un sistema de localización automática de las llamadas; pueden entrar en nuestro móvil y conocer nuestra ubicación. El 112 recibe la llamada y la ubicación de manera directa de todas las llamadas que tienen. Sin embargo, nosotros hemos leído que el sistema SENECA establece la posición —y además lo hace, según la Guardia Civil, con una precisión de siete metros— en unas coordenadas exactas para la llamada del tren Iryo, pero no lo hace

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 34

—o al menos no consta en el informe que ha trasladado la Guardia Civil— para las llamadas provenientes del tren Alvia. Además, debemos pensar que no fue una llamada, sino que fueron decenas de llamadas provenientes de los trenes, con localizaciones —si todo funcionó correctamente— que eran diferentes. Continuamos con el relato de hechos que hace la Guardia Civil, donde destaca también que a las 20:07:01 hay una comunicación entre el jefe de sala del 112 de Madrid y el jefe de sala del 112 de Andalucía. Dice —y leo textualmente—: Llegando ambos jefes de sala a la conclusión de que puede tratarse de una confusión en cuanto a la implicación de dos trenes. Renfe en todo momento ha mantenido un perfil...

Decían antes sus señorías que quieren saber la opinión de Renfe. Nuestra opinión es que hay demasiada gente opinando, demasiada gente intoxicando y demasiada gente elucubrando con algo que nos parece muy serio. Creo que las causas del accidente se sabrán cuando la justicia llegue a ellas. De hecho, no están nombrados aún los peritos y no se han hecho todavía los informes de los laboratorios, que sin duda van a ser absolutamente determinantes para conocer todo esto. Se publican cosas que salen, cuando la propia Guardia Civil una de las primeras cosas que dice en su informe es que las causas del accidente todavía no están determinadas. Dice literalmente: Sobre determinar la causa o causas que dieron lugar al accidente de la circulación ferroviaria, esta cuestión sigue aún sin poder resolverse. Esto es lo que dicen los investigadores. Y dicen continuamente que lo único que están haciendo es elevar información para que sea tenida en cuenta por los peritos, que serán las personas que realmente tengan el conocimiento necesario, y que se esperan los diferentes informes de los laboratorios.

A tenor de eso, Renfe ha pedido que, siguiendo la propia sucesión de hechos del informe de la Guardia Civil, se investigue qué pasó con la gestión de la emergencia y con las llamadas del 112, porque se localizan llamadas que venían del Iryo, pero no se localizan llamadas que venían del Alvia, que era el tren de Renfe que tenía a nuestro personal y a nuestros viajeros. Lo único que le hemos dicho a la jueza es que creemos que esto puede ser importante —la propia Guardia Civil lo señala— y que, por lo tanto, debe investigarlo. Concluyo con esto.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

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

Por el orden que veo aquí, tiene la palabra la señora Rueda Perelló.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: La gestión de Renfe y de ADIF ha estado marcada por escándalos de corrupción e irregularidades administrativas y técnicas. Los casos van desde grandes tramas de adjudicación de obras hasta negligencias. Y esto no es ningún bulo; esta es la verdad. De hecho, están pasando por el banquillo de los acusados el exministro de Transportes y su mano derecha, Koldo. ¿Y cuál ha sido la política ferroviaria de este Gobierno? Ha dinamitado la seguridad, la puntualidad y las indemnizaciones por la falta de puntualidad.

Sobre el caos operativo en Málaga, no ha hecho mención de ninguna de las preguntas que le he formulado sobre esta cuestión; un caos que afecta de manera directa a la alta distancia y un caos que afecta de manera directa a las cercanías. Y, mientras tanto, la política ferroviaria de este Gobierno está en financiar los trenes en Marruecos; en trenes que no cabían por los túneles, en retrasos, quejas, incidencias todos los días, normalizando lo que es anormal. ¿Para eso pagan dinero los españoles? ¿Para los casos de ansiedad en los vagones cuando están más de una hora encerrados? ¿Para viajar hacinados? ¿Para llegar tarde al trabajo o a la cita con el médico? ¿Para morir en los accidentes?

Ha hablado de los trabajadores de Renfe. Sí, tanto en Renfe como en ADIF hay trabajadores honestos y comprometidos, pero no son honestos ni comprometidos los que dirigen el ministerio, los que dirigen ADIF y los que dirigen Renfe. Y lo refleja la corrupción en el ministerio y la corrupción en Renfe. Y esto no es ningún bulo ni fango, como ha dicho en su intervención. Hay enchufismo; hay imputados de cargos por corrupción relacionados con el mantenimiento, como Koldo y Ábalos; que, en realidad, no es el caso Koldo, es el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 35

caso PSOE. Esto evidencia lo trágico del accidente de Adamuz, y es que la corrupción mata y la negligencia mata.

No puede decir aquí, en sede parlamentaria, que Renfe es una víctima más. No puede decir que el accidente de Adamuz fue causa de la fatalidad, porque se podría haber evitado. ¿Por qué? Porque hay un mal estado de las infraestructuras; porque falla el sistema de detección de la rotura de vías; porque falta inversión en mantenimiento; porque hay trenes de auscultación paralizados; y porque ni siquiera escucharon a sus trabajadores; ni siquiera escucharon a maquinistas, técnicos e incluso a usuarios, que lo denunciaban de manera constante, y no hicieron nada, nada. Tres meses después del accidente, el ministro de Transportes sin dimitir, el presidente de ADIF sin dimitir y usted sin dimitir; cero autocrítica, cero responsabilidad, cero dimisión. Es más, viene a negar la verdad y a decir que son bulos. Cuando la corrupción entra en las Administraciones, en las obras públicas, la seguridad de los españoles se pone en riesgo, y este Gobierno es un peligro para los españoles. Ha vuelto a decirlo en su intervención: los accidentes ocurren. ¿Los accidentes ocurren? Estos dos accidentes no se deberían haber producido, porque se podrían haber evitado. Dimita, presidente de Renfe, no tiene credibilidad, y menos después de esta intervención que ha tenido en el día de hoy. Tiene mucha responsabilidad, mucha responsabilidad política.

Lo que debería hacer, porque lo que ha hecho es eludir su responsabilidad y hablar de bulos, que es lo que les encanta a los socialistas... Y siento vergüenza de la intervención del diputado socialista por Málaga. Cientos de miles de malagueños padecen constantemente retrasos e incidencias, y es el primero que pone en marcha el ventilador del fango. Siento mucha vergüenza al escuchar sus palabras. Lo que debería hacer, presidente de Renfe, y lo que debería hacer el ministro es poner en marcha todos los protocolos que fuesen necesarios para garantizar la seguridad y la puntualidad del sistema ferroviario español. Lo que deberían hacer son protocolos de seguridad, sí, y un plan de inversión en mantenimiento para garantizar una movilidad segura por el territorio español. Eso es lo que piden los españoles: seguridad por el territorio nacional, y esa debería ser una prioridad nacional. Viajar en España ya no es seguro. El deterioro es cada vez mayor. Y ¿quiénes son los responsables?

Dimitan por respeto a las víctimas, a la verdad y a los españoles. Nosotros seguiremos dando la batalla en las instituciones, por mucho que les moleste, y seguiremos dando la batalla en los tribunales, porque todos tienen querellas y pasarán por el banquillo de los acusados.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies.

Puntualment a alguna de les qüestions que voldria reblar el clau o que penso que han quedat no contestades.

Al final, senyor president de Renfe. Jo ja he dit que vostè no porta molt temps en el càrrec i, per tant, a vostè personalment no se'l pot responsabilitzar de moltes de les coses que hem explicat aquí. Però és que al final no és ni Renfe i ADIF els responsables. És el ministeri. El ministeri, que és el que marca les polítiques, el que planifica les inversions, el que disposen, els pressupostos. Vostès sí que poden ser una part de la responsabilitat. Tenen una part de responsabilitat en l'execució, però al final és el ministeri, que és on depèn aquestes empreses públiques i això ha donat com a resultat, vostè no hi ha fet referència a Catalunya, l'únic servei de transport públic que perd usuaris és l'únic. Tots els altres no. Que és el servei que gestionen vostès i és l'únic que no es gestiona des de la proximitat.

L'empresa de bus. Nosaltres som molt crítics amb això. A mi em sorprèn que Renfe parli de que amb això hi haurà més professionalitat, més eficiència i més estalvis, quan en el servei ordinari Renfe no veiem tanta professionalitat, tanta eficiència i tants estalvis. És més, el pressupost d'aquesta crisi ha estat ruïnós. Les conseqüències econòmiques de tota aquesta crisi ha estat tremenda. A mi m'agradaria saber que, el ministre va dir fa uns

dies, que el muntant total que calculava el Govern calculava era de 185 milions d'euros, m'agradaria saber quants milions d'euros ha perdut Renfe amb totes aquestes setmanes i mesos amb trens que no han funcionat i bitllets que no s'han ingressat. Personal que se li ha pagat el sou sense que sigui productiu. Això sí, s'hauran estalviat electricitat dels trens.

Maquinistes amb baixes falses i, ho ha dit la meva companya de territori, la companya diputada Inés Granollers, jo no ho havia dit perquè nosaltres hem presentat un paquet de preguntes per escrit, que estan pendents de respondre, però què em diuen els companys del grup que el termini acaba el dia 30. Per tant, falten tres dies perquè s'acabin. És per aquest motiu que no ho havia preguntat, però trobo molt encertat que la senyora de Granollers ho hagi fet. Però vostè no ha contestat. Hi ha mitjans de comunicació que diuen que han sigut fins a deu maquinistes. Hi ha mitjans de comunicació que diuen que han sigut fins a 30 maquinistes que van tramitar baixes falses per allargar els seus períodes de vacances. Vostè diu que no, que no s'ha aturat cap investigació interna. Però, com han resolt aquests expedients? S'han resolt amb expulsió? S'han resolt amb sanció? Vostè ha dit: «Això ho hem traslladat també al Departament de Salut per veure com ho podem millorar». Bé, evidentment, una de les coses que s'ha de fer és que això no torni a passar. Però la meva pregunta és, quina cultura d'empresa hi ha a Renfe que varios treballadors fan baixes falses? És a dir, hi ha hagut serveis que s'han anul·lat per baixes falses de maquinistes? Clar, aleshores eficiència i professionalitat. no sé què vol que li digui. Jo no sé si Renfe és una empresa professional i eficient o és una empresa que és presonera, que no controla, que manen determinats lobbys de treballadors i no l'empresa, i que passen aquestes coses tan sovint.

Gràcies.

Gracias.

Puntualmente, hay algunas de las cuestiones que quiero sacar a colación de nuevo porque no han quedado contestadas.

Señor presidente de Renfe, yo decía que usted no lleva mucho en el cargo y que a usted personalmente no se le puede responsabilizar de muchas de las cosas que hemos comentado aquí. Pero es que al final los responsables no son ni Renfe ni ADIF, sino el ministerio, ya que el ministerio es quien marca las políticas, planifica las inversiones y dispone de los presupuestos. Ustedes pueden tener parte de responsabilidad en la ejecución, pero, al final, es el ministerio de quien dependen estas empresas públicas.

Usted no ha hecho referencia a que en Cataluña Renfe es el único servicio que pierde usuarios. Los demás servicios no; es el único servicio que gestionan ustedes y, por lo tanto, el único que no se gestiona desde la proximidad, desde la cercanía.

Me sorprende la cuestión de los autobuses, que digan que va a haber más ahorro, más profesionalidad, etcétera, cuando en el servicio ordinario de Renfe no vemos esa eficiencia, esa profesionalidad ni esos ahorros. Es más, el presupuesto de esta crisis ha sido una ruina. Las consecuencias económicas de toda esta crisis han sido tremendas. A mí me gustaría saber —porque el ministro dijo hace unos días que el monto total que ellos calculaban era de más de 180 millones de euros— cuántos millones de euros ha perdido Renfe durante estas semanas y meses, con trenes que no han funcionado, billetes que no se han ingresado, personal que ha cobrado el sueldo sin que sea productivo y, no sé, el ahorro quizá de la electricidad de los trenes.

En cuanto a los maquinistas con bajas falsas —mi compañera Inés Granollers lo ha mencionado; nosotros no, porque hemos presentado ya un paquete de preguntas por escrito que están pendientes de responder, pero me dicen los compañeros de mi grupo que el plazo vence el día 30 y, por ese motivo, no lo había preguntado, pero me parece muy acertado que lo haya hecho la señora Granollers—, usted no ha contestado. Hay medios de comunicación que dicen que ha habido hasta diez maquinistas, otros dicen que hasta treinta maquinistas, que tramitaron bajas falsas para alargar sus periodos vacacionales. Usted dice que no, que no se ha parado ninguna investigación interna, pero, entonces, ¿cómo se han resuelto estos expedientes? ¿Se han resuelto con expulsiones, con sanciones? Usted ha dicho que no, que lo han trasladado al departamento de salud

para ver cómo pueden mejorar. Evidentemente, una de las cosas que hay que hacer es evitar que esto vuelva a suceder. Pero ¿qué cultura de empresa hay en Renfe para que varios trabajadores cojan bajas falsas? ¿Ha habido servicios que se han anulado debido a bajas falsas de maquinistas? Entonces, la eficiencia y la profesionalidad, pues no sé qué quiere que le diga; no sé si Renfe es una empresa profesional y eficiente o una empresa prisionera que no controla y en la que mandan determinados lobbies de trabajadores y no la empresa, en la que pasan estas cosas tan a menudo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

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

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

Gràcies per les respostes. Tal com diu el meu company, no han sigut totes les que voldríem, però vaja, trobo que ha contestat bastantes coses i sí que li agraeixo el reconeixement, que el servei no és el que els catalans i les catalanes ens mereixem.

Que això ha costat molt també de reconèixer, no per part seva, que en tinc constància, que sempre ho ha dit, però sí per part del ministeri com abans també he explicat el meu company de territori, Isidre. Ha costat molt de reconèixer que el ministeri vegi que el servei no era el que ens mereixíem. Tot i això, la megafonia no funciona. La informació no és real, no és fidedigna. Ens pot dir que han incrementat les plantilles, però es que la sensació que han incrementat les plantilles no funciona. O sigui, s'haurà de fer alguna altra cosa perquè la gent no té la sensació que estigui en cap cas ben informada. I el cas és que els usuaris han deixat d'utilitzar Rodalies en els últims mesos per manca de fiabilitat. Això és una dada que vostès, i aquí li pregunto, tenen dades actualitzades del nombre d'usuaris per comunitat autònoma o per província per poder veure l'impacte de les incidències? Perquè aquí és on veuríem clarament què s'ha perdut, doncs, aquests usuaris i, quin és el seu pla per recuperar aquesta confiança? Perquè el problema no és només un retard d'un dia puntual, és la desconfiança estructural que s'està generant. Perquè no és un dia puntual, més aviat un dia puntual funciona i això té conseqüències greus: més cotxes, més contaminació i més desequilibri territorial. I també, tal com he exposat abans, pitjor salut mental entre la ciutadania.

I després li obro un meló que potser ara no correspondria. De fet, li farem les preguntes escrites, però com que vostè mateix ha parlat de les societats participades que tenen i els trens que no arriben a l'hora, però mentrestant han vist una notícia que els trens de la sèrie ARCO, que Renfe va tenir en servei fins al 2020, els van retirar per la presència d'amiant. A nosaltres ens sembla molt correcte que es retiri per això, però després es venen a preu de ferralla, evidentment, si no poden ser utilitzats, però després veiem com són rehabilitats i tornen a funcionar en un altre país. Llavors li he de fer unes preguntes. Com s'explica que en un material que aquí es considera inservible acabi sent útil i operatiu a fora? I quin era l'estat real? Tenien vida útil o no la tenien? Perquè la pregunta de fons és molt clara. Creu que aquesta gestió de recursos públics respon a criteris d'eficiència i de servei públic?

I acabo. El problema de Rodalies vostè ho sap, no és puntual, és estructural. És necessària aquesta inversió real, no només anunciada Avui, de fet, portem a votació el projecte de Llei del Consorci d'Inversions que ens permetria poder acabar amb aquesta desinversió crònica. I d'aquí faig una petició també als companys de Catalunya, a tots els diputats del PSC, del PP, de Junts, de SUMAR, de Compromís que votin per aquest projecte de Llei del Consorci d'Inversions, perquè potser d'una vegada per totes podrem incidir en allò que realment fa falta a Catalunya o a totes les comunitats autònomes.

Gràcies.

Gracias presidenta.

Gracias por las respuestas. Tal como ha dicho mi compañero, no han sido todas las que quisiéramos, pero creo que ha respondido a bastantes cosas.

Sí que le agradezco que haya hecho un reconocimiento de que el servicio no es el que los catalanes y catalanas merecemos. Eso ha costado mucho que lo reconocieran, no por su parte, porque me consta que siempre lo ha dicho, pero sí por parte del ministerio, como ha explicado mi compañero de territorio, Isidre. Ha costado mucho que el ministerio reconociera que el servicio no era el que nos merecíamos. Y si la megafonía no funciona, la información no es real, no es fidedigna. Nos puede decir que han aumentado las plantillas, pero la sensación —si eso ha sido cierto— es que no funciona. Por lo tanto, tendrán que hacer otra cosa, porque la gente no tiene la sensación, en ningún caso, de estar bien informada. El caso es que los usuarios han dejado de utilizar rodalies en los últimos meses por falta de fiabilidad. Ese es un dato, así que lanzo la pregunta: ¿tienen datos actualizados de usuarios por comunidad autónoma o por provincia, para tener una idea del impacto de las incidencias? Porque ahí es donde se vería, evidentemente, la pérdida de los usuarios. ¿Cuál es su plan para recuperar esta confianza? Porque el problema no es solo un retraso de un día puntual, es la desconfianza estructural que se está generando; porque no es un día puntual, sino que un día puntual funciona. Y esto tiene consecuencias: hay más coches, más contaminación y más desequilibrio territorial, tal como he expuesto antes, peor salud mental entre la ciudadanía.

Y le abro un melón que quizá ahora no corresponde; ya le haremos las preguntas escritas. Usted mismo ha hablado de las sociedades participadas que tienen y de los trenes que no llegan a la hora, pero a la vez vemos una noticia que dice que los trenes de la serie Arco que Renfe tuvo en servicio hasta 2020 fueron retirados por la presencia de amianto. A nosotros nos parece muy correcto que se retiren por ese motivo, sin embargo, luego los venden a precio muy bajo, porque, evidentemente, no se pueden utilizar, se rehabilitan y vuelven a funcionar en otro país. Entonces, tengo preguntas: ¿cómo se explica que un material que aquí se considera inservible termine siendo útil y operativo en otros países? Y ¿cuál era el estado real, tenían vida útil o no tenían vida útil? La pregunta de fondo es muy clara: ¿cree que la gestión de recursos públicos responde a criterios de eficiencia y de servicio público?

Ya termino. El problema de rodalies —usted lo sabe— no es puntual, es estructural. Es necesaria esta inversión real, no solo anunciada. De hecho, hoy traemos a votación el proyecto de ley del consorcio de inversiones, que nos permitiría terminar con esta desinversión crónica. Y aquí hago una petición también a los compañeros de Cataluña, a todos los diputados del PSC, del PP, de Junts, de SUMAR, de Compromís, para que voten a favor de este proyecto de ley del consorcio de inversiones. Quizá de una vez por todas podremos incidir en lo que realmente hace falta en Cataluña o en todas las comunidades autónomas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

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

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Señor presidente, gracias por sus explicaciones, aunque tengo un pero: le he preguntado sobre el tema de la cuadruplicación de vías de Castelldefels a El Prat y sobre la integración de la R3 en Mollet. Ese cambio de criterio ¿qué supondrá en tiempo? ¿Hemos perdido algún año? ¿Hemos perdido meses? Porque ya saben que para nosotros es un cuello de botella, sobre todo para la gente que viene del sur, en el caso de Castelldefels, que es uno de los principales problemas que ustedes tienen sobre la mesa, y, lógicamente, también la Generalitat de Catalunya.

También somos conocedores de lo que nos ha comentado, del tema de la llegada de nuevos trenes. Efectivamente, pero son trenes que se encargaron hace ocho años. Nosotros sabemos que esos van a llegar —esperamos que más pronto que tarde— y que solucionarán bastantes de los problemas, pero teniendo en cuenta la previsión de futuro que hemos de tener, sabiendo que tardan ocho años y sabiendo cómo está el mercado en estos momentos a la hora de pedir material rodante: ¿se tiene previsto algo? Porque no faltan únicamente trenes en Cataluña y en Madrid. En estos momentos, en España lo que

faltan son trenes: faltan trenes en Valencia; faltan trenes en Andalucía; faltan trenes en Galicia; faltan trenes en muchos lugares de España, por no decir en todos. ¿Se tiene ya previsto un nuevo pedido? Porque, si tardan ocho años o más, se debe tener en cuenta.

Después, quería plantearle dos cuestiones muy concretas que afectan a miles de usuarios y a decisiones estratégicas. La primera es sobre la C3 de Madrid. La semana pasada estuvimos reunidos con lo que posiblemente en el futuro sea una nueva plataforma de usuarios y nos preguntaron; y preguntamos nosotros, en este caso, por boca de ellos si hay un plan concreto de inversión para mejorar la información. Porque, como siempre, lo que destacan es que falla sobre todo la información, y también las frecuencias; es decir, más trenes para la C3. Aquí le sumo yo: ¿aplicará el modelo de Cataluña —que yo espero que sí que funcione— la coordinación entre ADIF y Renfe?

Y la segunda cuestión —un poco más comprometida, porque ya lo sabe y creo que sé su respuesta, pero quiero que me la comente— es la estación de Figueras. Aquí hay un problema fundamental y es bueno que lo sepan los ciudadanos de Figueras: que hay un acuerdo político de todos los representantes del Ayuntamiento, la Generalitat y ADIF para hacer una nueva estación intermodal y la variante ferroviaria; es un proyecto de más de 150 millones de euros. A usted le pregunto, por lo que le toca: ¿comparte, desde un punto de vista operativo —porque hay otros temas en los que a lo mejor podría tener razón el ayuntamiento—, que esa integración de servicios en la nueva estación es la correcta? Le queremos preguntar si es la mejor alternativa para ofrecer un mejor servicio a los viajeros de rodalies, no para los de alta velocidad que ya utilizan aquella estación. Los Comunes queremos denunciar que ese consenso político que hay en Figueras, no únicamente del PSC, sino también de los otros grupos políticos, se está situando al margen de los beneficios reales para los usuarios del tren. Nos gustaría conocer su opinión.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor López Cano.

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

En primer lugar, y tratando sobre otros asuntos porque ya hemos visto bastante sobre el tema del accidente, quisiera comentar que el día 30 vuelven ustedes a Málaga ciudad —porque iban a Antequera, pero por fin vienen a Málaga—, donde saben que les estábamos esperando. A mí me sorprende bastante cuando se habla de que la gente está muy harta de Renfe y tal. La gente se queja y hay mucha gente que dice que Renfe funciona fatal, pero ha sido ponerse y en pocas horas ya no había billetes. Quiero decir que cuando la gente quiere coger el tren es porque el tren satisface su necesidad de desplazamiento; si no lo hiciera, no lo cogería. Me refiero al tren AVE.

Se habla mucho de las cercanías, y yo quisiera que me diera usted el dato, aunque no sé si lo tiene ahí. Yo me acuerdo de que, cuando llegamos al Gobierno, el tren de cercanías Málaga estaba moviendo entre diez y once millones de viajeros al año. ¿Cuántos mueve ahora la línea C1 de cercanías Málaga? Porque, evidentemente, puede haber más incidencias —aunque creo que es de los trenes más puntuales de España—, pero creo que hemos casi duplicado el número de usuarios en el tren de cercanías Málaga. ¡Y eso lo ha hecho este Gobierno! Porque la línea C1 en Málaga casi siempre ha estado en el mismo número de usuarios; casi siempre. Yo creo que desde el año 2000 hasta el año 2018 estaba entre nueve y diez millones de usuarios al año, y fue llegar este Gobierno a España y en poquito tiempo ponerse en casi dieciocho o diecinueve millones de viajeros al año. Por lo tanto, algo se habrá hecho bien cuando mucha más gente, casi el doble, quiere coger trenes.

Y le voy a hacer una reflexión: yo creo que hay como un ensañamiento con Renfe y con el tren en nuestro país. En este tiempo que no hemos tenido AVE directo a Málaga, yo, que he tenido que venir semanalmente, he tenido que coger aviones. Desde el año 2018 hasta el año 2026, habré cogido el tren aproximadamente unas seiscientas veces —hice más o menos el cálculo—, el AVE Madrid-Málaga y Málaga-Madrid. Aproximadamente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 40

el 90 % de las veces fue puntual; el 90 % de las veces, de las seiscientas veces que he cogido el AVE en los últimos años, fue puntual. En los tres meses en que he cogido vuelos Madrid-Málaga ha sido al revés: puntual, el 10 %; el 90 % no lo es. Sin embargo, yo no he visto ninguna portada, ninguna queja aquí, nada en ningún periódico, en ningún sitio, como si no existiera esa impuntualidad del 90 % de las veces. Ahora, se retrasa un tren de Renfe y, coño, es que abre telediarios. Yo me pregunto: ese nivel de exigencia que tenemos con Renfe, ¿por qué no lo tenemos con el resto de servicios de transporte? ¿Por qué no lo tenemos con el avión? ¿Por qué no lo tenemos con el autobús? ¿Por qué solo tenemos ese nivel de exigencia con Renfe?

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

El señor **LÓPEZ CANO**: Que me parece bien, pero ¿por qué no lo hacemos con el resto de transportes en nuestro país?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Y para terminar el turno de intervenciones, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Palencia Rubio.

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

Señor presidente de Renfe, el Grupo Popular habla de usted, no de los trabajadores de Renfe ni de ADIF. No sea tan cobarde de esconderse detrás de los trabajadores para esconder sus responsabilidades; aquí hablamos de usted. Nosotros tenemos el máximo respeto, la máxima confianza hacia ellos, y nos hemos reunido antes que su ministro con todos los sindicatos que representan en Renfe y en ADIF, cosa que su ministro y usted se niegan a hacer. Así que no están para dar lecciones y mucho menos para insinuar y pedir a sindicatos que no acudan a nuestras reuniones.

Habla de credibilidad. La credibilidad no se defiende con palabras, se defiende con hechos, y sus hechos tienen un resultado: 47 víctimas. Credibilidad cero, desgraciadamente.

Ha hablado también del acuerdo de huelga. Pero si el acuerdo de huelga se firma con los representantes de Renfe, se excluye a los representantes de ADIF. Si es que el acuerdo de huelga y la huelga es con Renfe, no es con ADIF. Si no, ¿por qué no firmó el ministro el acuerdo con los representantes de ADIF?

Del accidente no nos ha dicho ni mu. Es el ejemplo de Óscar Puente: Yo voy a decir un montón de palabras, pero no voy a contestar a lo que hay que contestar. Aparento transparencia, pero contesto lo que me interesa y escondo, como buen trillero, la verdad entre las palabras. Le he preguntado cuándo apareció el primer tren con muescas en el lado izquierdo y cuándo con muescas en el lado derecho. Le he preguntado cuándo usted —no los demás; usted que es el presidente de Renfe—, cuándo Renfe, supo la ubicación y supo que había descarrilado. Según este informe de la Guardia Civil, treinta y un minutos tardó Renfe en saber que había descarrilado su Alvia. También cuándo Renfe se enteró de la ubicación exacta de su Alvia.

Y no me ha dicho nada de qué hicieron durante esas seis horas con el aviso de los maquinistas sobre la alerta roja en Cataluña, sobre el accidente en Gelida. Tampoco por qué luego ustedes sí han tenido en cuenta esas alertas rojas para suspender el servicio. ¿Por qué antes no y por qué después sí?

Ninguna palabra de por qué hemos llegado al colapso tras pasar por el caos del sistema. Usted hablaba mucho en Twitter, se encargaba de señalar a todo el mundo, pero aquí tenemos una infraestructura que no es capaz de sostener la demanda con seguridad actualmente y usted no ha dado ni un análisis. Usted preside una empresa pública y no tiene opinión, no ha aprendido nada de a dónde hemos llegado. Habla de enchufes, que es todo correcto, ¿no? Pues qué casualidad que un alcalde, su *community manager* y tres de sus empleados de su empresa de autobuses —incluido usted— acaben coincidiendo dirigiendo Renfe, que nada tiene que ver con lo que hacían antes. Oye, pues mucha casualidad para estar todo correcto.

Hablan de la puntualidad y de lo que es ilegal. Entonces, ¿por qué oculta el informe de la Abogacía del Estado? Si es ilegal, ¿por qué el letrado de esta comisión o el letrado mayor del Congreso no dijo que esa enmienda era ilegal? Otro bulo. Usted es un bulo en persona. Bueno, qué vamos a esperar, si usted es el maestro del bulo.

Habla de la CIAF. Hoy ya el informe de la Guardia Civil dice que el accidente fue predecible y previsible; predecible y previsible. Si se hubieran hecho las inspecciones necesarias, al margen de no recortar en mantenimiento, el accidente se podría haber evitado y usted ayudó a que no se hablara de lo que estaba pasando en la red ferroviaria. Usted fue colaborador necesario para que el accidente no se pudiera impedir. Usted, cuando vaya a dormir —como le pasará a Óscar Puente— siempre recordará una cosa: que no pudo impedir el accidente con su gestión. **(El señor Ramos Esteban: Qué tendrá que ver).**

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Para concluir el debate, tiene la palabra el señor presidente de Renfe para contestar.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE OPERADORA** (Fernández Heredia): Voy a empezar respondiendo a esta última intervención, aunque no voy a dedicar mucho tiempo, porque creo que es una sarta de incongruencias y es difícil.

El acuerdo de huelga se firmó por los representantes sindicales del sector —no de Renfe— en el ministerio, con el presidente de ADIF —y consta su firma en el acuerdo de desconvocatoria de huelga—, por el propio ministro, por mí y por los representantes sindicales del sector. Entonces, me dicen que soy el bulero del reino. Madre mía, si no dan una.

Dice que no he hablado del accidente y he hecho una primera intervención solo dedicada al accidente que ha durado treinta minutos, ¡treinta minutos!

Habla de que si no tenemos localizado el tren, cuando este tren disponía de dos dispositivos GPS y todo el mundo puede verlo ahora mismo en el móvil **(sostiene en alto su teléfono móvil)** y se sabe la localización de todos los trenes de Renfe con los GPS que tienen disponibles. **(El señor Palencia Rubio muestra en alto un documento).**

Me pregunta que cuándo supo nuestro centro de gestión que había un tren afectado. A las 19:48:05 la mesa comercial sur del centro de gestión informa de que recibe la llamada de la interventora y de que se tiene constancia de que ha habido un accidente en nuestro tren.

Pero mire, no voy a continuar. Lo siento, yo creo que usted no tiene la calidad ni la dignidad como persona después de mantener la acusación de cómplice que me ha dedicado y de hacer uso del dolor de las víctimas de esa manera tan maniquea. A mí me parece una falta de respeto a las víctimas, una falta de respeto a todos los trabajadores ferroviarios y una falta de respeto a todos los ciudadanos y, por supuesto, no voy a entrar más en su juego. **(Aplausos.—Un señor diputado del Grupo Parlamentario Socialista: ¡Muy bien!).**

Hablamos de caos, bulos y quiere que le responda. No sé qué responder. Me temo que a usted le gustaría que confirmara que existen todos esos bulos y el caos, pero no voy a entrar tampoco en ese juego. Lo que sí le voy a decir respecto a los procedimientos de seguridad es que no los vamos a hacer. Los procedimientos de seguridad ya existen en Renfe. Renfe tiene uno de los sistemas de seguridad —lo he dicho en mis anteriores intervenciones— más reconocidos y respetados no solo en España, sino a nivel europeo y a nivel mundial. Tal es así que los resultados de ese procedimiento de seguridad dan la fiabilidad y los índices de seguridad que ahora mismo Renfe lidera en Europa.

Inversión. La inversión se está haciendo. La inversión durante el periodo entre 2018 y 2025 en Renfe —no hablo de la infraestructura, no hablo de todo lo demás— solo en el Grupo Renfe ha ascendido a 4401 millones de euros. Esto más que duplica la del mismo periodo anterior. Además, es interesante fijarse en cuáles eran las cuestiones que estaban más desatendidas en la inversión y ha sido necesario reforzar precisamente. Si vamos al campo de seguridad en la circulación, ha sido necesario multiplicar por tres la cifra de

inversión. Así que me temo que la inversión y los procedimientos de seguridad ya los estamos realizando.

No tengo cuantificado lo que ha supuesto el impacto económico de la crisis. No me esperaba la pregunta, pero tienes mi compromiso de que te lo haré llegar sin ningún problema porque, efectivamente, el razonamiento que haces es cierto. Es decir, sí que han bajado más los viajeros en rodalies. Sin duda, es por una crisis no solo de la infraestructura, sino de la fiabilidad del servicio. Yo creo que eso es así y por eso se ha producido un descenso que no se ha producido en tal magnitud en otros núcleos. Aunque hay un descenso generalizado debido a las situaciones de LTV, desde luego en este caso tiene mayor impacto y yo creo que es interesante que lo cuantifiquemos y te lo trasladaremos sin lugar a dudas.

Insisto, el tema de los justificantes se investigó, se abrieron los expedientes disciplinarios. No es posible saber el número de trabajadores porque nosotros no sabemos cuáles están falsificados y cuáles no. Por eso se los hemos dado al Instituto de Salud, para que él nos diga cuáles son los que están falsificados. A partir de ahí se tomarán las decisiones disciplinarias que sean necesarias. Si bien es cierto que lo que estaban haciendo era uso de una potestad que tienen en el convenio colectivo. Por lo tanto, no es tanto un problema de disciplina laboral como un problema de falsedad documental, y esto es lo que explica que hayamos actuado de esta manera.

En relación con los trenes retirados y su vida útil, a veces no es tan fácil, porque los trenes, como bien sabes, puede ser que tengan una explotación exigente y que puedan ser utilizados en otros sitios con otras condiciones de explotación y también con otros criterios de calidad. Es cierto que nosotros retiramos material que es material apreciado en otros lugares. Lo hacemos vía una de las sociedades de Renfe, que es el ROSCO y siempre lo hacemos en condiciones absolutas de desambientado, de seguridad, totalmente de manera adecuada.

Félix, te lo voy a decir con el aprecio que te tengo: yo entiendo que me quieras hacer a mí las preguntas de infraestructura que no te puedo responder ni me corresponde. Si quieres, las hablamos en el bar. No te puedo decir otra cosa ni tampoco voy a opinar cosas que no me corresponden. La opinión de Renfe siempre es que queremos que la infraestructura sea la mejor posible, que se premie y que se priorice el servicio público —que es donde está el 93% de nuestros viajeros— y que la mejor ubicación de las estaciones es la que está más cerca de donde están los viajeros. Esa siempre va a ser y es la posición que tenemos en Renfe.

Respecto a que es necesario un nuevo pedido de trenes de servicio público, posiblemente sí. Estamos trabajando un poco en esa línea. Es cierto que los trenes tardan en llegar; todavía quedan todos por llegar para que estemos pensando en ello. Quiero decir que creo que hay tiempo para licitar ese pedido. Es cierto que tardan mucho, ocho años, pero quizás no es todavía el momento.

En relación con la C3, sabes bien —porque tú eres un gran conocedor ferroviario— que precisamente la C3 está beneficiándose de una intervención integral de reposición de la vía y de traviesas. Es fácil, se puede ver y lo pueden ver los viajeros. Por supuesto, como siempre, eso da lugar a una elevación del número de incidencias por problemas en las entregas de los trabajos o por cuestiones que tienen que ver con las obras. Nosotros estamos reforzando la información y lo seguiremos haciendo. Estamos trabajando para tener una herramienta comunicativa, que presentaremos el próximo mes, que creo que será muy valorada por los usuarios, especialmente de cercanías. Aumentar las frecuencias ahora es imposible con estas condiciones de trabajo. Además, como bien saben, también depende de unas obras que se están haciendo en Chamartín. Nosotros tenemos el compromiso de recuperar las frecuencias originales en cuanto terminen las obras, que en cierta manera aplican una restricción de capacidad a la situación que nos gustaría tener.

Creo que al menos he procurado responder a la mayor parte de las cuestiones razonables que me han planteado. Por supuesto, estoy dispuesto a acudir aquí ante los representantes de los ciudadanos las veces que sean necesarias para hacer el ejercicio de fiscalización que necesiten.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 548

28 de abril de 2026

Pág. 43

Simplemente, quiero terminar mi intervención recordando que en Renfe ha habido muchos trabajadores que lo han dado todo en esta crisis provocada por los accidentes. Lo han dado absolutamente todo. Quiero trasladar públicamente todo mi reconocimiento a la plantilla de Renfe. Hasta que no se vive desde dentro uno no se da cuenta de la vocación de servicio que tienen, porque hacen mucho más de lo que creo que se les puede pedir. También quiero trasladar a la ciudadanía que Renfe es un operador que siempre estará cuidando de sus viajeros y viajeras y que, sin duda, la seguridad es el mejor cuidado que podemos proporcionarles a todos ellos y ellas.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Fernández Heredia, en nombre de la comisión, agradecemos su presencia y sus explicaciones.

Al no haber más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Era la una y once 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.