CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES
SENADO
XV LEGISLATURA

Núm. 166 | 23 de agosto de 2024 | Pág. 1

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS JULIO CARNERO GARCÍA

Sesión extraordinaria celebrada el viernes, 23 de agosto de 2024

ORDEN DEL DÍA

Comparecencia del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, D. Óscar Puente Santiago, para explicar los reiterados retrasos y múltiples incidencias en la red ferroviaria española.

— Solicitud de comparecencia 711/000319. Autor: GARCÍA RODRÍGUEZ, ALICIA (GPP) Y CIENTO CUARENTA Y UN SENADORES MÁS.

Comparecencia del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, D. Óscar Puente Santiago, para explicar los resultados de la auditoría que efectuó en su ministerio sobre los posibles casos de corrupción.

— Solicitud de comparecencia 711/000319. Autor: GARCÍA RODRÍGUEZ, ALICIA (GPP) Y CIENTO CUARENTA Y UN SENADORES MÁS.

Comparecencia del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, D. Óscar Puente Santiago, para explicar qué medidas va a adoptar respecto a los altos cargos investigados en su ministerio.

— Solicitud de comparecencia 711/000319. Autor: GARCÍA RODRÍGUEZ, ALICIA (GPP) Y CIENTO CUARENTA Y UN SENADORES MÁS.

Se abre la sesión a las once horas y un minuto.

El señor PRESIDENTE: Abrimos esta sesión.

Muy buenos días tengan todos ustedes.

En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible y también, cómo no, saludar a todos los compañeros senadores y a los servicios técnicos de la Cámara.

Antes de nada, ruego a los portavoces de los grupos parlamentarios nos hagan llegar a esta presidencia las posibles sustituciones que haya. *(Pausa)*.

COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, D. ÓSCAR PUENTE SANTIAGO, PARA EXPLICAR LOS REITERADOS RETRASOS Y MÚLTIPLES INCIDENCIAS EN LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA.

— *Solicitud de comparecencia 711/000319. Autor: GARCÍA RODRÍGUEZ, ALICIA (GPP) Y CIENTO CUARENTA Y UN SENADORES MÁS.*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias a todos los grupos. Vamos a proceder, como les decía, a la comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, don Óscar Puente Santiago, para explicar tres puntos, que son tres comparecencias distintas. El trámite de la comparecencia que se propone desde esta presidencia en cada uno de los puntos es la intervención del señor ministro sin tiempo limitado, como todos ustedes saben; a continuación, habría un primer turno de intervenciones, que iniciaría el grupo proponente, en este caso, el Grupo Popular, y después el resto de los grupos de mayor a menor. Tras la contestación del señor ministro, tendrá lugar el turno ordinario y habitual de grupos de menor a mayor, para cerrar, si así lo desea, el señor ministro. El primer turno de intervención de los portavoces, si les parece bien, y como les hemos señalado, lo fijaríamos en siete minutos y el segundo turno en tres minutos. Y, lógicamente, el señor ministro tiene tiempo ilimitado para las correspondientes intervenciones.

El primero de los puntos, como les digo, es la comparecencia del señor ministro para explicar los reiterados retrasos y múltiples incidencias en la red ferroviaria española. Como saben, esta comparecencia ha sido propuesta por el Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor ministro.

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

Señorías, comparezco en esta sesión extraordinaria ante esta Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Senado, en esta fresca mañana de agosto, para informar sobre los tres puntos aprobados en el orden del día. Quiero señalarles que para mí es siempre un honor comparecer en esta Cámara de representación ciudadana, de la soberanía nacional. Los temas, sin duda, son de máximo interés y enorme enjundia y, por tanto, creo que todos tenemos obligación de estar a la altura de lo que se espera de nosotros hoy, sobre todo, de lo que espera la ciudadanía, a ver si somos capaces de hacer un buen debate, un debate serio, y sacar conclusiones positivas en relación con el futuro.

El primero de los asuntos es el correspondiente a los retrasos e incidencias en la red ferroviaria. Sobre esta cuestión, además de que he ido atendiendo las solicitudes que me han planteado en estos días, ya dije desde el primer momento que no tenía inconveniente en comparecer, cosa que ratifico, al contrario, creo que estamos atravesando un verano muy complicado desde el punto de vista de la operativa ferroviaria, pero las cosas tienen una explicación y es importante que tengamos la oportunidad de ofrecerla en sede parlamentaria con la calma que esta cuestión requiere. Ante todo, como ya he hecho en otras ocasiones, quiero comenzar pidiendo disculpas a los usuarios de nuestro sistema ferroviario que se han visto afectados por las incidencias acontecidas en los últimos días. Como no puede ser de otra manera, desde todo el ministerio con carácter general, desde Adif y Renfe en particular, debemos trabajar para prestar el mejor servicio de transporte ferroviario a nuestros pasajeros, el mejor, el de mayor calidad. Por ello, vaya por delante nuestro compromiso para subsanar lo antes posible todos los problemas que hayan podido existir y para mejorar en aquello que nos compete.

Entrando ya de lleno en el contenido de la comparecencia, quiero contextualizar la situación del transporte ferroviario de viajeros en nuestro país, pues ha cambiado enormemente en muy poco tiempo. Para llevar a cabo esa contextualización, es necesario abordar en qué situación se encuentra hoy el servicio ferroviario en España, y para ello quiero comenzar desmintiendo algunas afirmaciones que, de manera irresponsable, a veces partidista, se han venido haciendo en los últimos días. He escuchado una descalificación general del servicio ferroviario español, con frases tales como: «Antes se viajaba muy bien en tren», «El servicio ferroviario se ha deteriorado mucho en muy poco tiempo», «Teníamos un tren modélico y ahora tenemos un desastre», «El caos sanchista...»; en definitiva, «Cualquier tiempo pasado fue mejor que este». Solo me ha faltado escuchar aquello de que «Con Franco, los trenes iban mejor». *(Rumores)*. En fin, no pierdan la esperanza, todo llegará. Pues bien, esas argumentaciones son totalmente falsas. El tren vive en España el mejor momento de su historia. Lo voy a repetir por si no me han escuchado bien: el mejor momento de su historia, con récord tras récord de viajeros que han cambiado sus hábitos de movilidad para utilizar el tren en sus desplazamientos. Y miren, lo que es demostrable no es discutible. Vamos a intentar demostrarlo. Si digo: ¿significa esto que vivamos el mejor momento del tren de nuestra historia, que no hay problemas que resolver o retos que afrontar? ¡Claro que no! Los hay. ¿Significa que nuestro sistema no tiene carencias y deficiencias que merecen nuestra atención y nuestro esfuerzo? ¡Por supuesto que no! Nuestro sistema ferroviario tiene carencias y deficiencias, algunas importantes, pero nunca ha habido un mejor servicio ferroviario que el que se presta en España en este momento. Por tanto, pongamos las cosas en su justo término, porque, además, ambas son compatibles. Y fíjense, no lo digo para defender mi gestión, pues yo llevo apenas nueve meses en el cargo, lo digo para defender la gestión de quienes han hecho posible que el tren hoy sea un medio de transporte protagonista en España, con unos niveles de crecimiento de pasajeros que ningún otro medio de transporte consigue y que no se dan en ningún país de nuestro entorno. El tren es un éxito de país, porque es un éxito de los Gobiernos de la democracia —es verdad que de unos más que de otros—, de los trabajadores y trabajadoras de nuestras empresas públicas y de nuestro tejido empresarial, el mejor y más competitivo en materia de obra pública ferroviaria del mundo. Y no lo digo yo, lo dicen más allá de nuestras fronteras, en todas partes. Cuando un país pretende mejorar, renovar o, incluso, iniciar un sistema ferroviario mira siempre a España, a nuestro sistema, a nuestras empresas, a nuestra metodología. Esto es así.

Pero vayamos a las cifras, porque si cualquier tiempo pasado fue mejor, lo mejor es remontarse al pasado y compararlo con el presente. En 1992 se pone en marcha en España la primera línea de alta velocidad Madrid−Sevilla. Se movían entonces 6 trenes al día por sentido para una oferta diaria total de 4164 plazas. Hoy, cada día, se mueven en España 532 trenes de alta velocidad, en los que viajan alrededor de 115 000 personas de media al día, con un máximo histórico que se ha producido, precisamente este año, el 31 de mayo, con 118 000 pasajeros. Por supuesto, los 6 trenes que se movían entre Madrid y Sevilla en el año 1992 cada día llegaban todos a su hora, no tenía gran mérito. Ahora llegan en hora el 76 % de esos 532 trenes que se mueven al día. ¿Es mejor o es peor el servicio que prestamos hoy? Ustedes me dirán: bueno, no vaya tan atrás, eso es hacer trampa. Hombre, si yo lo digo es porque he escuchado en tertulias y en algunos sitios hablar de la España del 92 como la referencia en materia ferroviaria. Perfecto, no vayamos tan atrás. Vayamos siguiendo con los ejemplos. Desde el año 2007, para viajar desde Madrid a Valladolid hemos pasado de dos horas y veinticinco minutos a cincuenta y cinco minutos. En ese mismo año, desde Madrid a Málaga tardábamos cinco horas y dos minutos y pasamos a tardar dos horas y cuarenta y dos minutos. En 2010, para ir de Madrid a Valencia se pasó de tres horas y treinta minutos a una hora y cincuenta y cuatro minutos. De Madrid a Alicante, de cuatro horas y cero cinco minutos a dos horas y veinticinco minutos. Desde 2015, pasamos, en la comunicación Madrid-León, de tres horas y cincuenta y dos minutos a dos horas y diez minutos. Desde 2019, pasamos de cinco horas y cincuenta y cinco minutos para ir de Madrid a Granada o de Granada a Madrid a tres horas y veintitrés minutos. ¿Estamos peor o mejor que en 2019? Desde 2022, Madrid−Badajoz, Extremadura, pasamos de cinco horas y cuarenta y tres minutos a cuatro horas y veintitrés minutos. De Madrid a Burgos, de tres horas y veintiséis minutos a una hora y treinta y ocho minutos. De Madrid a Murcia, de cuatro horas y dieciséis minutos a dos horas y cuarenta y cinco minutos. Desde 2024, si una persona tardaba en ir desde Madrid a A Coruña cinco horas y cuarenta minutos, hoy lo hace en tres horas y treinta minutos. Una persona que quería ir a Santiago de Compostela desde Madrid tardaba cinco horas y cero siete minutos y hoy tarda tres horas. ¿Estamos mejor hoy o peor que en el año 2018,

que es cuando se producían estas cifras? Puedo continuar. Madrid−Pontevedra, de cinco horas y cuarenta y un minutos a tres horas y cincuenta y cuatro minutos. Madrid−Vigo, de seis horas y cero ocho minutos a cuatro horas y doce minutos. Madrid−Orense, de cuatro horas y veintidós minutos a dos horas y catorce minutos. Madrid−Oviedo, de cinco horas y cuarenta y cinco minutos a tres horas y doce minutos. Madrid−Gijón, de seis horas y quince minutos a tres horas y cuarenta y dos minutos. ¿Estamos peor o estamos mejor que en 2018? Yo no tengo una gran experiencia viajando en tren por Europa, pero este mismo mayo tuve la oportunidad de viajar en viaje oficial de Praga a Leipzig en tren, 264 kilómetros de distancia, tardé tres horas y cincuenta y tres minutos en cubrir esos 264 kilómetros. El corredor Rin−Danubio, no estamos hablando de una línea de cualquier tipo.

Les he hablado de los tiempos de viaje, señorías, pero hablemos de las frecuencias, porque los tiempos han mejorado mucho, pero comparemos las frecuencias de hoy con las frecuencias de principios de los años 2000. La mejora de la calidad del servicio prestado a los ciudadanos ha ido de la mano también de la ampliación del número de servicios y de la frecuencia. Vayamos a los ejemplos. Madrid-Barcelona, ha pasado de 13 frecuencias/día por sentido a 35 hoy. Madrid−Sevilla, de 8 a 23. Madrid-Valencia, de 12 a 27. Madrid−Málaga, de 8 a 20. Caso singular es el de las grandes ciudades intermedias de paso de líneas de alta velocidad con ramificaciones posteriores como, por ejemplo, Zaragoza, donde hemos pasado de 14 servicios a 29 hoy; o Córdoba, de 8 a 40; o, como es el caso de mi Valladolid, que ha pasado de 21 frecuencias en 2002 a 47 las que pasan hoy por Valladolid, 47. ¿Estamos peor o estamos mejor que a inicios de los 2000, verdad, señor Silván? Les podría seguir diciendo, pero como ya expliqué en mi comparecencia, queremos que con la llegada del nuevo material o de material reubicado y reformado para el servicio todas las ciudades y todas las comunidades autónomas vean ampliados sus servicios comerciales en este año 2024 y en el próximo año 2025 con cantidades importantes de incremento de servicios y de plazas ofertadas. Esto tiene una traducción y voy a ponerles un ejemplo que para mí es paradigmático de cómo el tren ha avanzado frente a otros modos de transporte en los últimos años.

En 2008, antes de la entrada en funcionamiento del corredor ferroviario Madrid-Barcelona, el puente aéreo copaba el 100 % de la alternativa, prácticamente, al coche privado. Hoy, el tren representa un 85 % de la cuota de pasajeros entre Madrid y Barcelona, frente a un 15 % del avión. ¿Estamos peor o estamos mejor que en el año 2008? Comparemos cifras de estos mismos días, por no irnos más atrás, con las de hace tan solo un año, del puente del 15 de agosto. Se han operado 5 734 trenes, sin incluir los servicios de cercanías. Se ha facilitado con ello la movilidad de 1 265 465 personas, con un incremento total de plazas ofertadas respecto de las mismas fechas del año pasado del 12 %, un 12 % en un solo año. La ocupación, solo en alta velocidad, ha sido del 97 %, 5,2 puntos más que el año pasado. Quiere decir que, si tuviéramos más trenes y pudiéramos ofrecer más servicios, tendríamos más viajeros todavía viajando en tren. ¿Son estas cifras compatibles con sostener que se presta un mal servicio? ¿Iría tanta gente en tren y se sumaría tanta gente al tren y se subiría tanta gente al tren si la conclusión fuera que lo que se está prestando es un mal servicio? ¿Son los españoles masoquistas? No. Los españoles se suben al tren porque están en un alto grado satisfechos con el servicio que se les presta. *(Rumores).* Lo niegue quien lo niegue. El día 23 de agosto de 2019 que, casualmente, como hoy, fue viernes, cinco años después, el número de trenes de alta velocidad, tanto AVE como Avant, que han circulado hoy es un 67 % más, repito, 67 % más, y con un aumento de capacidad media de los trenes del 36 % superior al anterior. Es decir, no solo hay un 60 % más de trenes, sino que en ellos hay un 36 % de capacidad. ¿Por qué? Porque han entrado en circulación trenes más grandes, con más capacidad. Es más, en el caso de Renfe, el volumen de viajeros por día tradicionalmente caía en los meses de agosto de años anteriores de forma muy significativa; es decir, la circulación en agosto, como consecuencia de las vacaciones, de que los trenes de cercanías mueven menos gente, caía muchísimo: un 25 % de caída en el año 2019 y un 13 % de caída en 2023; este año, el tráfico ferroviario en agosto solo ha caído un 6 %. Quiere decir que hay mucha gente que ha utilizado el tren para moverse en vacaciones y que ha compensado enormemente la cifra de gente que no se mueve en tren como consecuencia de que hay vacaciones. En consecuencia, el servicio ferroviario que se presta hoy en España, como las cifras acreditan, es el mejor que se ha prestado nunca. Pero esto no es lo más importante. Las inversiones en infraestructuras, material rodante, personal y operativa, a las que luego me referiré, y los cambios que se van a llevar a cabo nos permiten afirmar que ese servicio no va a hacer otra cosa que mejorar en los próximos años. El proceso no va a ser sencillo, nunca lo ha sido, ni lo es en materia ferroviaria, porque los cambios cuesta implementarlos, son lentos, son costosos, pero si

el cambio de los últimos treinta años ha sido grande y a mejor, los próximos cinco años van a ser sencillamente espectaculares. Incorporaremos a Cantabria, a Euskadi, a Navarra, a Extremadura o a La Rioja a la alta velocidad apuntalando el corredor atlántico. Pronto sumaremos a las ciudades andaluzas a las que llega la alta velocidad a Almería. Avanzaremos con las conexiones en malla, rompiendo la tendencia de la radialidad, con un corredor mediterráneo que avanza a velocidad de crucero, sin pausa. Mejoraremos las estaciones de toda la red, como estamos ya haciendo, y construiremos estaciones nuevas. El servicio ferroviario actual es el mejor de nuestra historia, pero en los próximos años no hará otra cosa que mejorar.

Y ahora hablemos de las incidencias. Primero, es necesario explicar, para que la ciudadanía en su conjunto conozca, cuáles son los distintos tipos de incidencias que tienen lugar en el tráfico ferroviario y que son susceptibles de provocar retrasos. En primer lugar, están las relacionadas con la infraestructura; en segundo lugar, las relacionadas con el material rodante; en tercer lugar, las relacionadas con la operativa, y, en cuarto, las relacionadas con agentes externos al propio servicio ferroviario.

Vayamos con la infraestructura. En primer lugar, conviene explicar las características de nuestra extensa y compleja red ferroviaria. El ferrocarril español tiene 15 650 kilómetros de vías, 4059 de ellas de alta velocidad, lo que convierte a la red española en la que tiene una velocidad media más alta de toda la Unión Europea y en la cuarta más extensa en número de kilómetros de la Unión, solo superada por Alemania, que tiene 38 000 kilómetros, Francia, 28 000 e Italia, 17 000. Italia nos supera, es verdad, por poco. Desde 2019 hasta hoy hemos incrementado la red ferroviaria de alta velocidad en España en 753 kilómetros, un 5 % sobre el total de la red y un 23 % sobre el total de la red de alta velocidad. Si sacamos a Francia, Italia y Alemania, que tienen una red de alta velocidad importante, aunque muy inferior a la nuestra, España ha construido más kilómetros de alta velocidad en los últimos cinco años que los que tienen todos los países de la Unión Europea sumados. Párense a hacer una reflexión sobre esto. En cinco años, España ha construido y puesto en marcha más kilómetros de alta velocidad que todos los países de la Unión Europea tienen en servicio en este momento, con excepción de Francia, Italia y Alemania, que, en los últimos años, además, no han sumado ningún nuevo kilómetro. Pero nuestra red, además, tiene una característica que la hace singular, y es que está dotada con tres tipos de ancho distinto: métrico, ibérico y estándar, UIC o también conocido como ancho internacional, que conviven y se interrelacionan, lo que la hace más compleja y más difícil de gestionar. Ayer mismo hemos tenido una incidencia en el intercambiador de Taboadela, necesario para nuestra red, porque mantener el ancho ibérico y mantener el ancho internacional nos obliga a tener intercambiadores que son puntos críticos de la red y que, evidentemente, añaden complejidad y problemas a la gestión. También hay una parte importante de la red sin electrificar, 5 224 kilómetros, casi un tercio del total. Incluso, la parte electrificada tampoco es homogénea. Tenemos una parte de red electrificada a 3 500 voltios de corriente continua y otra a 25 000 de corriente alterna. Todas estas diferencias de ancho y de electrificación han llevado a Renfe a la necesidad de apostar por material rodante que en algunos casos es único en el mundo, trenes que circulan por anchos de vía distintos, catenarias con distintas tensiones e incluso tramos sin electrificar. Este tipo de material, adaptado a las características de nuestra red, es suministrado casi en exclusiva por Talgo, fabricante que dispone de la tecnología necesaria para construir los trenes que discurran por toda nuestra diversa red. Es el caso del nuevo modelo 106, al que luego me referiré, que es capaz de adaptarse al ancho ibérico y al ancho internacional y a dos tipos de tensión de catenaria distintas, lo que le permite, por ejemplo, viajar de Madrid a A Coruña y hacerlo tanto en ancho internacional como en ancho ibérico, y hacerlo, además, en ambos casos, por tensiones de 25 000 de alterna y de 3 500 de continua, y hacerlo a más de 300 kilómetros por hora en ambas circunstancias, con tensiones distintas y con anchos diferentes. Es el único tren del mundo que puede hacer esto. O el modelo 6730, que puede discurrir por vías de ancho distinto, de distinta tensión e, incluso, por vías sin electrificar, es el único que cuenta con una cabeza motriz eléctrica y diésel con adaptación de ancho y adaptación de corrientes distintas. Es la joya de la corona y es el tren, por ejemplo, que llevamos de Madrid a Badajoz y que discurre por red convencional hasta Plasencia, pero entre Plasencia y Badajoz lo hace por vía electrificada y a 250 kilómetros por hora. Es el primer tren que transita Extremadura a través de una red electrificada y lo ha hecho por primera vez este mismo año. Una red compleja por sus características y por los sistemas, también de señalización y seguridad, en permanente adaptación a los nuevos requerimientos en esta materia.

Las infraestructuras producen fallos, algunos relacionados con su complejidad, con su mantenimiento. Otros, como es el caso de las vías 19, 20 y 21 de Chamartín, que han sufrido ser la llave de entrada para las nuevas vías 22 a 25, que van a ser incorporadas en el mes de octubre a nuestra estación, por defectos de juventud en las obras ejecutadas, por cuestiones atmosféricas, por cuestiones ambientales, y esos fallos se traducen en interrupciones del servicio que ocasionan retrasos en la operativa de los trenes. Se producen estos fallos en todos los sistemas ferroviarios del mundo y en nuestro caso representan aproximadamente el 48 % del total de las incidencias en la red. Las incidencias en este apartado han crecido en los últimos años. ¿Porque la red se ha abandonado? No, por todo lo contrario, porque estamos inmersos en la realización de un enorme volumen de obra en nuestra red, el mayor de nuestra historia, mientras tratamos de compatibilizar con ella la prestación del servicio. A mí me sorprende escuchar, por ejemplo, la incidencia de esta semana en Chamartín, ese corte de cable en la vía 19, que hablan de una falta de mantenimiento. ¡Pero si es nuevo, si se ha puesto hace dos meses! O sea, ¿cómo va a ser por falta de mantenimiento? En fin, seamos rigurosos en los análisis. Habrá incidencias, no digo que no —y luego entraré en el tema del mantenimiento—, que pueden deberse a un mantenimiento no óptimo, pero no podemos hablar de que en trenes nuevos o en una catenaria que se ha hecho completamente nueva y una vía que se ha hecho completamente nueva en el mes de mayo o en el mes de junio sea un problema de falta de mantenimiento. Será de otro tipo. Esto produce incidencias, como digo, pero como trato de explicar, en este caso son coyunturales. Los beneficios, en cambio, serán definitivos o, al menos, duraderos en el tiempo. Y tenemos que ser conscientes de que la falta de inversión en determinados periodos de nuestra historia no se suple en dos días ni en dos años. Si durante seis años no se invierte es muy difícil equilibrar la balanza, incluso, aunque se invierta mucho los seis años siguientes. En fin, hay periodos que yo creo que son bastante elocuentes, pero, fíjense, yo no he venido aquí, en contra de lo que alguno igual esperaba, a echarle la culpa a nadie, he venido a hablar de cuál es la situación, de qué estamos haciendo, de cómo lo podemos solucionar; no he venido, salvo que ustedes me obliguen, claro. *(Rumores).*

Hablando de infraestructuras, permítanme que me refiera específicamente a las estaciones, y en particular a la de Chamartín, que es el epicentro de las incidencias más graves ocurridas durante el último mes. Entre enero y mayo del año 2019 pasaron por la estación de Chamartín 1 300 000 personas. Entre enero y mayo de 2024, 5 800 000, es decir, casi 5 veces más que hace tan solo cinco años. A la luz de estas cifras de viajeros, permítanme hacerles la siguiente reflexión, que yo creo que nos puede situar a todos dónde estamos. Si hiciéramos una prognosis rápida, sin tener en cuenta la estacionalidad, nos daría un resultado previsible de pasajeros en Chamartín para este año 2024 de 13,9 millones. Va a estar ahí. ¿Es esto mucho o poco? ¿Son muchos pasajeros o son pocos? Pues cojamos los documentos. El estudio informativo previo al proyecto de reforma de la estación se finalizó en el año 2018 y contemplaba una previsión para este año de algo menos de 10 millones de pasajeros; es decir, las previsiones del año 2018 se han equivocado en un 40 % a la baja. Pero es que, fíjense, señorías, nos encontramos incluso por encima de la previsión que hizo el estudio informativo para el año 2040, que era de 12,4 millones de viajeros. En 2024, en Chamartín se superará la cifra de pasajeros prevista para el año 2040. Y ahora reflexionemos sobre las condiciones en las que nos estamos viendo obligados a prestar el servicio en 2024 para el número de pasajeros que estaba previsto para 2040 o, incluso, superior. En la estación de Chamartín se disponía, antes de empezar las obras, de un vestíbulo global de 10 000 metros cuadrados y en la nueva estación vamos a disponer de uno dividido en dos partes, alta velocidad y viajeros convencionales, tráfico convencional, de 18 000 metros cuadrados, un incremento de la superficie de la estación de un 80 %. Pero en esta fase de realización de la obra, en lo que se refiere exclusivamente a la alta velocidad, que es donde se están produciendo los colapsos, sí, los colapsos, la zona ha quedado reducida a 2 600 metros cuadrados: 800 antes de las radioscopias y 1 800 metros después y antes del acceso a los andenes. Esta es la realidad, señorías. En estas condiciones, no ya cuando se produce un incidente grave, simplemente cuando se retrasan diez minutos 3 trenes, la estación no da cabida a tantos pasajeros. Piensen por un momento que se dan situaciones con 3 trenes esperando a salir con 1 600 pasajeros a bordo entre los 3, porque ahora hay trenes de doble altura de Ouigo, hay trenes en doble formación de Iryo o de Renfe también. Y se da la circunstancia, especialmente en agosto y especialmente en los días críticos, de que hay trenes que llevan hasta 1 000 personas o más a bordo; pues imagínense, 3 trenes de estas características esperando a salir en un lapso de diez minutos, que se retrasen cinco o diez minutos, no hablamos de grandes incidencias, pues

producen las imágenes que estamos viendo en la estación de Chamartín. Desde la nueva apertura de la fase 1, prevista para finales de octubre, dispondremos de un total de 4 600 metros cuadrados para la alta velocidad, 800 antes de radioscopias y 3 800 después. Y, además, vamos a acondicionar una zona techada exterior para añadir otros 1 700 metros cuadrados a mayores de los anteriormente mencionados. Es decir, entre una cosa y otra estaremos en los 6 300 metros cuadrados, frente a los 2 600 metros que tenemos hoy. Y eso, afortunadamente, está cerca. Eso se va a producir en octubre. Espero que se cumplan los plazos, pero hasta este momento vamos a sufrir con cada incidencia. Por eso pido paciencia y pido comprensión. Estamos prestando el mejor servicio posible en las peores circunstancias posibles, en las más difíciles. Y pido también rigor, porque es verdad que ha habido colapsos en Chamartín; no lo oculto ni lo niego. Ha habido colapsos este verano, ha habido situaciones de hacinamiento absolutamente insostenibles. Las ha habido, pero también es verdad que en el incidente que ha tenido lugar esta misma semana eso no ha sucedido. Y, sin embargo, algunos han querido jugar a lo mismo, utilizando imágenes que no se correspondían con la realidad, remitiéndose a imágenes del 4 o del 5 de agosto, cuando se produjo la incidencia más grave. Si de verdad queremos abordar un asunto que nos compete a todos, que nos afecta a todos, y más especialmente a los partidos que se dicen de Estado, que hoy están en la oposición y algún día volverán al Gobierno y tendrán que gestionar esta realidad, creo que es bueno que impongamos la responsabilidad a la hora de abordar la realidad en materias troncales como son las infraestructuras, y específicamente del servicio ferroviario, que debería ser un motivo de orgullo para este país. Tengo que decirles que al final de las obras de la siguiente fase, que se prevén para el año 2026, contaremos con esos 18 000 metros cuadrados; en definitiva, con un vestíbulo que será 2,6 veces mayor al que existía inicialmente y estará dotado de un confort del que hoy carecemos.

En segundo lugar, en relación con el material rodante, me habrán escuchado decir que en España no se estrena un tren de cercanías desde el año 2008 o uno de alta velocidad o de larga distancia desde el año 2010. Hablamos, por tanto, de problemas de antigüedad de la flota, pues les detallo: gran parte de la flota actual tiene una importante antigüedad, de forma que ha alcanzado y sobrepasado en una buena parte el final de su vida útil de entre treinta y cuarenta años, y por ello está produciendo problemas de incremento del mantenimiento correctivo, dificultad de encontrar determinados repuestos al ni siquiera existir ya proveedores, obsolescencia de componentes, etcétera. Por su edad, el mantenimiento de estos trenes se vuelve complejo, con ventanas de trabajo muy justas para las necesidades de efectuar numerosas actualizaciones técnicas para mantener los vehículos en condiciones óptimas: actualización de equipamientos de seguridad, etcétera. Esto es especialmente grave en el caso de las cercanías, tanto el servicio de Rodalies de Cataluña como el servicio de Cercanías de Madrid, como de los servicios de cercanías en otros territorios de España. Y todo ello en un escenario de altísima demanda, derivado también de la implantación de la gratuidad en cercanías y media distancia y con numerosas actuaciones en la infraestructura que dificultan la entrada y salida de los vehículos a los talleres; estamos en la tormenta perfecta. Por dar algunos datos concretos, la disponibilidad media del parque es del orden del 80 %, que es lo mismo que decir que de manera continuada hay un 20 % de los trenes en este momento no aptos para prestar servicio, un 20 %. La fiabilidad, en general, se encuentra por debajo de los objetivos marcados y con una tendencia a la disminución en los últimos años. A medida que el material se va haciendo más viejo, la tendencia a la incidencia es mayor. Por tanto, la incidentalidad por averías del material presenta una tendencia al alza. La obsolescencia de una buena parte del material rodante está en proceso de solución, es decir, no es que nos vayamos a poner manos a la obra para resolver este problema, es que ya lo hemos hecho, ya lo estamos haciendo. Vamos a dar datos. Sustituimos los 6 trenes alpinos de la línea de Cercedilla a Cotos en Madrid que databan de los años ochenta. Sustituimos 38 trenes de ancho métrico —32 eléctricos y 6 híbridos—, que es la mayor compra de la historia de la antigua FEVE, y cuyos últimos nuevos trenes en servicio fue la flota de los trenes 2700 y 2900 diésel, licitada en 2006 y puesta en servicio en 2010. Eso es lo más nuevo que tiene FEVE. En el caso de los trenes de cercanías de gran capacidad, señorías, de nuevo, para corregir esos retrasos y la ampliación y la mejora en la calidad de estos servicios altamente demandados, acometemos la mayor compra de la historia para la renovación de la flota: 201 trenes de 100 metros de Alstom, fabricados en Barcelona; 79 trenes Stadler, fabricados en Valencia; 24 de 100 metros, 55 de 2 metros y 29 de 4 coches de CAF. En total, 309 trenes para cercanías comprados y en este momento en fabricación y algunos saliendo ya de los talleres para incorporarse a la flota, espero, a primeros del año 2025. Aún quedarían pendientes —si lo

estimáramos necesario para ampliarlas— opciones de compra de otras 60 unidades adicionales entre los 3 fabricantes, que están previstas en esos contratos. Por tanto, si nos quedamos cortos, no necesitamos licitar, no necesitamos contratar, tenemos posibilidad de ampliación automática de los contratos en otras 60 unidades. Esos cercanías —lo tengo que explicar, porque todo el mundo piensa que van a Madrid— van destinados principalmente a Cercanías de Madrid y Rodalies de Cataluña, pero también van a Valencia, van a Alicante o van a Murcia, en los que habrá grandes cambios de infraestructura, y a otras muchas comunidades autónomas, fruto de una completa reordenación del material rodante. Y algunos de los fabricados por CAF van a Asturias, a Euskadi y a Cantabria. Por tanto, no son trenes solo para Madrid, que también —que buena falta hacen a las cercanías de Madrid—, son trenes para todos los servicios de cercanías de toda España y lo serán para el servicio de cercanías de Galicia que estamos planificando y en el que estamos trabajando. Por tanto, se han comprado trenes para no dejar a nadie tirado, para que todo el mundo tenga la oportunidad de tener un material rodante nuevo, flamante, que tenga muchas menos incidencias, que tenga menos fallos.

Les hablaba también de integración, de equilibrios territoriales y de mejora de los servicios a los ciudadanos. Pues bien, aquí hemos contratado la compra de 60 trenes regionales: 52 de 134 plazas y 65 metros, y 8 de 254 plazas y 100 metros, con opción posible también de otros 24 más para garantizar esa movilidad sostenible de la que soy, como todo el mundo sabe, un enérgico defensor y más con la prestación y mejora de los servicios públicos. También a finales de año entrarán en servicio 6 unidades de la serie 490, conocida como Alaris, completamente remodelada. Son trenes que se han vaciado por completo, trenes Talgo que van a más de 200 kilómetros por hora y que se van a incorporar a lo largo de este año para prestar servicios de media distancia en red convencional, por ejemplo, en la línea Pamplona-Zaragoza o en la Zaragoza-Logroño, como explicamos hace poco en nuestra visita tanto a Pamplona como a Logroño. Por último, nos queda la puesta en marcha de la serie 107. Se trata de los antiguos trenes-hotel reconvertidos en servicios de alta velocidad a 300 kilómetros por hora. Son 13 nuevos trenes con opción a otros 6 trenes más y que complementarán el incremento de oferta que, con la serie 106, estamos realizando en distintas fases en este mismo año 2024 en muchas comunidades de España. Señorías, 412 trenes nuevos, sin contar con las ampliaciones, que van a llegar a España entre este año —ya están llegando— y el año 2028; 2 trenes nuevos a la semana durante cinco años, con opción de que sean 90 más, si la demanda y la realidad así nos lo indican. Realidades, señorías, que los ciudadanos van a ver pronto, puesto que ya se inician las pruebas de homologación de estos cercanías.

Vayamos con la operativa. Por otro lado, para mejorar la operativa, estamos trabajando en diferentes áreas en paralelo con un importante relevo generacional en el sector, con grandes incorporaciones a la plantilla, tanto de Renfe como de Adif, especialmente dentro del colectivo de conducción y factor de circulación respectivamente, que estuvieron congeladas durante muchos años. Hemos llevado a cabo recientemente la mayor contratación de maquinistas de la historia: 650 maquinistas nuevos se han incorporado a la plantilla de Renfe.

Otra cuestión en la que estamos trabajando es la reducción del tiempo de subida y bajada de los viajeros, y para mejorar esta reducción estamos sectorizando los andenes en las estaciones principales con el objetivo de respetar el tiempo de parada comercial establecida, acercando en el andén a los viajeros al coche por el que tienen que acceder para facilitar el tránsito de subida y bajada. Esto es más importante de lo que parece porque, con estaciones tan absolutamente llenas y tan al límite, el tiempo de subida y bajada de los viajeros al tren es capital para poder prestar un servicio con puntualidad. Pero el verdadero problema está en las estaciones intermedias, donde estamos trabajando de la mano de Adif en esos aspectos.

Tengo que mencionar también las causas ajenas al servicio ferroviario. Podemos hablar de los arrollamientos de personas, demasiados, desgraciadamente, 58 en lo que va de año: 24 en estaciones, 34 en puestos no autorizados. No todo el mundo lo sabe. Tratamos de ser muy discretos con este tema, pero cada vez que se produce un evento de estas características, se para la línea durante horas. Piensen en todo lo que conllevan estas situaciones: forense, juez, etcétera. El usuario no tiene por qué saberlo, pero, por desgracia, le toca sufrirlo y es importante que lo sepamos. Tenemos actos vandálicos, que es otra fuente relevante de incidencias: 2216 en este año. Tengo también que subrayar que más de la mitad de ellos en la red de Cataluña, un territorio especialmente afectado por los actos vandálicos, el último este mismo fin de semana, con el apedreamiento de un tren, que incluso produjo heridas a uno de los pasajeros. Y no podemos olvidar la meteorología que, de momento, es responsable de 516 incidencias en lo que va de año, más de un 1 % del total, o los

incendios próximos a las vías, cada vez más frecuentes; eventos meteorológicos e incendios próximos a las vías que hacen detener la operativa. Reflexionemos todos sobre lo que está sucediendo con el cambio climático, que también está incidiendo claramente en nuestras infraestructuras.

Voy a centrarme ya en la problemática de incidencias de estas últimas semanas, que son las que me han traído hoy aquí, sobre todo. Seguramente, si no hubieran sucedido, yo no estaría hoy aquí compareciendo ante ustedes. Vamos a abordar las relativas al material rodante, la última, como les explicaba, ayer mismo en el cambiador de Taboadela, en Galicia. El mayor número de estas incidencias tienen su causa en la incorporación por parte de Renfe Operadora del nuevo material móvil de la serie 106, también conocido como Avril. Si analizamos los datos de que dispone Renfe Operadora, tomando como punto de partida el 21 de mayo, fecha de circulación de los primeros servicios operados por esta serie hasta el 11 de agosto, la realidad es que la puntualidad media de los servicios comerciales de Renfe ha sido del 76,3 %, cifra muy parecida a la del año pasado, que fue del 77,9 %. Ahora bien, en la primera semana de agosto se produjo un claro empeoramiento, descendiendo dicho valor hasta el 73 %. Los servicios realizados por los 22 nuevos trenes en este periodo han supuesto un 8 % del total de los prestados por Renfe, pero su puntualidad ha sido del 40 %, es decir, 36 puntos porcentuales menos que la media de servicios comerciales. De estos servicios, aproximadamente dos tercios se han realizado con rodadura desplazable, que es donde más problemas estamos teniendo, mientras que el tercio restante se ha realizado en ancho fijo. En general, los porcentajes de impuntualidad que está registrando esta nueva serie en el mes de agosto son del orden del 80 %, muy por encima respecto al resto de trenes, que no supera el 25 %. Por ello, lo primero que les transmito es que, lejos de ese supuesto caos localizado en el mes de agosto, el origen está identificado y, por tanto, nos permite actuar para mejorar y evitar que se siga produciendo. Profundizando aún más en estas causas, el motivo principal de las incidencias de esta unidad está centrado en el propio material motor, pero repercute en la gestión del operador y motiva un trastorno enorme en el movimiento de viajeros, incrementándose en un 20 % adicional. Dentro de las incidencias de este material motor están las del equipo de seguridad embarcado, problemas de tracción, problemas de freno, puertas de acceso, pantógrafo. Como consecuencia de todo ello, está habiendo un número importante de vehículos de la serie 106 inmovilizados. Hace apenas diez días, la mitad de los 22 nuevos vehículos que se incorporaron a la flota estaban inmovilizados en taller, solo teníamos 11 disponibles. La fiabilidad de este nuevo material, de momento, está lejos de los cerca de 20 000 kilómetros por incidencia de media que tenemos en el resto de material. Ojalá este nuevo tren estuviera en esas cifras. ¿Qué hemos hecho desde que hemos detectado todos estos problemas? Pues bien, entre las medidas que hemos puesto en marcha de manera inmediata para revertir esta situación y posibilitar la prestación del servicio, en primer lugar, para disponer del mayor número de unidades útiles al comienzo del servicio y de este modo garantizar las operaciones diarias, se ha abierto el turno de noche durante el mes de agosto en la empresa Tarvia y se trabaja a tres turnos. Esto nos ha permitido recuperar varios de los 11 vehículos que estaban inutilizados y en este momento tenemos exclusivamente 4 de los 22 inutilizados, es decir, 18 disponibles. Renfe ha desplazado personal propio a las oficinas del mantenedor Tarvia con el objeto de supervisar, tener un mejor control de las operaciones de mantenimiento y garantía de Talgo llevadas a cabo sobre los trenes. Para mejorar la operativa se ha dispuesto que aquellos servicios cuya operación es más compleja se presten acompañados por personal experto de Talgo con formación suficiente para ayuda y soporte, porque durante algún tiempo Talgo ha puesto en esos trenes personal subcontratado que no tenía la cualificación necesaria, a nuestro juicio, para atender con la máxima eficiencia el funcionamiento y las incidencias del vehículo. De igual forma, se ha dispuesto que Talgo tenga personal experto con acceso a las herramientas de seguimiento online del tren en las instalaciones de Renfe; en concreto, en el Centro de Gestión de Operaciones de Tren se ha colocado un experto de Talgo para dar apoyo tanto al personal de conducción como al personal de dicho centro para la toma de decisiones ante las incidencias. Y, por último, en aquellos trayectos de especial relevancia dentro de la operativa, porque esta pueda ser más compleja, hemos reforzado el personal de intervención y atención a viajeros en dichas unidades. Hemos puesto el doble de personal del que había en cada uno de esos trenes para que cuando se produzca una incidencia el pasaje pueda tener mayor acompañamiento y mayor ayuda por parte del personal de Renfe y garantizar mejores condiciones en términos de confort. Por otro lado, en paralelo, hemos iniciado —y lo digo con pesar— dos acciones de reclamación de daños y perjuicios, que se suman a la penalización ya puesta en marcha por el retraso en la entrega de los nuevos trenes, en primer lugar, derivada precisamente de la demora en la entrega de los trenes y,

en segundo lugar, como consecuencia de las deficiencias en el desarrollo de la operativa. Las dos nuevas reclamaciones se encuentran en fase de estudio y de recabar los datos necesarios.

Para ir finalizando este primer punto de la comparecencia, querría comentar expresamente la incidencia del pasado 5 de agosto, dado que posiblemente ha sido la de mayor repercusión en todo este periodo. Ese día, a las 15:53 un tren de alta velocidad procedente de Valencia se averió justamente en el tramo de vía única del túnel que conecta Atocha con Chamartín, el denominado túnel del Chato, Chamartín-Torrejón —por eso se le llama túnel del Chato—, bajo el Jardín Botánico de Madrid. Debo decir que ese tramo de vía única está concebido para ser compatible con la construcción de la estación pasante de Madrid−Puerta de Atocha. Una vez se complete, además de la nueva estación, todos los tramos serán en vía doble, pero mientras tanto, que todo el mundo sea consciente de que, si un tren sufre una incidencia en ese punto, bloquea toda la entrada y salida de trenes de Madrid hacia Levante y de Levante hacia Madrid. Ya les aseguro que yo ese túnel no lo he diseñado, tampoco lo he ejecutado y tampoco tomé la decisión de que no se construyera la estación pasante de Atocha. Yo soy el que he licitado, adjudicado y firmado el contrato de la estación pasante, cuyas obras empiezan en el mes de septiembre. Por dejar las cosas claras. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).* Como consecuencia de ello, saben que se interrumpió la circulación de todos los trenes con origen o destino a Chamartín que debían pasar por ese tramo. A pesar de que se intentó reparar el tren —quizá demasiado intento fue—, las operaciones resultaron infructuosas. Por ello, a las 16:41 finalmente se solicitó remolcar el tren y no fue hasta las 18:10 cuando pudo llegar a su destino. Y ahí se vivieron las escenas que todos hemos visto y que tan llamativas y tan escandalosas son; 11 ventanas se rompieron por parte de los pasajeros de ese tren. Es comprensible, es absolutamente humano que te veas en un túnel, el tren se queda muerto, sin electricidad, sin aire acondicionado, la gente sufre claustrofobia, sufre calor… Es normal lo que pasó. Ningún reproche a los pasajeros. Sobre la causa de la avería, he de decirles que Talgo continúa analizando los registros y equipos del tren. Parece que obedece a problemas con la electrónica del tren, con la electrónica del bus de comunicaciones del tren, es decir, con el hardware. Se detuvieron de forma organizada las circulaciones afectadas, se informó al resto de empresas ferroviarias, se previó la posibilidad de evacuar a los viajeros por las salidas disponibles si la operación de remolque no hubiera funcionado, se activó la ayuda e información a los viajeros y solución de problemas de operación, tanto a afectados del tren como a los trenes con retraso. Se activó el protocolo de actuación ante aglomeraciones extraordinarias en estaciones, gestionando los flujos de viajeros, se solicitó el apoyo de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, de los servicios médicos, se reforzaron los servicios presenciales de atención al viajero y los servicios de información a través de megafonía y pantalla, y, por parte de Renfe, se habilitaron cambios y anulaciones gratuitos para los servicios afectados. Los tiempos de movilización y activación de los medios para el apartado del material fueron mínimos, dada la complejidad de la situación, tras evidenciar la imposibilidad de resolver la incidencia. No obstante, aunque el tráfico se restableció a las 18:00 horas, es evidente que las repercusiones se extendieron hasta el final de la jornada, como consecuencia de la saturación que se produjo en los puntos críticos y las alteraciones y desfases en los gráficos de rotación de material y personal. En total, se vieron afectados 43 trenes de alta velocidad, uno de los cuales tuvo que ser suprimido con un retraso medio de una hora y tres de media distancia Avant, con un retraso medio de 28 minutos. Renfe Operadora calcula que la incidencia afectó a cerca de 12 000 viajeros, lo que supone una indemnización global que asciende a unos 390 000 euros solo ese día. ¿Qué nos muestra esta incidencia? Es lo que les comentaba al principio de la intervención: la falta de inversiones en el pasado, hasta que no finalicemos en la red las actuaciones clave en marcha, la duplicación de ese túnel y recuperemos el tiempo perdido, ante cualquier contingencia, aunque se solucione relativamente rápido, si se produce en ese punto la perturbación se traslada a todo el sistema ferroviario.

En definitiva, más allá del oportunismo, el comentario particular hacia este o a cualquier territorio, entre todos debemos hacer un ejercicio de realismo y seriedad. Ante todo, hay que tener en cuenta que, si bien ya el sistema ferroviario es rígido y complicado de por sí, además está sujeto a innumerables condicionantes, como puede ser la meteorología y actuaciones de mejora de las infraestructuras en marcha en un número muy elevado. En no pocas ocasiones se ha hablado de este asunto en las sesiones de control de esta Cámara. Por un lado, se nos exige que acometamos las obras con la máxima celeridad; por otro, se nos pide que no se vea afectado el servicio, y ambas cosas son difícilmente compatibles. Si queremos ejecutar obras con un ritmo razonable, necesariamente el

servicio se va a ver afectado, total o parcialmente. Nosotros hemos optado por lo segundo, por mantener el servicio, realizar las obras, y que este se vea afectado parcialmente. Hay otros países que optan por otras soluciones. Estos días habrán podido ustedes leer que la comunicación de tren entre Berlín y Hamburgo se suspende durante los próximos ocho meses. Alemania ha decidido parar esa línea y acometer las obras de renovación de la línea dejando de prestar el servicio. Es una opción. Yo no la voy a criticar, y menos a un país con la tradición ferroviaria y la solvencia que tiene Alemania, pero nosotros hemos optado por otra. Esto quiere decir que vamos a seguir prestando el servicio y que en algunas ocasiones el servicio se verá afectado. Hemos considerado que es mejor eso que dejar de prestarlo. A pesar de todo ello, si en aras de la objetividad acudimos a una fuente externa, como puede ser el reciente informe de la Comisión Europea, tenemos una puntualidad para los trenes de larga distancia en nuestro país del 91 %. Y la realidad es que en los primeros meses de este año la puntualidad en la alta velocidad no estaba muy lejos de esa media. Es verdad que el estudio lo acaba de publicar la Unión Europea, pero se hace con datos del año 2020, seamos honestos. Por el contrario, un país como Alemania, que era y sigue siendo un referente en materia ferroviaria en el mundo, en 2020 se movía con puntualidades del 70 %, frente al 91 % de nuestra red; en 2023 esa puntualidad descendió al 68 % y hoy, en 2024, en Alemania, uno de cada dos trenes llega tarde a su destino, es decir, 50 % de puntualidad. Aunque no de manera tan acusada, algo similar ha sucedido en Francia y en Italia, que en el año 2022 tuvieron puntualidades del 86 y del 77 %, respectivamente. Por tanto, la realidad es que, con carácter general, España está, incluso con las obras en marcha, a nivel similar o incluso mejor que países como Alemania, Francia o Italia. El enorme crecimiento de nuestro sistema ha hecho que esté tan tensionado que no pueda responder como sería deseable ante cualquier incidencia, sencillamente porque los vestíbulos de alguna estación no se ampliaron cuando se debía o porque el material móvil de reserva está limitado y no puede ser sustituido con la celeridad deseable cuando hace falta. Así, buena parte de las cuestiones que ustedes van a plantear hoy tienen la respuesta en las inversiones realizadas entre los años 2012 y 2018, años posteriores a la crisis, en los que se redujo el desarrollo de sectores clave de nuestro país, entre ellos el de infraestructuras y transporte.

Voy concluyendo. Conscientes de esa problemática, desde que hemos llegado al Gobierno hemos trabajado prácticamente desde el primer día para revertir esta situación y recuperar el tiempo perdido, frenando el ritmo decreciente de las inversiones en materia de ferrocarril, habilitando un presupuesto un 72 % superior al de los últimos Gobiernos que aprobaron presupuestos con carácter previo a nosotros, por ejemplo, presupuesto del año 2018, 4310 millones, frente a los 7397 del año 2023 prorrogado, triplicando la inversión en ferrocarril convencional y de cercanías con más de 2200 millones de euros y poniendo en marcha los procedimientos para la mayor compra de trenes de la historia, a la que ya me he referido. Estamos invirtiendo más que ningún Gobierno en la historia en cercanías, *rodalies,* alta velocidad, red convencional y en los corredores atlántico y mediterráneo. Y les comentaba que estábamos con el impulso de la red convencional, porque hay otro mantra que se extiende en España, que es que se abandona la red convencional por una apuesta excesiva por la alta velocidad. Pues bien, los datos no sostienen esta afirmación, no al menos en los últimos años. La inversión ejecutada en red convencional en España en el año 2023 es de 1430 millones, récord histórico que, además, representa 1,7 veces la realizada en el año inmediatamente anterior, el año 2022. Por líneas de actuación, las inversiones en líneas de corredores se elevaron a 548,5 millones de euros en la Huesca−Canfranc; renovación Zafra−Huelva, Zafra−Los Rosales, Soria-Torralba, Mérida−Puertollano, la variante de Valladolid, el acceso al Bajo de la Cabezuela, el tramo Medina del Campo−Fuentes de Oñoro. En cercanías, la ejecución representa 764,8 millones de euros en 2023, en un solo año. En mercancías se completaron durante el ejercicio pasado ejecuciones de obra por valor de 131 millones. Por otro lado, y a mayores, en la red convencional, se dirigieron 600 millones de euros destinados solo a mantenimiento, cifra récord histórica que representa además un 13,2 % más que en 2022. Como hemos mencionado antes, estamos acometiendo, por mencionar algunas actuaciones en estaciones, la ampliación ya comentada de Madrid−Chamartín−Clara Campoamor; la nueva estación subterránea de Madrid-Atocha−Almudena Grandes; la estación de La Sagrera o la remodelación de Barcelona−Sants, todas ellas muy al límite de su capacidad. Así que, insisto, ruego un poco de paciencia y de comprensión. No estamos cruzados de brazos, estamos invirtiendo más que nunca y veremos los resultados pronto, pero para alcanzarlos sufriremos algunos inconvenientes. Vamos a trabajar duro para que sean los menos posibles, pero se producirán en número decreciente hasta que consigamos superar algunas fases críticas de los puntos de inversión más conflictivos de la

red, que estamos abordando en este momento. Así que, sin más, concluyo esta primera intervención agradeciéndoles su atención, la oportunidad que me brindan el Grupo Popular y esta Cámara de explicarme y quedo a su disposición para las aclaraciones y las cuestiones que quieran plantear en sus intervenciones.

Muchas gracias. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor ministro.

Iniciamos el turno de portavoces y, como les señalé al principio, en primer lugar, interviene, en representación del grupo proponente, el Grupo Parlamentario Popular, el senador Sanz Vitorio.

El señor SANZ VITORIO: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero dar la bienvenida al señor ministro. Siempre es un placer tenerle en esta Cámara. Debo decirle que es verdad que yo venía a esta comparecencia preocupado, como supongo que veníamos todos, y ahora me he quedado mucho más preocupado todavía, sobre todo a raíz de su afirmación, desde la convicción de que las cosas van a mejorar en el futuro sustancialmente. Esa afirmación dicha por usted realmente es un motivo de preocupación. Hay cuestiones que me esperaba: evidentemente, la culpa es de todo el mundo, menos del máximo responsable del ministerio, pero hay otras que me esperaba menos. ¿Por qué le digo esto de que me he quedado mucho más preocupado? Abro comillas: «No prevemos ningún caos circulatorio en verano, prevemos solamente un récord de usuarios a lo largo de este verano en la red ferroviaria», cierro comillas. Óscar Puente *dixit,* Congreso de los Diputados, 19 de junio. Es verdad que la gente que tiene muy mala idea dice aquello de que solamente le faltó decir lo de «tendremos una incidencia o ninguna», como decía alguien también próximo a ustedes. Lo cierto es que cuando usted hizo esa afirmación se puede ver: uno, que no tenía ni repajolera idea de cuál era la situación real de la red y de la gestión del servicio, en cuyo caso eso sería grave y obligaría sin duda a su dimisión. Y dos, que sí sabía cuál era la situación y realmente mintió en el Congreso cuando hizo esa afirmación, y eso es muy grave y tendría que dimitir. En mi opinión, si me lo permite, creo que las dos son compatibles. No conocía del todo la realidad y mintió y, por lo tanto, no tiene explicación que siga usted siendo ministro.

Mire, 22 de julio: aglomeraciones, retrasos y un tren detenido tras incidencias. 24 de julio: fallo técnico causa retrasos en los AVE desde Chamartín y provoca aglomeraciones. Estamos a cincuenta grados. Usuarios del Alvia que partió de la estación de Chamartín denuncian la falta de aire acondicionado. Pesadilla en el tren: parados durante horas sin aire acondicionado. Decenas de personas piden una solución a Renfe. Enfado entre los pasajeros de un tren Avlo, de Madrid a Murcia, tras cuatro horas de retraso. Avería eléctrica provoca retrasos de hasta tres horas en AVE Madrid-Sevilla. 5 de agosto: Horas, retrasos, Madrid-Levante, lo ha explicado usted, más de noventa minutos. En fin, los retrasos en Chamartín por una nueva avería en un tren…, rompen la ventana de un vagón y la estación se ve colapsada. La circulación se ha restablecido, pero la estación de Chamartín se ha visto totalmente colapsada. 14 de agosto: un tren Madrid-Sevilla tres horas varado. Calvario de los viajeros en la línea Vigo-A Coruña. En fin, por ponerle un ejemplo, cercanías de Madrid: solamente el 14 de agosto, 34 incidencias. 14 500 personas afectadas en un mes de agosto en el que los usuarios son el 50 % y los servicios también.

Esto, probablemente, como usted dice, serán informaciones populistas, que no se corresponden con la verdad... Me gustaría que aclarara una cuestión: ¿Ha habido algún momento en que, en algún caso, algún 106 haya llegado a estar en funcionamiento sin haber recibido la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria todos los informes preceptivos previos de Ineco? Pregunto si ha habido algún caso en el que eso haya sido así.

Mire, la política debe consistir, convendrá conmigo, en hacer más fácil la vida a las personas. Si eso es así, también convendrá usted conmigo en que usted es la antítesis de la política, porque donde no hay problemas, los genera. Ha sido capaz de desprestigiar en muy poco tiempo la mejor red ferroviaria de Europa. Ha sido capaz de generar un caos circulatorio ferroviario sin precedentes. Ni una ciudad, ni una provincia española sin incidencias. Ni un solo día, sin una incidencia. Y mientras todo esto pasaba, ¿usted qué hacía? Pues usted iba de hoy en hoyo por un campo de golf mientras cientos de españoles se veían atrapados, no en un hoyo, en un túnel convertido en un agujero infernal.

Usted, a lo largo de este tiempo, ha conseguido cumplir tres cosas. Ha cumplido una promesa, ha cumplido un principio y ha cumplido una convicción personal que yo tengo. La promesa es que usted se comprometió con los extremeños que iban a tener el mismo nivel de prestación de

servicios ferroviarios que el resto de los españoles, y eso lo ha conseguido. Lo que ocurría es que los extremeños querían el nivel de prestación de servicio ferroviario que tenían los españoles, no que todos los españoles tuvieran el mismo nivel de servicio ferroviario que tenían los extremeños. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Popular en el Senado golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).* Es verdad que ha cumplido también un principio. Ha cumplido el Principio de Peter, y lo ha hecho con rapidez, ya sabe, aquel según el cual todos tendemos alcanzar nuestro adecuado nivel de incompetencia, y usted en esto se está saliendo. Y también ha cumplido una convicción personal que yo tengo y que también transmití a su antecesor. Yo creo que los cargos en política son como trajes de talla única, cuya ocupación del cargo no depende del tamaño del designado, depende de su capacidad y, en el caso que nos ocupa, usted convendrá conmigo que el traje de ministro le pilla tan grande, tan grande, le sobra tanto que podrían entrar los trenes que no entraban por los túneles del norte de España.

Mire, no han hecho mantenimiento, no han planificado y, además, no son capaces de ejecutar. Entonces, ¿qué ha hecho usted, aparte de jugar al golf, que es una cosa que me parece muy saludable, tremendamente saludable? Bueno, pues, para dar respuesta a esta situación, lo primero que hizo fue decirnos que el Tribunal Supremo se extralimitaba y, además, prevaricaba. Para dejar claro qué es lo que quería decir, decía que lo que le pedía es que actuara en derecho, y si no actuaba en derecho, es porque estaba prevaricando. Pero que, además, no tenía ninguna duda de que el Tribunal Constitucional lo iba a solucionar. Yo no conozco ningún tratado ni ningún escrito suyo como jurista de reconocido prestigio, como usted acredita ser, que le ponga por encima de las decisiones de los magistrados del Supremo. Por otra parte, tampoco tengo conocimiento de que tenga dotes adivinatorias. Es más, sobre la predicción que hizo para el verano en relación con el caos circulatorio, a las pruebas me remito. Es más, si ha acreditado algo, convendrá conmigo —permítame, se lo digo en tono absolutamente cariñoso— que lo único que ha acreditado hasta ahora, es ser un ministro bastante gafe. Por eso, el que adivine ya lo que va a pasar en el Tribunal Constitucional me parece tremendamente preocupante.

¿Qué es lo segundo que ha hecho? Lo segundo que hizo fue decir que todos los españoles son tontos del día, porque esa es la respuesta que le dio a un ciudadano que le hizo una pregunta sobre lo que nos preguntábamos todos los españoles en aquel momento: ¿dónde estaba Puigdemont? Y usted le contestó, eso sí, tras grácil carrera cual gacela a ocupar un incómodo asiento de un coche de un campito de golf, mientras cientos de españoles se encontraban atrapados en un tren sin aire acondicionado y absolutamente agobiados. Es verdad que se rumorea, también las malas lenguas, que Jon Rahm está temblando, pero a mí me parece que es absolutamente impresentable esa actitud.

El señor PRESIDENTE: Vaya terminando, señor Sanz Vitorio.

El señor SANZ VITORIO: Es que no ha puesto tiempo, señor presidente, no sé dónde lo ha puesto. *(Rumores).*

La culpa del problema estaba en Chamartín, donde lo que ocurre es que la gente comete la locura de, por una parte, sacar un billete para ir a dónde pretende ir y después se encuentra con que no puede estar allí. A lo mejor, lo que pretende usted es que cojan el tren por el camino. También nos ha dicho que la gente tiene que acostumbrarse a que esto va a seguir produciéndose. Solamente falta que nos diga que la gente es desagradecida porque usted, por un billete, ofrece una aventura en la que no se sabe cuándo sale, no sabe cuándo llega y, además, entre medias tampoco sabe cuáles van a ser las condiciones.

Y lo que sí que ha hecho ha sido un gesto de sinceridad, señor ministro, y ha dicho que, como no es capaz de solucionar el problema, lo que ha hecho es quitar las obligaciones de las bonificaciones para Renfe por incumplimiento. La verdad es que este gesto de sinceridad debería venir acompañado de otro gesto, que es el de coherencia, con su inmediata dimisión.

En un Gobierno serio usted ya no sería ministro. Es verdad que usted podrá decirme que este no es un Gobierno serio, y en eso sí que podemos estar de acuerdo. Póngase a trabajar de una vez y, si no, dimita. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Popular en el Senado golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Sanz Vitorio.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Poveda Zapata.

El señor POVEDA ZAPATA: Gracias, señor presidente, señorías.

Gracias, señor ministro, por sus explicaciones. Unas explicaciones bien clarificadoras sobre el proceso de modernización y ampliación del sistema ferroviario español, del funcionamiento en general y también de la gestión de las incidencias, siendo capaces de compatibilizar la ejecución de obras, el crecimiento de usuarios y el crecimiento de la oferta, todo pensando en un futuro que cuente con una red ferroviaria mucho mejor, mucho más eficiente. Podríamos calificar que su ministerio y lo que usted está haciendo hoy en día es una gestión de éxito, señor Puente.

Ahora, es curioso, señor ministro, que tenga que dar explicaciones usted de unos trenes que se compraron cuando gobernaba el PP y que rebajó en más de 1 100 millones de euros sobre el precio de licitación; es decir, un 43 %. Al final se trata de aspectos técnicos, señorías, que es lo que deberíamos tratar. Recordarán que era la época de los parches, de los recortes en la financiación, como siempre hacía el Partido Popular cuando gobernaba. Señores del PP, en esta comparecencia le atribuyen al ministro Puente los retrasos de puntualidad de los nuevos trenes. La verdad, señorías, es que se les debería caer la cara de vergüenza por manipular la información de manera permanente. Señores del PP, su táctica es de acoso y derribo. Da igual el tema, el ministro o el momento. La cuestión es cargar de manera permanente contra el Gobierno de España. Es evidente que esta oposición, señorías, no se la merecen los españoles, y difícilmente los españoles pueden ver en esta oposición una alternativa al Gobierno.

Hoy, señorías, no tendría que estar aquí el ministro Óscar Puente. Hoy debería estar sentado en esta Cámara el señor Feijóo, dando explicaciones de los contratos de su hermana, Micaela Núñez Feijóo, contratos con la Xunta de Galicia, durante quince años, por el importe de 54 millones de euros. Feijóo ya declaró que no permitiría que su pareja contratara con la administración. Esa era la tapadera, porque él sabía que la contratación se hacía con su hermana. Y, puestos a dar explicaciones, deberíamos saber también las contrataciones y los tejemanejes de la pareja de la presidenta de la Comunidad de Madrid, la señora Ayuso. Pero ya saben ustedes para qué utiliza el PP las mayorías absolutas cuando las tiene: para denegar comisiones que investiguen los escándalos de su partido, como los de Moreno Bonilla, Alfonso Rueda o Isabel Díaz Ayuso. Y eso sí, aprovecha para crear comisiones para investigar a los demás, como hemos visto aquí en el Senado.

Pero hoy lo importante, señorías, es hablar del trabajo del Gobierno de España y también del tema ferroviario, porque cuando hay un Gobierno de progreso se activan los proyectos de mejora de las infraestructuras. Lo decía el ministro: se han construido más de 700 kilómetros de vías en los últimos cinco años y ya Renfe conecta 70 ciudades españolas con la alta velocidad. Somos el país de Europa que más está invirtiendo en infraestructura ferroviaria, transportando más de 520 millones de pasajeros al año. España, hoy, señorías, es referente por su sistema de infraestructuras ferroviarias. Todo el mundo, todos los países quieren conocerlas.

Y fíjense que Renfe ha actuado aquí, en el tema que nos ocupa, con la puesta en marcha de los nuevos trenes que han generado retrasos: actuando de forma inmediata y se ha puesto al frente para gestionar los problemas, que son problemas precisamente causados por otra empresa. Y es que la mala compra que hicieron cuando gobernaba el PP está saliendo muy cara a los ciudadanos afectados. Pero ustedes, señorías del PP, siguen con su guion, plagado de insultos y de barros.

Señorías, tenemos por delante grandes retos en infraestructuras ferroviarias, y ustedes, señorías del PP, no van a hacer retroceder el progreso por esta vía de insultos, acoso y derribo. Hoy han querido tapar el fracaso en la compra de unos trenes cuando gobernaba el Partido Popular con un espectáculo que se les está volviendo en contra.

Señorías, este Gobierno representa la España que dialoga, la España que construye, y no la España anclada en el pasado, en la división y en la intolerancia; intolerancia, señorías, que representan ustedes. Esa España, afortunadamente, quedó atrás y no va a poder con las ganas de impulsar nuevas políticas; nuevas políticas donde los socialistas queremos una sociedad en la que los derechos de la ciudadanía y los servicios públicos estén por delante de todos.

Muchas gracias. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Poveda Zapata.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Izquierdas por la Independencia, tiene la palabra el señor Estarrona.

El señor ESTARRONA ELIZONDO: Gracias, señor presidente.

Comenzaré yo la intervención y le pasaré la mitad del tiempo a mi compañera, la senadora Castel.

Señor ministro, vamos a ver si aprovechamos esta comparecencia —solicitada con una clara intencionalidad de un Partido Popular instalado en la política del cataclismo, de la hecatombe y el marrullerismo político, como hemos podido escuchar en la comparecencia de hoy, la hipérbole continuada— y aportamos alguna cuestión positiva para solventar los problemas e incidencias de la red ferroviaria; problemas que está sufriendo la gente y que han supuesto un perjuicio importante para muchos usuarios. Por eso, lo primero que procede en el día de hoy, señor ministro, es trasladarle ese enfado, ese cabreo de aquellas personas que se han visto afectadas estas últimas semanas.

Se están viviendo situaciones consecuencia de una gestión, una planificación, unas previsiones cuanto menos mejorables y una cuestión más estructural, a nuestro entender, que es la falta de inversión en cercanías, una red que se resiente por años de esa falta de inversión y que ha convertido los retrasos y cancelaciones en norma. Y no es un mantra. El Estado español ha apostado de manera sobredimensionada por un modelo ferroviario de alta velocidad, además, madridcentrista, que lo convierte en un caso paradigmático. Usted ha traído el último informe de la Comisión Europea sobre puntualidad, pero seguro que recordará también aquel informe del Tribunal de Cuentas europeo, criticando la incoherencia de los trazados del AVE y dictaminando que se han priorizado líneas innecesarias por razones políticas que nada tienen que ver con el coste y la demanda, que son arbitrarias y sin ninguna base sólida de análisis. Y esta apuesta alocada por la alta velocidad ha supuesto destinar miles de millones de euros hasta la fecha en un modelo en detrimento de los servicios ferroviarios de cercanías, como le decía. Por lo tanto, no es de extrañar, señor ministro, que en alguna ocasión el Tribunal de Cuentas —y en este caso hablo del Tribunal de Cuentas español— haya instado al Gobierno a racionalizar estas inversiones en base a criterios estrictos de rentabilidad social. Además, en esos mismos informes se venía advirtiendo también sobre el deterioro que está sufriendo la red convencional al destinar todos los esfuerzos financieros a la red de alta velocidad. Por lo tanto, no es un mantra, es un deterioro de la red convencional que padecemos también en Euskal Herria, en Araba, Bizkaia, Gipuzkoa y Nafarroa: en Nafarroa, donde el servicio de cercanías es anecdótico; en Araba, donde es inexistente; en Bizkaia, donde se vienen suprimiendo varios trenes de las líneas C-1 a C-4, y en Gipuzkoa, de donde usted tiene conocimiento directo ya que hace dos meses recibió una carta de alcaldes y alcaldesas de los municipios de mayor población y que más tráfico de pasajeros tienen en el territorio.

Pero, como usted decía al inicio, y yo también, vamos a ver si aportamos algo positivo a este debate y, por lo tanto, esto me lleva a hablar de la transferencia acordada este mismo año con el Gobierno vasco, del transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías. En el acuerdo alcanzado en la comisión mixta se habla, y esta sería la primera pregunta expresa a la que me gustaría que nos diera respuesta, que la entrega de la documentación y expedientes de las funciones que se traspasan se realizaría en el plazo de tres meses; es decir, que tendrían que estar traspasadas para este 19 de julio de 2024 desde la publicación del real decreto. Quería preguntarle si está efectuado este traspaso de la documentación y los expedientes o si también sufre retrasos, al igual que algunos trenes, y, si es así, cuáles son los motivos para que no se haya llevado a cabo.

Y la segunda cuestión específica que me gustaría que nos contestara es sobre el acuerdo de subrogación que debía suscribirse en el plazo de seis meses; es decir, que para este otoño debería estar efectuado. En este sentido, nos gustaría saber si está encaminado y si se van a cumplir los plazos porque creemos que, haciendo efectiva esta competencia, tras cuarenta y cinco años de su aprobación en el estatuto, va a suponer una mejora en el servicio de cercanías de Araba, Bizkaia y Gipuzkoa, pero es que, además, va a permitir descargar y aliviar la congestión actual que padecen el operador estatal y el Gobierno.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Estarrona.

Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Espero que sea un poco flexible, porque los tres minutos de réplica los vamos a utilizar para acabar la exposición.

Bueno, señor ministro, muchas gracias por las explicaciones y por venir en pleno agosto.

Otra vez con los trenes. En otras interpelaciones usted me admitió que el origen del problema era la falta de inversiones en la red convencional. De hecho, y, particularmente, el origen de todo el desastre en Cataluña admitió que era la desinversión histórica, y nos ha hablado de que usted ahora va a habilitar presupuestos. Bueno, vamos a hablar de habilitar presupuestos. Entre 2008 y 2015, el Gobierno socialista aprobó el Plan de cercanías, 4 000 millones, en el que ejecutaron el 10 %. Después, en 2013 a 2021, 4634 millones, de los cuales se ejecutaron el 32 %. En 2022, 50 %. Claro, al final, las cifras son frías y lo que es importante es dar voz a los que lo sufren, que es a la clase obrera que hacinan en los vagones, que llegan tarde día tras día cuando van a trabajar. El pasado 8 de agosto, por ejemplo, para no ir más atrás, hubo una incidencia en las líneas R-11, R-13, R-14, R-15, R-16 y R-17, con demoras acumuladas de más de treinta minutos en todos los trenes. ¡Todos los trenes! Se desencadenó un caos a partir de una cadena de averías en la R-2 sur. El operador dice que no se corresponden con ninguna situación en concreto. Muy bien.

Usted ha dicho además que no se han reducido los tiempos de viajes. De hecho, de Tarragona a Barcelona, en 2005, se tardaban cincuenta y ocho minutos y ahora, en cambio, son veinte minutos más, una hora y cuarto. La verdad, esto realmente no es lo que usted está predicando. Ojalá hablásemos de una excepción, pero nos estamos encontrando con usuarios parados dentro de un túnel durante casi una hora; con trenes que no pasan; con centenares de personas de pie en los andenes, con calores insoportables; con trenes que son cortos; con situación de hacinamiento y falta de aire en pleno verano. La propia portavoz de la plataforma Dignitat a les Vies expuso muchos ejemplos devastadores. Por ejemplo, el tren en dirección Lleida que salía a las 16:43 todavía estaba en Sant Vicenç de Calders a las 08:10. Más de cuatro horas. Los revisores y los maquinistas culpan a Adif. Bueno, a mí esto no me parece que sea mejorar los tiempos de viaje. Ayer mismo, Salou-Barcelona, veinticinco minutos de retraso, todo el mundo de pie. El de Torredembarra, a las 11 de la mañana, más de 50 personas sin poder subir al tren porque estaba lleno. Hoy mismo, el directo de Tortosa, esta mañana, a primera hora, R-16, una hora tarde. Claro, todo esto a mí no me parece que sea mejorar los tiempos de viaje.

Los últimos datos oficiales de incidencias y averías son de 2022 y muestran que el 66 % de ellas son responsabilidad directa de la desinversión. Entre 2012 y 2016, 1500 incidencias en Cataluña ya eran causadas por el Estado deficiente de la infraestructura, y la diferencia entre la inversión presupuestada —eso de habilitar presupuestos que nos ha dicho antes— y la ejecutada, fue del 74 %. Estos son datos. En 2023, en rodalies, más de 25 000 incidencias. En 2022, 831, que fueron graves y retrasos de más de 400 000 minutos.

Usted también ha hablado del tema del Avlo del 4 de agosto, de Madrid-Valencia, donde algunos pasajeros tuvieron que romper cristales para que entrara el aire dentro de un túnel a más de cuarenta grados. Y lo que me ha resultado chocante, después de saber que hubo gente que se quedó sin aire a cuarenta grados, ha sido su comentario de que no haya ningún reproche para los propios viajeros por romper cristales. La verdad es que es un poco cínico porque, claro, qué menos.

El señor PRESIDENTE: Tiene que ir acabando, señoría.

La señora CASTEL FORT: Voy acabando.

Por cierto, señores del PP, ustedes han estado gobernando hasta 2018. Es decir, que hay inversiones o no inversiones desde hace bastante tiempo, cuando, ustedes estaban gobernando.

¿Quién compensa al final, señor ministro, a los viajeros por cada minuto encerrados en un tren, o por los riesgos para la salud de personas enlatadas como anchoas en pleno verano, o a las empresas por las pérdidas ocasionadas por los retrasos?

Otra cosa que nos choca, y es que en Madrid, históricamente, se está ejecutando por encima del 100 %, lo cual presupuestariamente me parece increíble, y, en cambio, en Cataluña nunca se llega ni al 50 % de ejecución de los presupuestos. Como le dije la otra vez, inviertan solo lo equivalente al déficit fiscal de un año en Cataluña. Inviertan solo eso. Y, además, en anticipar y mitigar los problemas antes de que afecten a los usuarios, sean temperaturas altas o lo que sea, sancionen al operador por las deficiencias del servicio y elaboren protocolos claros de rendición de cuentas.

Y, finalmente, le aviso: en Esquerra Republicana seremos exigentes con el cumplimiento de todos los acuerdos y si no se cumplen, se romperá la baraja.

Y concluyo, dos últimos comentarios: dar concesiones a la alta velocidad sin prever situaciones de colapso como las que están ocurriendo se explica porque no se elaboran estudios de demanda

de capacidad cuando toman ustedes decisiones, y esto lo estamos viendo también en el corredor del Mediterráneo, con esa explotación mixta de mercancías regionales y larga distancia, y el sistema está colapsando.

Usted también ha hablado del sistema tensionado, pues le doy el mismo argumento: el sistema está tensionado porque no se hacen demandas de capacidad.

Gracias, presidente, por su flexibilidad.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Castel.

A continuación, por el Grupo Plural, tiene la palabra el señor Pujol Bonell.

El señor PUJOL BONELL: *President,* ministro, señorías, *bon dia,* buenos días.

Pocas veces una comisión dice tantas cosas de quienes la han convocado. Hoy el debate no son los Talgo S-106, hoy la excusa para volver al *show* parlamentario son los trenes Talgo parados durante horas en Madrid. Para ustedes es sorprendente y el Estado plurinacional es un ombligo llamado Madrid y poco más. Los trenes que llegan a Madrid no van bien; conclusión: España sufre un gran caos. Es una concepción, un virus centralista que, por cierto, ministro, por lo que hemos visto y escuchado en las últimas horas, también le afecta a usted. Ministro, ayer se cubrió de gloria cuando afirmó que Madrid, que el ecosistema ferroviario madrileño es el faro o el termómetro de cómo van las cosas. Pues no, señor ministro, no vamos bien, fatal. Para Junts, el faro o el termómetro es Cataluña, y en Cataluña los trenes van mal, pero que muy mal, desde hace décadas. Ni sombra del optimismo torero que ha mostrado en su intervención. No, señor ministro. Hoy en Cataluña el tren no vive su mejor momento, vive un pésimo momento y es de primer de primer curso: España no es Madrid, señor ministro. El tren en un Estado plurinacional no es la estación de Chamartín, lo siento. Y apunte, este es el peor momento del tren en Cataluña, gracias a todos ustedes, a todos, que comparten responsabilidades normalizando un caos endémico, secular y realmente insostenible.

En cuanto a la urgencia de esta comisión, lo cierto es que este Senado se tendría que haber reunido, se tendría que haber encerrado todo el mes de agosto, día y noche, y nos faltarían horas para hablar del caos ferroviario, pero de Cataluña, y de las 370 averías contabilizadas desde el 1 de enero hasta el mes de mayo de 2024. ¿Las averías de los nuevos Talgo son de primera división y las averías de los trenes en Cataluña son de segunda división? ¿Es esto, señores del PP? ¿Es esto? ¿Es esto, señor ministro? El que a ustedes Cataluña les importe cero, que a ustedes plin, no es novedad, pero mantengan las formas, disimulen un poco.

Señor ministro, más cosas, deje el móvil un instante. ¿Le viene a la cabeza la fecha del 12 de mayo, jornada electoral en Cataluña? ¿Le suena de algo? ¿Sí? Toda la red inmovilizada. Lo nunca visto. No circuló ni medio tren y usted mintió; usted mintió cargando la culpa a otros como siempre. Y hoy, dale, hoy la misma canción, el mismo argumento. Es alucinante. Hoy ha insistido, pero no hay peor vandalismo que tener las instalaciones absolutamente abandonadas como las tienen ustedes. Este es el tema.

Señor ministro, cuando pueda, luego, míreme y responda en serio. ¿Ustedes tienen la red de *rodalies* en Cataluña protegida, cuidada, como lo está la red de ferrocarril de la Generalitat, que da un servicio modélico? No, no, ustedes son unos, como decimos en catalán, *(pronuncia palabras en catalán).* Mire, una cosa son las incidencias, pero el caos, el caos es otra cosa: caos es Renfe, es un estilo de vida de averías y de sorpresas; caos son rayos imaginarios que bloquean durante meses la línea de la costa de Sitges a Barcelona —rayo que solo vio la ministra Sánchez—; caos es ver cómo hace quince días se incendiada la catenaria del tren en Manlleu, cerca de Vic, y los usuarios no sabían cómo caray tenían que responder, y caos es comprobar que no era la primera vez que un tren de esta línea quedaba bloqueado con fuegos artificiales en la catenaria.

Y, ministro, si quiere tiempos de viaje, pues venga, tiempos de viaje. Barcelona-Puigcerdà, más de tres horas y media, casi cuatro horas para cubrir cerca de 150 kilómetros. Y usted dice que cubrir 254 kilómetros en tres horas es demasiado. Pues vamos bien… ¿Estamos peor o estamos mejor, ministro? Estamos fatal. Estamos como hace un siglo. Caos en la línea de Vilafranca del Penedès. ¿Cuánto se tarda para ir del Penedès a Barcelona? ¿Alguien en esta sala lo sabe? No, solo lo sabe Dios, y si no son creyentes, pues no lo sabe nadie. *(Risas).* Caos es el servicio de Renfe en las Terres de l'Ebre-Tortosa-Barcelona. ¿Quiere tiempos de viaje, ministro?, ¿en serio? Tres horas y cuarenta y un minutos, como cuando Franco hacía pantanos. Antes hablaba de Franco, pues, mire, ya lo tiene aquí. Sí, ministro, si quiere viajar en blanco y negro, pues ya lo sabe. No es una atracción del Museo de la Ciencia, es Renfe y es Adif, es el sur de Tarragona, de Tarragona a Barcelona. ¿Quiere más

casos de caos? La estación de Plaça Catalunya, en Barcelona, la estación de Plaça Catalunya es la definición perfecta y rigurosa, de vergüenza. El tiempo allí se paró hace décadas. Y no me diga que, sí, claro, que un día la renovarán…, sí, claro, pero con veinticinco o treinta años de retraso.

Señorías, Cataluña tiene el doctorado, el máster en caos ferroviario, y hasta ahora, insisto, nunca se han convocado comisiones de urgencia porque el PP y el PSOE siempre se cubren las vergüenzas. Pero vamos a concretar, en Cataluña, la Renfe es el caos, caos pata negra, Cataluña es. *(Continúa su intervención en catalán).*

Por cierto, el Govern de Catalunya se dejó tomar el pelo hace un año cuando negoció mal el traspaso de *rodalies,* que no es un traspaso total y que no va acompañado de una dotación de dinero suficiente y adecuada, como sabe todo el mundo. Y ahora, seamos claros, ahora han rematado la faena con Esquerra negociando el voto favorable a Illa a cambio del no concierto económico. Es de traca. Ayer o anteayer lo confirmó la ministra Montero, el concierto pactado desafina. Doble engaño con los mismos protagonistas: el no traspaso de *rodalies,* el no concierto económico, y algunos en Babia, felices y contentos de haber caído en la trampa. En cualquier caso, Junts ha pedido las explicaciones políticas de esta estafa, y la ministra Montero y el ministro Bolaños se tendrán que explicar. Pero mientras, señor ministro, ya puede informar al presidente Sánchez, aunque creo que Sánchez ya lo sabe, que con Junts no lo tendrá tan fácil, con Junts no lo tendrán fácil.

Y voy acabando. Usted, señor ministro, la verdad es que ha marcado un gol a Esquerra, un gol de vaselina, un gol en el traspaso de *rodalies* y manteniendo a Renfe de operador en Cataluña. Para Junts, es un error gravísimo, esta era una línea roja y era el momento de cortar por lo sano. Renfe es un mal operador, no hay discusión posible y ustedes lo saben, por eso han insistido en colar este gol a Aragonès y compañía. Pero ustedes también saben que con Junts les tocará corregir todos los desastres pactados; todo llegará y todo se hablará en su momento.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Pujol.

A continuación, tendría la palabra el representante del Grupo Parlamentario Vasco, pero no nos acompaña en este momento.

Para cerrar este primer turno de intervenciones, tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Gordillo Moreno.

El señor GORDILLO MORENO: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías. Buenos días, señor ministro.

Gracias por su comparecencia, comparecencia que si he de describir de alguna manera diría que es una pura contradicción. Usted, durante una hora, nos ha desgranado una serie de excusas y también de promesas; unas promesas de un venturoso futuro para el ferrocarril español, y en cuanto a las excusas, usted ha hecho aquí referencia hasta al cambio climático, que ya me dirá usted qué relación tiene con su gestión, con su ineficiente y con su deficiente gestión. Y después de remontarse casi a los tiempos del vapor o a tiempos pretéritos, nos ha dicho que, comparado con otros países, aquí estamos en el mejor de los mundos, que otros países están peor que nosotros. Pero nosotros, aquí, en el Senado, en las Cortes Generales, le pedimos explicaciones de la situación de los trenes a usted, que es el ministro de Transportes. Por tanto, no nos cuente cómo están en otros países porque usted tiene la responsabilidad de la gestión de los trenes de España. Por lo tanto, pedir paciencia y comprensión a los ciudadanos españoles y también a los que nos visitan, a los turistas, me parece un poco excesivo por su parte. Por lo tanto, no basta con pedir paciencia y comprensión, señoría, señor ministro, es necesario aceptar las responsabilidades de uno. Nosotros, desde Vox, le pedimos que presente al señor Sánchez su renuncia al cargo y su dimisión, y, de paso, que le recomiende que dimita él también porque buena está la cosa.

A continuación, después de todas estas excusas y promesas, nos dice usted que estamos en el mejor momento, así que a ver con qué nos quedamos, ¿estamos bien o estamos mal? Porque si se piden disculpas es porque estamos mal y si se promete es porque no se ha cumplido lo que se había prometido antes. Yo esto ya lo he escuchado doscientas mil veces, señoría, porque le recuerdo a usted por si no lo sabe, si no se lo digo yo, que soy extremeño. Por cierto, señor Sanz Vitorio, pues no, no hemos llegado todavía a ese punto, aunque con el paso del tiempo, y si este Gobierno sigue, no le digo yo que no lleguemos a la situación del ferrocarril en Extremadura a nivel general. Pero, bueno.

En cuanto a las inversiones que usted promete, pues ya ha oído a sus socios de Gobierno, y es que no sé si van a tener ustedes presupuesto para poderlas acometer. La situación en la que están los servicios que usted gestiona es absolutamente insostenible, señoría. Y lo peor de todo esto son dos factores: el caos, que aquí ya se ha descrito suficientemente, que ha llevado a los viajeros de un tren, nada más y nada menos, que a tener que romper las ventanas agobiados por el calor al estar recluidos en una unidad, sino también a la inseguridad, porque quién le dice a usted que esos viajeros no han tenido la tentación de salir por las mismas ventanas que rompieron y poner en riesgo sus vidas. Son situaciones verdaderamente extremas. Y usted sí, pide disculpas, pero no basta con eso, es necesario tomar decisiones políticas y dar el paso a una persona que sepa gestionar los transportes en España, que no es precisamente usted, señor ministro. Tenemos una red ferroviaria catastrófica, usted mismo reconoce que desde 2008 no entra un tren de cercanías nuevo en España, son ya dieciséis años, pero llevan ustedes gobernando cinco, así que no echen la culpa a los demás. En fin, gastan ustedes millones de euros de nuestros impuestos en otras partidas, por ejemplo, en fomentar, sin ir más lejos, la llegada de inmigrantes de forma ilegal a España y atenderlos; gastan ustedes millones que no tenemos para los servicios de España y mientras tanto estos están colapsados.

Señor ministro, voy a aprovechar su comparecencia para hacerle unas preguntas, a ver si tiene la bondad de respondérmelas. En primer lugar, me gustaría saber qué consecuencias presupuestarias —si es que hay presupuestos— y para la inversión va a tener la cesión de la recaudación fiscal a Cataluña sobre su ministerio y también sobre la red ferroviaria española, así como sobre las inversiones que usted aquí ha prometido. En segundo lugar, más allá de las declaraciones que usted ha hecho en prensa, cuál es el motivo por el que se ha cambiado el compromiso de puntualidad del AVE. Cuando se asumió ese compromiso fue porque las cosas funcionaban y ahora, que se abandona, es porque han empezado a no funcionar, en contra de los intereses de los viajeros. Y, en tercer lugar, el aumento del número de retrasos, ¿es el número de retrasos lo que les ha obligado a ello, a prescindir de esta indemnización que se ofrecía a los viajeros? ¿Cuál ha sido el coste extra de dichas compensaciones para Renfe hasta ahora? ¿Cuántos retrasos ha habido para que ustedes hayan dejado de ofrecer esto? ¿Qué número de viajeros ha sido compensados por este motivo y qué gasto espera usted reducir con esta actualización?

Señor ministro, puesto que usted ha tenido, lo definiré así, la audacia de referirse a Extremadura y al tren de Extremadura, he de decirle que verdaderamente no es que haya una frecuencia u otra, es que no se encuentran billetes. Cuando se intenta venir desde Badajoz, desde Cáceres, desde Mérida, desde cualquier ciudad de Extremadura a Madrid, lo primero que se encuentra en la página web es que no hay billetes porque los trenes están saturados, esos que dice usted que la gente coge con la esperanza de un servicio magnífico y no sé qué, y que no se explica por qué cada vez se coge más. Bueno, pues porque hay muchos turistas que no saben en la situación que está, en la situación en que está España.

Señor ministro, respecto del tren de Extremadura, hemos conocido que Portugal —ese país que ahora es tierra de promisión para la familia del señor Sánchez, donde tributan, en un privilegio que ya nos explicarán ustedes—, quiere que la conexión Madrid-Lisboa sea ahora a través de Salamanca, en lugar de por Badajoz. Por ello le pregunto, dado que está compareciendo, si ha tenido conocimiento de ello y le pido que nos informe. Me gustaría saber si el Gobierno se va a mantener firme o va a cambiar de opinión, que es lo que le gusta tanto hacer al presidente del Gobierno cuando miente, que es casi siempre. En fin, me gustaría saber esto, y también me gustaría preguntarle si tener terminado el AVE para 2030 en Extremadura le parece a usted un compromiso serio, porque yo, que ya tengo algunos años, a mi pesar, vengo escuchando promesas desde hace demasiados años, demasiados, y cualquier extremeño puede corroborarle que estamos ya desesperados con este asunto del tren.

Y nada para Extremadura, señor Puente, todo es para quien les mantiene en el poder. Y lo han escuchado ustedes, hemos tenido todos ocasión de escuchar, que se están dando ustedes, a mi juicio, un margen excesivamente amplio para poder seguir priorizando los intereses de sus socios separatistas y nosotros en Extremadura seguimos a la cola, a la cola, señor Puente, por culpa de su gestión.

Muchas gracias, señoría.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Gordillo.

Acabado el primer turno de portavoces, tiene la palabra, para su posible contestación, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

Voy a intentar dar respuesta al mayor número posible de cuestiones y preguntas que se han suscitado en este primer turno.

Empezaré por el representante de Vox, el señor Gordillo, que me planteaba algunas preguntas concretas. Voy a intentar responder a algunas de las que ha formulado. Me preguntaba usted por qué el cambio en el compromiso de puntualidad. Es una pregunta importante que esta comparecencia me brinda la ocasión de explicar. El compromiso de puntualidad de Renfe databa del año 1992 y no se había modificado. Renfe en el año 1992, en esa situación idílica a la que algunos se refieren, con seis trenes de alta velocidad en España en una única línea, sin ningún tipo de interrelación con ninguna otra vía del sistema ferroviario, estableció ese sistema de puntualidad, y era un sistema de puntualidad que era muy fácil de cumplir en aquel momento. Sin embargo, piensen en el escenario actual. Ningún país de Europa —repito, ningún país de Europa— tiene un compromiso de puntualidad como el que tenía Renfe; pero voy a añadir algo: ningún país de Europa ni ninguna otra operadora tiene el compromiso de puntualidad que tiene hoy Renfe. Ese que hemos rebajado, que hemos reducido, es el mejor compromiso de puntualidad que tiene ninguna compañía ferroviaria europea; es decir, que aun rebajándolo sigue siendo el mejor compromiso de puntualidad que tiene ninguna compañía europea. Pero, claro, el escenario hoy es completamente distinto. Hoy tenemos dos competidores en la red de alta velocidad, antes lo hacíamos solos, y esos dos competidores tampoco tienen el compromiso de puntualidad de Renfe y, por tanto, juegan con ventaja en un escenario en el que, lamentablemente, la competencia se ha centrado en el precio del billete. Así, es más fácil ofrecer un precio bajo cuando, por ejemplo, los complementos para el pasajero que representa el compromiso de puntualidad son mucho más laxos que los que establece Renfe. Estamos en un escenario de mucha obra de infraestructura, con un sistema muy tensionado y en estas condiciones mantener el compromiso del año 1992, lo he dicho y lo repito, era un suicidio económico para la compañía. El año pasado Renfe empleó 42 millones de euros en indemnizaciones a sus pasajeros; 42 millones de euros, y mantener ese compromiso era una irresponsabilidad. Seguimos teniendo el mejor compromiso, el mejor, pero es evidente que Renfe tiene que cuadrar sus cuentas y no lo tiene fácil. Con la liberalización hemos pasado de tener un sistema de alta velocidad que le reportaba casi 150 millones de euros de beneficio al año a Renfe a un sistema de tres operadoras que entre las tres pierden 230 millones. Es decir, la alta velocidad en España antes reportaba beneficios y hoy produce pérdidas, antes producía beneficios para uno, que además servían para que Renfe prestara servicios en aquellas líneas que no son rentables, y hoy ocasiona pérdidas a los tres operadores. ¿Tiene perfiles positivos la liberalización? Los tiene, por supuesto, ha democratizado mucho el acceso de los usuarios al tren que se benefician, al menos coyunturalmente, de precios más baratos. ¿Es sostenible este *statu quo* a medio y largo plazo? La respuesta es no, y lo veremos, porque las empresas no pueden perder dinero indefinidamente a costa de bajar los billetes. Pero este es el escenario y en este escenario hemos tenido que tomar una decisión en relación con el compromiso de puntualidad.

Me pregunta por qué no hay billetes para Extremadura y demás, en fin, es muy sorprendente esto. Fíjese, el servicio de tren es malísimo, pero no hay billetes. La gente quiere coger el tren, incluso en Extremadura. El servicio ha ido mejorando en Extremadura, ya he relatado los pasos adelante que se han dado. Le recuerdo que soy el ministro, he tenido la suerte —tengo la desgracia de otras cosas— de vivir algunos acontecimientos históricos, viví la puesta en marcha de Pajares y viví la primera puesta en marcha de un tren electrificado en Extremadura, un hito histórico, porque hasta este año todos los trenes en Extremadura eran diésel, todos; ahora son eléctricos y, además, entre Plasencia y Badajoz van a 250 por hora, de momento, en alta velocidad. Sí, sí, es lo que hay, esa es la realidad. Y esto lo enlazo con su pregunta en relación con si es un compromiso serio que el AVE llegue antes de 2030 a Extremadura. Pues, mire, es serio y es ambicioso, y le voy a explicar por qué. Usted gobierna o ustedes gobernaban hasta hace poco, porque es que ya me pierdo y no sé si siguen gobernando o no con el Partido Popular en Extremadura… En fin, la nueva política se ha convertido en un canal de libre entrada y salida *(Risas)*, unos salen y otros entran, no es exclusivo de Vox, lo hemos vivido con otros partidos. En todo caso, el partido con el que ustedes al menos gobernaban hasta hace poco en Extremadura dejó caducar las declaraciones de impacto ambiental de todo el trazado de alta velocidad entre Madrid y Talayuela, y ahora hay que rehacer todo eso, y el trazado no es pacífico, como usted sabe, ha habido conflictos importantes en algunos territorios en relación con el trazado. Sí le voy a decir una cosa, en septiembre, espero, desbloquearemos definitivamente el trazado pendiente de Madrid a Extremadura. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista*

golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano). Espero que sea en paz y en armonía, y si no puede ser en paz y en armonía, pues tomaremos una decisión unilateral, qué le vamos a hacer. En todo caso, esa decisión se va a hacer pública en el mes de septiembre y Extremadura verá por fin desbloqueado su trazado, el trazado pendiente de realizar. También le digo, y lo he explicado, que vamos a dividir en tres trozos ese trazado para intentar ponerlo en marcha, como estamos haciendo en otros territorios, a medida que se vaya terminando cada trazado, interrelacionando la nueva red de alta velocidad que vamos a construir con la red convencional, de manera que si se construye un tramo de 80 kilómetros lo pondremos en servicio, no vamos a esperar a completar toda la red. Nuestro objetivo es que todos los tramos estén hechos en 2030, pero antes de 2030 los extremeños y las extremeñas verán reducido el tiempo de desplazamiento entre Madrid y Badajoz paulatinamente, a medida que vayamos acabando cada parte del trazado. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

Y luego me preguntaba por las conexiones Portugal-Madrid. Las conexiones Portugal-Madrid se explican muy fácil si pensamos en un peine. La conexión Vigo-Lisboa es la que más interesa al Gobierno portugués, no nos engañemos; nosotros pensamos en la conexión Madrid-Lisboa, pero Portugal está pensando en la conexión Lisboa-Vigo porque es la que más le interesa. A veces no somos conscientes de que la cornisa atlántica de la Península es el territorio más poblado, más incluso que el corredor mediterráneo. Por tanto, Portugal tiene interés en conectar la zona más poblada, Lisboa-Vigo; repito, Portugal tiene un interés prioritario en la primera de las púas del peine. La segunda en la que más interés tiene es en la conexión Lisboa-Salamanca, que obviamente a los castellanos y leoneses nos importa mucho, sobre todo pensando en el tráfico de mercancías hacia Europa. Por tanto, no es la parte de la traza ideal para la conexión con Madrid y, por tanto, la conexión Madrid-Lisboa no se va a realizar a través de Salamanca. La conexión Madrid-Lisboa es la tercera púa del peine y es la que se va a desarrollar por Badajoz. Y, por último, está la conexión sur, la conexión por Faro, Faro-Huelva, que sería la cuarta de las conexiones que en el imaginario colectivo de los portugueses está para conectar Portugal con España. Por tanto, mi respuesta es: la conexión Madrid-Lisboa se hará por Badajoz, no por Salamanca. La conexión por Salamanca está pensando más en la salida por Irún que en la llegada a Madrid, que obviamente no tiene el mismo encaje o el mismo sentido, aunque una vez que se construya también podrá servir, puesto que Salamanca hoy está comunicada también en tren con Madrid.

El señor Estarrona ha hablado de otra cuestión central y que siempre está en el debate sobre infraestructuras ferroviarias en nuestro país, que es el de la radialidad o del trazado en malla. Y es verdad que el trazado ferroviario español es un trazado eminentemente radial. Esto es indiscutible. Pero también les digo, por un lado se reclama un trazado en malla, pero por otro lado el input que yo recibo como ministro de la mayoría de los territorios es cuándo me conecta usted más rápido con Madrid. Esto es así. Fíjese, se está construyendo ahora mismo la conexión de alta velocidad con Almería y se hace a través de Murcia, y es una conexión de corredor mediterráneo puro y duro, porque es Almería, Murcia, Alicante, Valencia, Barcelona, tiene un potencial enorme, pero hay gente que pregunta por qué viene por Murcia, y señala que tendría que venir por otro sitio, que tendría que ser más directo. A pesar de lo que digamos, realmente la conexión que más interesa a los territorios es la conexión con Madrid. Esta es la realidad, y estamos cambiando de mentalidad, en Almería yo creo que empiezan a entender la importancia que va a tener la relación con Murcia, que es el territorio más próximo, un territorio muy poblado, con un gran potencial, con Valencia, con Barcelona. En el medio y largo plazo se verá la ventaja de la conexión, pero hoy por hoy se está pensando en la radialidad. Yo tengo otra visión porque, además, soy de un territorio que requiere de otro esquema, y por eso se está promoviendo la U de Olmedo, una obra pequeñita, de 8 kilómetros, que va a permitir que todo el tráfico desde Galicia hasta el norte de España, Euskadi y Cataluña no tenga que pasar por Madrid, y es una obra muy barata en términos ferroviarios. Estamos hablando de una obra pequeña, pero que va a tener una enorme repercusión para Castilla y León, para Asturias, para el País Vasco y para Cataluña, porque va a permitir interrelacionar esos territorios sin la necesidad de ir por Madrid. Se está cambiando. Se está haciendo la variante de Córdoba, ya me he referido al corredor mediterráneo.

Ha hablado usted también de la problemática de Guipúzcoa, y debo decir que los problemas que tenemos en Guipúzcoa no son, como he dicho antes, derivados de que estemos cruzados de brazos, sino de todo lo contrario, hay mucha obra en este momento en marcha, en particular las actuaciones necesarias para la implantación del tercer carril, como usted bien sabe, entre Astigarraga e Irún. Tenemos un plan alternativo de transporte, que conoce, para que no se resienta el número de plazas,

algunos trenes circulan en doble composición. De hecho, hay en este momento un 5 % más de plazas que antes, y también se ha previsto que los viajeros de cercanías puedan utilizar también los trenes de media distancia. En agosto hemos tenido que realizar varios cortes, como es el debido a la actuación en el túnel de Loyola o el que en este mismo fin de semana llegará hasta Hernani. Es cierto que la puntualidad media en lo que llevamos de año se ha resentido, es del orden del 78 %, pero los datos de los meses de junio y julio, sin esos cortes, son del 90 %, son por tanto mejores. Desde 2018, Adif ha invertido en Guipúzcoa 430 millones de euros, 400 en alta velocidad y 30 en la red convencional, y actualmente la cartera de inversiones previstas asciende a más de 300 millones, 200 en la alta velocidad y 106 en red convencional. Por cierto, alta velocidad que tengo que decir, igual que vamos a hacer próximamente con Extremadura, que por fin tenemos completamente desbloqueada la Y vasca, con la aprobación del estudio informativo del nudo de Arkaute, que culmina ya la supresión de todos los obstáculos, al menos procedimentales, que nos quedaban para poner en marcha la alta velocidad de camino a Euskadi.

Yo siempre digo, si estamos viendo la revolución que está suponiendo para territorios como Galicia o como Asturias la alta velocidad, con ese enorme volumen de pasajeros que está desbordando todas las previsiones que se están moviendo en tren, no quiero ni imaginarme lo que va a representar para Euskadi la Y vasca, un territorio con un potencial económico y turístico tan grande, y que va a ver con la construcción definitiva de esa infraestructura que está ya cerca, que está ya en el horizonte, cómo se va a producir una auténtica revolución de la movilidad y una revolución también económica. Y sí, Renfe ha invertido en estaciones e instalaciones en Guipúzcoa 10 millones de euros, con una previsión de otros 15 millones de euros adicionales hasta 2028.

La señora Castel habla de un mantra, una discusión constante en Cataluña, que es el tema de la ejecución presupuestaria, del porcentaje de los niveles de ejecución presupuestaria que se llevan a cabo en Cataluña. Bien, este es un debate que hemos tenido el Senado en reiteradas ocasiones, y tengo que repetir algunos argumentos porque veo que no hemos llegado a un punto de entendimiento. Los datos, desde luego, son los que son, pero la realidad es tozuda y cada uno trata de utilizar los que más le convienen. Ustedes están en el discurso del agravio. Entonces, dicen: es que ejecutan menos en mi comunidad que en otras. Vayamos a los datos, a las cifras absolutas. Cataluña es la comunidad en la que más invierte mi ministerio y la segunda, Andalucía. Olvídense de los porcentajes, el volumen global de ejecución del Ministerio de Transportes en Cataluña es el mayor, y, en Andalucía, el segundo. Esta es la realidad. Los resultados del esfuerzo, de la inversión en la red ferroviaria de Cataluña requieren años, requieren años. Por suerte, por cierto, en Cataluña desde hace tiempo apretamos el acelerador, precisamente porque veníamos de años de mucho abandono. Sí, sí, pero no me lo impute a mí ni a mi Gobierno. El Plan de Rodalies se está cumpliendo y hace años incluso que ni ustedes se atreven a cuestionarlo. El corredor mediterráneo está prácticamente completado en Cataluña y ya están en marcha todas las grandes actuaciones pendientes. Estamos en obras en el cambio de ancho entre Vandellòs y Castellón, la terminal de La Llagosta. Estamos a punto de concluir el tercer hilo hasta Tarragona, con las molestias que supone para la ciudadanía las obras entre Martorell y Castellbisbal. Estamos con el proyecto de los accesos al puerto de Barcelona, que recientemente acabamos de anunciar, después de años de replanteamiento, un proyecto complejísimo. Y todo ello es fruto de un trabajo de planificación y de licitación de los últimos seis años, un esfuerzo que año tras año conlleva que crezca el volumen de ejecución en términos absolutos. Demos cifras. La ejecución del Ministerio de Transporte y sus empresas en Cataluña en los últimos años ha sido: en 2021, 637 millones ejecutados; en 2022, 860 millones; en 2023, 940 millones, y en el primer semestre de este año llevamos más de 400 millones, por tanto es previsible que en 2024 lleguemos al récord de inversión. No ha hecho otra cosa que crecer. Y si hay una prioridad indiscutible en Cataluña es el ferrocarril. De todo lo que invertimos en Cataluña, la media anual es del 57 % en ferrocarril. Solo el año pasado, 600 millones de euros en la red ferroviaria en Cataluña y en el primer semestre de este año 300 millones, por lo que todo apunta a que a finales de año, como saben, en el segundo semestre se acelerará la inversión, volveremos a superar ese récord.

En fin, yo, de verdad, creo que no es justo hablar de porcentajes de ejecución porque, además, los porcentajes de ejecución dependen de factores que muchas veces son ajenos a la propia Administración o a la Administración que yo dirijo. Sería necesario un mayor consenso en relación con algunas obras y algunos trazados en Cataluña, claro, porque hablamos de hacer cosas, las pintamos en el papel, en el presupuesto y luego, cuando llegamos a la ejecución, pues nos encontramos con

disensos en el territorio muy importantes, muy importantes, y creo que esa es una de las cuestiones que se deberían superar.

Ha hecho usted alguna afirmación en relación con alguna incidencia reciente y dice que no se saben las causas o que no se han hecho públicas. Por ejemplo, habla usted de la incidencia del día 8; oiga, si la información es pública y está disponible: rotura de bloqueo entre bifurcación Aragó y Sants. Se autorizó sentido Paseo Sants perdiendo medias de 30 minutos. Se suprimió Vilanova, rotaciones aleatorias en Sants de trenes regionales. La rotura del bloqueo es por una vía, se corta durante una hora. La R-11 rota en Sant Andreu y en el trayecto afectado se circulará por el balizado. Esto se ha hecho público.

El señor representante de Junts hace una comparativa entre la red de ferrocarriles de Cataluña y la red de cercanías y me pregunta si la cuidamos igual o la tenemos igual de protegida que la de ferrocarriles de Cataluña. La pregunta es textual: ¿está protegida y cuidada la red de cercanías como la de ferrocarriles de Cataluña? *(El señor Pujol Bonell: La respuesta es no).* Claro, pero tiene una explicación: la red de ferrocarriles de Cataluña tiene 180 kilómetros, 180. *(El señor Pujol Bonell: Esta no puede ser la explicación).* Sí, sí. Permítame.

El señor PRESIDENTE: Señor Pujol.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): La red de cercanías de Cataluña tiene 1800 kilómetros. Comparar una con otra... Yo siempre digo que comparar los datos del metro y de las cercanías no es muy justo porque los metros tienen una red viaria que no tiene una interactuación con el resto de la red; las cercanías sí, las cercanías se relacionan con los trenes de media y de larga distancia, incluso con las mercancías. Por tanto, el metro o el ferrocarril de Cataluña es un ecosistema mucho más protegido, evidentemente, y en el que es mucho más fácil cumplir y dar puntualidad. La red de cercanías es muchísimo más compleja. Fíjese lo que le estoy diciendo; Ferrocarriles de Cataluña presta 200 servicios al día, Rodalies de Catalunya representa el 25 % de la movilidad de cercanías de toda España, el 25 %. Son magnitudes incomparables, por tanto, pretender que ambos ecosistemas tengan el mismo grado de protección y de eficiencia, sinceramente, creo que es una utopía.

Habla usted de las estaciones. La obra más importante en este momento en una estación española es la de La Sagrera, que concluirá en el año 2026, 1 700 millones de euros de inversión. Será, cuando se concluya, la estación más grande y moderna de España, preparada para su conexión con el corredor mediterráneo y con conexión aeroportuaria. Es decir, estamos haciendo en Cataluña una estación que es fantástica. Es verdad que lleva mucho tiempo de construcción, pero analice usted los periodos de ejecución, dónde han estado los picos y los valles y llegará a una conclusión muy fácil, que es prácticamente la misma a la que podemos llegar en el conjunto de la red ferroviaria de España; años en los que no se invierte, años en los que se paralizan las inversiones o las obras y años en los que se avanza. Y ahora se avanza, créame. Hace bien poquito, miembros de mi equipo giraron una visita a las obras de La Sagrera y realmente la obra tiene ya un grado de ejecución muy alto y estamos esperanzados y muy convencidos de que en 2026 esa estación estará concluida.

Y, hombre, ha dicho usted una cosa... Primero, yo no digo que la punta de lanza o el faro del ferrocarril español sea el tren en Madrid. Es verdad que, por ejemplo, las cercanías de Madrid mueven un volumen muy importante de viajeros de ese tipo de transporte; más del 50 % del conjunto de España se mueve en Madrid. Lo que sí digo es que la repercusión que tiene, y en esto comparto su diagnóstico, una incidencia en Madrid no es la misma que en el resto del territorio. ¿O creemos que si las escenas de Chamartín se hubieran producido en otra estación de España hubiéramos vivido lo mismo? *(Rumores).* Hombre, el monográfico que me lleva dedicando Telemadrid estos últimos quince días es tremendo, tremendo, tremendo. Claro, la misma atención que me dedican a mí y a las incidencias de cercanías en Telemadrid no se la dedican al metro de Madrid. Porque, fíjense, aunque el metro de Madrid es un ecosistema más fácil de gestionar por lo que antes he mencionado, sufre 59 retrasos diarios causados por una razón bien sencillita de arreglar, que es la falta de maquinistas. Son 59 retrasos diarios, es tremendo, ¿no? Son datos del propio Metro de Madrid. Pero esto no lo verán ustedes en Telemadrid ni en muchos medios nacionales de este país que, en fin, se lanzan a por el ministro Puente como si yo estuviera en los trenes parándolos y en los túneles haciendo fuerza para que los trenes se pararan. Esta es la realidad. Y sí hay una afirmación que no puedo compartir y es que Cataluña nos importa cero. Mire, yo estoy seguro de que los catalanes y las catalanas, si nos

importase cero Cataluña, no nos habrían otorgado la confianza mayoritaria que nos han otorgado hace bien poquito. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).* En fin, ahí lo dejo para la reflexión colectiva. Yo creo que nos importa mucho Cataluña, como nos importa toda España y trabajamos para mejorarla. Y hoy los catalanes y las catalanas van a tener por fin un Gobierno que va a estar centrado en sus problemas de cada día. Estoy seguro de que eso va a permitir que avancemos.

Y me queda el señor Sanz Vitorio, con el cariño que yo le tengo. *(El señor Sanz Vitorio: Es mutuo).* Ya sé que es mutuo, aunque en las intervenciones públicas no se note tanto. Vamos a ver, señor Sanz Vitorio, yo no sé si soy muy previsible o no, me temo que no. Yo hoy venía a hablar de los trenes y del sistema ferroviario. Me temo que les he sorprendido porque ustedes no se lo esperaban. En fin, yo no he venido a hablar de otra cosa que no sea el sistema ferroviario de nuestro país. Y usted ha venido a hablar de mí. En ese sentido es usted tremendamente previsible. Fíjese si es usted previsible que casi no he tenido que tomar notas. Y es sorprendente que el resto de los portavoces, lejos de ponerme en evidencia a mí, a quien han puesto en evidencia es a usted, porque ellos sí han hablado de trenes, con razón o sin ella, se han centrado en el debate que nos trae hoy aquí, pero usted ha venido, en fin, a lo que ustedes quieren y es que el ministro Puente qué malo es, el ministro Puente es el peor, el culpable de todo. Fíjese si soy malo que he conseguido que lo que era buenísimo hace nada ahora sea malísimo, es tremendo. Tengo una capacidad para el mal, según el Partido Popular, que es interminable. Y lo que más me sorprende es que le haya preocupado que yo diga que las cosas van a mejorar sustancialmente. Hombre, entiendo que se hubiera preocupado usted más si yo hubiera dicho que las cosas van a empeorar, pero que van a mejorar sustancialmente... Claro, claro que lo he dicho. Y usted me acusa de decir que no he previsto los problemas, pero al mismo tiempo me acusa de decir que hay que acostumbrarse a los problemas. Pues, señor Sanz Vitorio, efectivamente, los problemas ya los he explicado, están para quedarse, al menos durante algún tiempo, y se irán corrigiendo a medida que las propias inversiones vayan abriéndose paso. Esa es la realidad. Pero, en fin, usted venía a hablar de mí —fíjese que no he tenido que tomar notas—, venía a hablar de mis vacaciones, del golf y de mis declaraciones públicas al margen de lo que son mis responsabilidades como ministro. Estaba cantado. Por un lado, me critican por haberme cogido diez días de vacaciones, como si fuera pecado, como si fuera hasta delito. En mi caso coger de vacaciones del 1 al 11 de agosto es un delito. Por cierto, llevo trabajando desde el día 12 de agosto. Ustedes siguen diciendo que estoy jugando al golf y de vacaciones. Yo creo que los que están de vacaciones son ustedes y no lo han visto. Es más, a tenor de su intervención debo deducir que, efectivamente, no se la ha preparado usted; usted estaba de vacaciones. Es más, hay tres intervenciones hoy y se las han repartido entre tres. Yo, en cambio, fíjese, vengo aquí a hacer las tres yo solo y eso que el que está de vacaciones, según ustedes, soy yo. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

En fin, al parecer, el ministro de Transportes de España no tiene derecho a descansar unos días porque si lo hace, pues se paran los trenes y los aviones no despegan. Otros tienen más suerte. Ustedes tienen más suerte, el país se hunde, se rompe, se desguaza, se confederaliza, como dicen ustedes, pero el líder de la oposición, ya recuperado —de lo cual yo me alegro—, con el alta médica ya, ha seguido por Galicia. Yo no sé si reflexionando sobre los contratos de su hermana, no sé a qué se está dedicando, ya tendrá tiempo en septiembre de alertarnos de la nueva llegada del apocalipsis, que es básicamente a lo que se dedica. Y la Comunidad de Madrid, por ejemplo, funciona como un reloj, y eso pese a que su presidenta ha estado ausente quince días, no sé si viajando a California, a Ibiza, a Galicia, donde le haya dado la gana. Y de la ciudad de Madrid se puede decir otro tanto. Y, por eso, su alcalde se ha recorrido un trozo del Camino de Santiago y luego ha ido a Sotogrande a jugar al golf, que en su caso es practicar un deporte y no un capricho de ricos; en el mío es lo segundo. En fin, no quiero hacer una glosa. Es verdad que durante este mes se ha inundado el metro de Madrid, pero yo no he visto a nadie de ningún partido político diciendo: se inunda el metro de Madrid y el alcalde o la presidenta de la Comunidad de Madrid están de vacaciones. No lo he visto, no lo he visto.

En definitiva, señoría, que solo este ministro ha descuidado sus obligaciones con la ciudadanía. Y ello, pese a que Renfe y Adif cuentan con dos presidentes con amplias responsabilidades y, por cierto, muy bien retribuidos —su sueldo es como cinco veces entre los dos el mío— y con una estructura de profesionales altamente cualificados para afrontar cualquier emergencia. Mi obligación, según ustedes, era seguir aquí, en Madrid, a ser posible con un destornillador en la mano, con la

llave inglesa, por si era necesario que me implicara personalmente en las reparaciones. *(Risas).* En mi descargo voy a decirles que mi móvil funciona y que no ha habido una sola incidencia de la que no haya tenido cuenta y de la que no haya estado pendiente, en parte para mi desgracia porque eso, obviamente, me ha afectado en el poco tiempo que he tenido para descansar. Y es que, claro, señorías, los móviles funcionan. Fíjense si funcionan que esa debe ser la explicación de que el presidente de la Comisión de Transportes y alcalde de Valladolid pueda estar en Madrid tres días a la semana tres semanas al mes, porque los teléfonos funcionan, sin que nadie del Partido Popular le reproche que desatiende sus obligaciones en la que es mi ciudad también, y, además, estoy seguro de que también se coge vacaciones, ¿verdad, señor Carnero? Por tanto, es que lo que ustedes plantean es de un pueril, es de un pueril…

Y luego está, en fin, el repertorio de críticas sobre mi ejercicio de la libertad de expresión en torno a otros temas que no tengan que ver estrictamente con mi ministerio, mi Twitter, que les tiene a ustedes locos, obsesionados. Mis opiniones... *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).* Oigan, si no están obsesionados, desde luego lo disimulan de una manera tremenda. Yo les recomiendo que, si no están obsesionados, bajen un poquito el pistón porque, en fin, es que están obsesionados con Twitter y unas expresiones que, al parecer, me distraen de mis tareas. El 90 % de mis publicaciones en Twitter —lo que pasa es que ustedes no las leen, convendría que las leyeran porque así sabrían algo más *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado),* así sabrían algo más del sistema ferroviario español— tienen que ver con la actividad de mi ministerio. Claro, en su opinión, es censurable que un representante político se pronuncie sobre asuntos públicos que no tienen una relación directa con sus responsabilidades. Pero esto solo vale para mí, no vale para ustedes, que gozan de esa extraña habilidad de andar y comer chicle al mismo tiempo sin ningún problema. Es un privilegio que el resto de los mortales, por lo que se ve, pues no tenemos. Miren, la señora Ayuso, por ponerles un ejemplo, puede pasarse el día hablando del presidente Sánchez, de Venezuela o de lo bien que le cae el señor Milei, de hecho, es lo que hace constantemente, y no pasa absolutamente nada. Lo que tenga que decir sobre los muertos de las residencias, del desastre de la atención primaria de la sanidad madrileña, del problema de la vivienda de Madrid, de las constantes averías del metro —las que no salen en Telemadrid— o de quién ha pagado y con qué el ático en el que vive, eso ha de ser tan irrelevante que ni ella se expresa ni nadie se lo exige. *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).* Pues bien, para concluir, señor Sanz Vitorio, quiero que les quede algo muy claro: nadie va a coartar mi libertad de expresión, que no solo es mía, que es de muchas personas que no tienen voz, que no pueden servirse de esos panfletos que tanto les gustan a ustedes y que también nutren con subvenciones públicas. Voy a seguir expresándome libremente sobre lo que me parezca y denunciando públicamente sus contradicciones, sus desvaríos y sus corruptelas, que es realmente lo que les molesta de mí. No es que sea mi derecho, es mi obligación y mi responsabilidad y ninguno de ustedes lo va a impedir.

Y mire, para concluir este turno, en los años 2011, 2012, 2013, no sé si había Twitter, probablemente la ministra de entonces no lo utilizaba, pero fue la que decidió que el túnel del Chato, en el que se nos han parado dos trenes con las consecuencias que ha tenido, tuviera una vía única. Bueno, es más, paró las obras; decidió no licitar la estación pasante de Atocha, que es la que nosotros ahora vamos a ejecutar para que haya una doble vía en ese túnel y, si se produce alguna incidencia, podamos resolverla. Pretender que ejercer las responsabilidades que uno tiene es incompatible con expresarse sobre cualquier otro asunto, como les digo, es un argumento tan pueril como el de las vacaciones y, además, es como un bumerán y, al final, se acaba volviendo en contra.

En todo caso yo agradezco al conjunto de los portavoces sus intervenciones y quedo a su disposición en este segundo turno para aclarar lo que ustedes estimen oportuno. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor ministro.

Iniciamos el segundo y último de los turnos de intervención en este primer punto. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Gordillo Moreno.

El señor GORDILLO MORENO: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor ministro. Agradezco su respuesta, lo cual no quiere decir que esté de acuerdo en la mayoría de las cosas que usted nos ha dicho. Hombre, dice usted que es el culpable de todo, que

se le quiere hacer el culpable de todo; el culpable de todo, no; usted es el culpable de la gestión en su ministerio; el culpable de todo es el señor Sánchez. Por eso le he comentado antes que le haga la recomendación de dimitir también, aparte de usted.

El compromiso de puntualidad, señor ministro, era una muestra de la excelencia de los trenes en España hasta su llegada, hasta su gestión, porque tan seguro se estaba de su puntualidad que se indemnizaba o se proponía una indemnización para cuando los trenes no llegaban a su hora, y usted lo quita. Por lo tanto, esto es una vuelta atrás en el servicio que se ofrecía, lo pinte usted como lo pinte. Dice que en ningún país de Europa existe esta indemnización. Bueno, pero ya le he dicho que aquí le pedimos responsabilidades a usted por su gestión en España, no en la línea Leipzig−Praga o en cualquiera otra que pueda haber.

Dice usted con respecto a la línea de Extremadura que, claro, no hay billetes porque el tren es tan excelente que todo el mundo lo quiere coger. Hombre, yo creo que guasas las mínimas, señor Puente, porque en Extremadura estamos ya bastante hartos de que se nos tome por el pito del sereno y estos comentarios son absolutamente extemporáneos e impropios de usted, de usted o de cualquier ministro que ostente el cargo. La situación del tren en Extremadura es absolutamente insostenible y, si se remonta usted a la época de la Dictadura, a la época del general Franco, en aquella época o poco después los trenes serían lentos y serían tartanas, pero llegaban y se compraba un billete y uno se montaba en el tren, pero es que ahora ni llegan porque salen ardiendo y, aparte de eso, no hay billetes. Por lo tanto, hasta esa comparación le falla a usted, señor ministro. Qué quiere usted que yo le diga, esto es así. Promesas, todas las del mundo, estoy harto de escucharlas, ya se lo he dicho en mi intervención anterior. Incluso han llegado ustedes a inaugurar un AVE en Extremadura, inauguración en la que, por cierto, los concejales de Vox, que entonces no estábamos en la Asamblea de Extremadura, nos negamos a participar porque aquello era una tomadura de pelo. ¿Qué inauguración? Ustedes inauguraron el AVE —me acuerdo— el 18 de julio de hace cuatro años aproximadamente, o cinco, no recuerdo exactamente el año, pleno verano.

Señor ministro, nada de esto es extraño. Es que ustedes no gobiernan realmente, lo hemos visto en las intervenciones anteriores; gobiernan estos señores de aquí *(Señala al portavoz de Junts per Catalunya),* que son quienes les marcan a ustedes la pauta de lo que se puede y de lo que no se puede hacer. Y ni siquiera tienen ustedes presupuesto, qué quiere usted. Pero, claro, usted es el ministro y, sea por una causa o sea por otra, desde luego, por su situación y su gestión, perdone usted que se lo diga, aquí no puede venir a ponerse medallas porque no se lo vamos a aceptar.

Y en cuanto a la conexión por Salamanca de la línea Madrid-Lisboa, le agradezco su aclaración y espero que así sea y, como le dije antes, que no haya ningún cambio de opinión extemporáneo a este respecto.

Como no tengo más tiempo según el Reglamento, pues agradezco una vez más su respuesta.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Gordillo Moreno.

Tiene a continuación la palabra, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Pujol Bonell.

El señor PUJOL BONELL: Presidente, ministro, señorías, gracias.

La realidad, efectivamente, señor ministro, es muy tozuda y, a base de coraje, que usted lo tiene, eso sí, y de datos técnicos que confunden el día a día y de poder sortear las preguntas en una comisión, pues, bueno, usted parece Houdini y lo de pintar Cataluña como el maná de las inversiones parece una coña marinera para los que vivimos en Cataluña. Yo soy de Martorell, al lado de Castellbisbal, y sé de lo que hablo. No solo es invertir, ministro, es cumplir, es cumplir. Y cuando para cumplir se necesitan décadas, pero décadas, entonces se está incumpliendo. Esta es la realidad. La realidad es el incumplimiento constante, regular, duradero de España con Cataluña. Lo de no admitir que Ferrocarriles de la Generalitat es modélica, señor ministro, me parece que forma parte del error, explica el desastre en parte de rodalies. Si ustedes minimizan la calidad de los ferrocarriles es señal de que no quieren mejorar y que, efectivamente, Cataluña les interesa un bledo, como apuntaba anteriormente. Pero, en fin, ministro Puente, saldremos de aquí y los trenes y los servicios de Renfe en Cataluña continuarán siendo un absoluto desastre. Usted habrá ganado seguramente el combate dialéctico, habrá salvado el combate dialéctico, pero no el debate de la gestión. La realidad es esta.

Antes ha dicho que no le gustan los números, que se pueden interpretar de manera errónea. No, no, de manera errónea no, de manera rigurosa. Los números son letales. No es que sea justo es que

es necesario. Y la excusa de los disensos no cuela. *(Continúa en catalán).* Si en Madrid el Estado invierte el 179 % de lo presupuestado y en Barcelona solo se invierte el 42 %, es muy fácil entender que el resultado no puede ser el mismo. Me parece que es muy fácil. Señor ministro, si me hace un poco de caso le voy a tender la mano. *(Pausa).*

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): Sí, si yo le estoy escuchando.

El señor PUJOL BONELL: ¿Sí? Pues tiene grandes virtudes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): Tengo un cerebro dotado para varias actividades a la vez.

El señor PUJOL BONELL: Lo celebro. Pero, además, hay una cuestión de educación que es mirar porque entonces la interconexión, la comunicación y la empatía es mucho mayor. Le propongo una jornada de trenes de verdad. Le reto a venir a Cataluña a subirse al tren, pero sin trampas, con los diputados y senadores de Junts per Catalunya y con quien usted considere. Quedamos un día, si puede ser antes de Navidad, antes de acabar el año, marcamos la hora, nos vemos, por ejemplo, en la estación de Tortosa, nos subimos al regional unas cuantas horas hasta Barcelona, ve de primera mano la vergüenza de Plaza de Cataluña en Barcelona y, cuando vea la vergüenza de Plaza de Cataluña, me habla de La Sagrera. Y entonces en Barcelona, si le parece bien, cogemos el tren y nos vamos hasta Puigcerdà, vía única, velocidades propias de los años 50; nos lo tomamos con calma, eso sí, no tenga reuniones por la tarde, todo el día destinado a la aventura, y luego que cada uno saque sus conclusiones. Yo pienso que es una muy buena propuesta política, en la calle, nada de reuniones en el despacho. ¿Por qué? Hoy, escuchándole, me lo ha corroborado; los ministros viven escudados en informes que convierten en un simple número el tormento diario de miles de ciudadanos. Por esta razón, hoy, desde Junts, le proponemos este viaje, este vivir el colapso ferroviario en Cataluña, pero vivirlo de verdad. Señor ministro, acepte la propuesta de viajar a Cataluña, por favor, sin el cartón piedra de los mítines, sin el cortejo habitual de los aduladores que en cada visita le protegen de la verdad. Acepte la propuesta de viajar a Cataluña sin los palmeros...

El señor PRESIDENTE: Tiene que ir terminando, señor Pujol.

El señor PUJOL BONELL: Voy terminando.

Sin los palmeros que solo se atreven a contarle que el mundo es de color de rosa, aunque el mundo de *rodalies* sea muy muy negro.

Acabo. Un consejo, señor Puente, si se fía del president Salvador Illa, de la consellera Paneque, que ya sabe que tiene de jefe de gabinete a su pareja; si se fía de los que nunca plantarán cara al Gobierno de turno porque su prioridad no es Cataluña, si no busca la verdad con sus propios ojos, usted nunca conocerá la realidad de Cataluña. Señor Puente, ¿acepta el reto de Junts? *(Continúa en catalán).*

Muchísimas gracias y espero su respuesta.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Pujol.

Por el Grupo Parlamentario Izquierdas por la Independencia entiendo que van a hablar los dos. Si hablan los dos, tienen cada uno minuto y medio. Yo creo que van a hablar poco.

Señor Estarrona.

El señor ESTARRONA ELIZONDO: De manera muy breve, señor presidente.

Muchas gracias, ministro, por las contestaciones a las cuestiones planteadas en la primera intervención, algunas de ellas más exhaustivas de lo esperado. Lo único es que han quedado dos en el tintero que sí me parecen de vital importancia y que tienen que ver con la transferencia a Euskadi de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías, que fue acordada en marzo del presente año. En dicho acuerdo alcanzado en la comisión mixta se habla de que la entrega de la documentación y expediente de las funciones que se traspasan se realizará en el plazo de tres meses, es decir, desde la publicación del real decreto en el boletín. Esto sucedió el 19 de abril de 2024, es decir, tenía que estar entregada la documentación y los expedientes el pasado 19 de

julio y nos gustaría saber simplemente si se ha efectuado o no. Además, dicho acuerdo —termino con esto— recoge la subrogación para hacerse cargo de ese contrato programa hasta el 2027 que tiene la operadora estatal. Ese acuerdo de subrogación deberá sustituirse en el plazo de seis meses, es decir, terminaría el plazo en octubre, el 19 de octubre de 2024, y queríamos saber simplemente si está encaminado, si está engrasado y si se van a cumplir los plazos establecidos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Estarrona.

Señora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Muy brevemente. Señor ministro, usted ha justificado las molestias de la ciudadanía por las obras, pero yo solamente le voy a dar un ejemplo. En Alemania han hecho un corte de cinco meses en la vía Frankfurt-Mannheim. En estos cinco meses pretenden renovar 120 kilómetros de vía, 150 desvíos, modernizar 20 estaciones y, para ello, han hecho un servicio sustitutorio y han comprado 150 autobuses y han contratado 400 conductores, autobuses con wifi, lavabos y enchufes, y en todas las estaciones se han colocado líneas en el suelo para indicar el camino hacia el autobús sustitutorio, aparte de que meses antes habían renovado las líneas paralelas para absorber todos los trenes que se prevé que se desvíen en las líneas, aparte de hacer una inversión para permitir aumentar la capacidad de estas líneas paralelas. En cambio, en Tarragona, por ejemplo, se hace un corte de cinco meses también, pero en 30 kilómetros, y todavía no hay ni previsión de autobuses ni un triste cartel ni nada que se le parezca. Entonces, quizá es que no se gestiona bien, no se prevén las incidencias que pueden ocurrir. Este es el comentario que le quiero hacer.

Y ya para terminar, señor presidente, en Junts per Catalunya siempre nos sorprende o nunca deja de sorprendernos que utilicen este tipo de comparecencias de ministros socialistas para dejar bien claro que no les gustan los acuerdos que Esquerra Republicana cierra con ellos, y no porque no les gusten los acuerdos, porque seguramente les gusta tener *(Continúa en catalán),* sino porque les disgusta que lo hayamos cerrado nosotros.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Castel.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Poveda.

El señor POVEDA ZAPATA: Presidente, señorías, si una cosa está clara es que, a lo largo de estos últimos años, a los ministros socialistas les está tocando corregir los recortes que practicó el Partido Popular cuando gobernaba y, en especial, también en infraestructuras porque, como ustedes saben, el Partido Popular está en contra de lo público. Vimos cómo recortaron transferencias y limitaron las capacidades presupuestarias de las comunidades autónomas y los ayuntamientos para debilitar el estado de bienestar en sanidad, educación e infraestructuras. Y hoy, señor Puente, le está tocando a usted y a su ministerio rehacer lo que el Partido Popular recortó porque también lo hemos visto en aquel contrato de compra de trenes. Hoy los usuarios de larga distancia se están viendo afectados precisamente por aquel contrato. Y es que, como decíamos antes, muchas veces lo barato sale caro. Ustedes, señor ministro, están hoy ampliando estaciones, doblando líneas y modernizando la red ferroviaria del Estado español, pero vemos al Partido Popular, que es una oposición destructiva, incapaz de hacer propuestas y que, puestos a criticar, critican hasta lo poco que hicieron ustedes, señorías del Partido Popular, que es comprar aquellos trenes. Por tanto, desde el Grupo Socialista, señor ministro, le queremos agradecer y felicitar por la respuesta que está teniendo su ministerio para afrontar todas las incidencias porque, por encima de la estrategia de acoso y derribo del Partido Popular, su ministerio está velando por los intereses y los derechos de la ciudadanía. A la vez está llevando a cabo un trabajo ingente en inversión en todas las comunidades autónomas, y esto va a suponer un antes y un después en la actuación ferroviaria, también por la incorporación de nuevos trenes y con una gran movilización económica para obras y proyectos ya en marcha.

Yo, señor Pujol, creía que en Cataluña estábamos contentos con el traspaso de *rodalies*. La verdad es que ha costado, pero, al final, es un traspaso que creo que es mérito del Gobierno que lo gestionó, pero también es mérito de la sociedad catalana. Además, le recuerdo, señor Pujol, que una de las personas que negoció las claves de este traspaso fue el señor Macias. El señor Macias fue *conseller* de Territori del Govern de Catalunya, militante de su partido, y la verdad es que estamos

muy contentos de que aceptara este trabajo porque, además, es muy buen profesional y estoy convencido de que el traspaso irá bien y que redundará en beneficio del servicio que reciben los ciudadanos de Cataluña.

Señores del Partido Popular, yo creo que tienen dos caminos: decidir si van a seguir con la política del fango y el acoso y derribo o bien van a cambiar de rumbo y deciden hacer políticas útiles en beneficio de la ciudadanía. Ahora, conociéndolos, se hace difícil pensar que cambien de actitud, que cambien de política, porque ustedes, señorías del Partido Popular, quieren una España amargada y además dividida y confrontada. Así que, señorías del Partido Popular, piensen más en la ciudadanía, piensen más con sentido común, aléjense de la demagogia y el populismo y no piensen tanto en derrumbar a este ministro y a este Gobierno porque les aseguro que le quedan energías para rato.

Muchas gracias. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista).*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Poveda.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Sanz Vitorio.

El señor SANZ VITORIO: Muchas gracias, señor presidente.

«Ha sido un desastre su gestión —ha dicho Puente sobre Serrano—, en vez de hacerla al pie del cañón, lo hizo desde Sevilla, no sabemos si desde el palco del Sánchez−Pizjuán. Esperamos que Zoido venga con su cese». Óscar Puente *dixit*. Claro, podrá decir aquello de que entonces no era ministro y le parecía que estaba mal que un domingo el director general de Tráfico no estuviera siguiendo al pie del cañón el desastre de una nevada. Si fuera mínimamente coherente, pediría disculpas y, si tuviera un mínimo de dignidad, probablemente ya habría dimitido. Pero después de escuchar algunas de las cosas que he oído aquí, no puedo por menos que pensar en algo que pienso muchas veces. Seguramente usted, señor ministro, recuerda al historiador romano Estrabón, que decía que una ardilla podía recorrer la Península sin bajarse de la copa de los árboles. ¿Lo recuerda? El problema de esto que se ha asentado es que Estrabón no era romano, sino griego, y el problema es que jamás hizo la más mínima mención a las ardillas en sus libros de geografía, que no de historia, pero a base de repetirlo muchas veces se produce la convicción de que eso es cierto. Y eso es lo que hace usted en relación con las inversiones al comparar situaciones que no son homogéneas, y también se ha hecho desde el Grupo Socialista. En el año 2011, la deuda del Grupo Fomento era de 42 378 millones de euros. El déficit de la cuenta de resultados del Grupo Renfe era de 335 millones de euros. En el año 2016 ya solamente era de 35 millones de euros. En el año 2017, las cuentas formuladas arrojaban un saldo positivo de 70 millones de euros. Esa era la realidad que se encontró el Partido Popular. ¿Qué es lo que ocurre en estos momentos? Según el Banco de España, en estos momentos de los 35 000 millones de euros de la deuda del sector público empresarial de la Administración General del Estado, 25 000 lo conforman solamente Adif y Renfe. Pánico me da dónde estarán porque las actuaciones no se han llevado a cabo y ustedes, además, son incapaces de invertir, y teniendo en cuenta que el presidente de Adif era el mismo que firmaba aquellas famosas adjudicaciones de tocamos de aquí, tocamos de allá… ¿Sabe lo que ocurre? Que no han hecho planificación, no hacen inversiones, no son capaces de ejecutar. El nivel de ejecución de su ministerio a 30 de junio es del 23,9. En fondos de recuperación han ejecutado ustedes exclusivamente el 7,9 %. No planifican, no hacen mantenimiento. Hay dos tipos de mantenimiento: hay un mantenimiento preventivo, que evita la avería, y un mantenimiento correctivo, que lo que hace es dar solución a la misma. Ustedes hacen un tercer tipo de mantenimiento que es el productivo para las empresas de los amigos, como hemos tenido ocasión de saber a partir de Adif.

Mire, en política se está para estar o para hacer. Usted no está ni para estar ni para hacer, está para que esté otro, el de Moncloa, aunque eso suponga un deterioro y una quiebra de la democracia en España y de los valores institucionales. Es usted el peor ministro, sin duda; el más insultón, sin duda, ese es su gran mérito por el que es ministro. ¿Va usted a dejar de ser ministro? No, porque el amo no encontrará a nadie tan servil como usted para hacer este papel. Le sobra soberbia y le falta capacidad, y recuerde que más reinos cayeron por la soberbia que por la espada. Pero aquí no se acaban los problemas. Usted se ha rodeado de un montón de incapaces solamente para que no se noten sus carencias y se va a hundir con ellos. Este es uno de sus pequeños problemas. A continuación, vamos a ver alguno más de los problemas que tiene. ¿Sabe cuál es el problema? Que está usted sentado encima de un hormiguero. Es verdad que un hombre sabio puede sentarse en

un hormiguero, pero solamente el necio permanece en él. Yo le voy a pedir un favor, solo un favor: dignifique el cargo de ministro, aunque solamente sea un día.

Muchas gracias. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Sanz Vitorio.

Para cerrar el debate del primer punto del orden del día de esta comisión, tiene la palabra el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

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

Empiezo por el senador de Vox. Ha dicho usted tres cosas que creo que merecen respuesta. Se ha referido usted a mis palabras en relación con el tren a Extremadura definiéndolas como una guasa. Ha dicho usted que son una guasa. Le voy a decir lo que es una guasa: guasa fueron los 7 millones de euros que invirtió el Partido Popular en el tren de Extremadura en el año 2017. *(El señor Gordillo Moreno: ¡A mí qué me cuenta!)* Ah, bueno que ya no gobierna con el Partido Popular, es que, en fin, me falla la memoria; han gobernado hasta hace un tiempito. Fueron 7 millones de euros, señor Gordillo, 7 millones. ¿Sabe cuánto ha invertido este Gobierno al que usted califica de guasa con Extremadura en la línea ferroviaria extremeña en estos seis años? 1 700 millones de euros. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).* La guasa son los 7 millones, no los 1 700.

Habla usted del compromiso de puntualidad. He explicado antes unas razones, veo que a usted no le convencen. Yo le hago una pregunta: cuando se para un tren de Ouigo, que también se paran, ¿paga Renfe también? Cuando tenemos un problema con una obra en catenaria o que ha caído, ¿paga Renfe también? Cuando hay vandalismo en las vías, ¿paga Renfe también? Lo que les he tratado de explicar es que, en las actuales circunstancias, seguimos con el mejor compromiso de puntualidad que hay en Europa, pero no podemos mantener el del año 1992. Creo que esto es fácil de entender, sobre todo para los partidos políticos que son maestros en los recortes. Ahora me referiré al tema de la deuda de Adif. Si ustedes recortan muy bien, esto no debería ser tan difícil de entender. Y ha tenido usted un lapsus muy ilustrativo, se acuerda de la fecha de la inauguración, pero no del año: 18 de julio, sí, pero de 2022. En fin, del 18 de julio se acuerda usted muy bien. *(Rumores).* Efectivamente, ese día se llevó el primer S−730 a Extremadura. Hoy son tres frecuencias diarias con la joya de la corona de Renfe, el S−730, ese tren al que aludía en mi primera intervención, que es capaz de circular por todos los anchos de vía en dos tensiones y con maquinaria en modo diésel, que, por desgracia, es lo que tienen que hacer los trenes que van de Madrid a Extremadura todavía, pero pronto eso cambiara.

Señor Pujol, dice que yo he manejado datos, pero que no manejo sensaciones. Tiene usted razón, yo manejo los datos, evidentemente; yo no vivo en Cataluña, no vivo la realidad diaria de Cataluña, no vivo el día a día de los catalanes y, por tanto, no tengo sensaciones. Yo a sus sensaciones no puedo oponer las mías. Yo a sus sensaciones lo que puedo aportar son los datos de los que dispongo porque, además, creo que eso es lo serio. Pero sí le digo que ante esa acusación de que los ministros en general vivimos en una especie de castillo de cristal rodeados de asesores, de informes y tal, conmigo, de verdad, no puede estar usted más equivocado. Yo he sido alcalde ocho años y siempre digo que ser ministro es una ocupación, ser alcalde es un estado civil. Yo he sido, soy y seré alcalde hasta que me muera. Y con esa metodología trabajo, yo estoy a pie de calle. Visito las obras hasta por sorpresa, que es lo que hacía cuando era alcalde, porque no me fío de las visitas oficiales, pues muchas veces te lo preparan para que lo veas todo muy bonito y luego te lo desmontan. Así que yo me presento en obras por sorpresa, como he hecho, por ejemplo, hace bien poquito en la A−11, Valladolid−Soria, para ver si realmente se estaba ejecutando como me estaban contando. De verdad, no acierta usted conmigo.

Me hablan ustedes de que estoy mucho en las redes, y es verdad, pero en las dos direcciones: yo aporto, pero también escucho mucho. *(Rumores).* Pero yo le digo que utilizo las redes también como termómetro para ver cómo están las cosas. Y recibo mucho *input* de usuarios de Rodalies de Cataluña y sé que necesitamos mejorar, lo sé, no necesito ir allí —cosa que haré— para saber que necesitamos mejorar porque veo las incidencias, porque veo el reporte que me dan los propios usuarios directos de *rodalies* a través de las redes sociales directamente. Además, los usuarios saben que se pueden dirigir en redes a este ministro. Claro que bloqueo a gente, sí, pero también escucho a muchísima gente, a muchísima gente. Hay quien las redes se las encarga a un profesional,

no bloquea a nadie y queda fenomenal, pero ¿a quién escucha? Las redes las llevo yo y escucho todos los días a miles de usuarios de los transportes de este país y sé cómo están las cosas. En fin, usted me emplaza amablemente a un encuentro, no se preocupe que lo tendremos. Espero ser el ministro que inaugure La Sagrera, espero ser el ministro que ponga en marcha Llagosta, pero entre tanto iré a Cataluña. Creo que desde que soy ministro he visitado Cataluña seis veces y la verdad es que no sé con qué quedarme, si con lo que dicen ustedes de que nos importa un bledo Cataluña o con lo que dicen estos señores de que solo nos importa Cataluña. En fin, supongo que ninguna de las dos partes tiene razón. Supongo que hay un camino intermedio en el que encontrarse. *(El señor Pujol Bonell: ¿Acepta el reto?)* Sí, sí, acepto el reto.

Déjeme, señor Estarrona, que consulte la pregunta tan concreta que me ha hecho, pero sí que le voy a mandar un mensaje de tranquilidad con carácter general en relación con Euskadi; tengo un secretario de Estado que es de Irún, también alcalde, y le aseguro que está superpendiente de todo lo que tiene que ver con Euskadi, por supuesto, con el resto de España y, en particular, con Guipúzcoa, que es su tierra. Así que el mejor interlocutor para conocer el estado de las infraestructuras y de los proyectos en Euskadi es el propio secretario de Estado.

La representante de Esquerra me ha puesto un ejemplo en relación con un caso concreto de Alemania. Yo sigo diciendo que Alemania es un referente en materia ferroviaria, pero no han inventado el hilo de cobre. Los planes alternativos de transporte Renfe los tiene en toda España. En este momento hay 200 autobuses prestando servicios alternativos de transporte en toda España. Solo para comunicar Santander, donde este mes de agosto hemos tenido parada la línea durante un mes, hemos hecho 2 500 circulaciones en autobús. Y hablemos del PAT de Roda de Berà. Le diré que la primera semana de septiembre vamos a presentar el plan alternativo de transporte a los ayuntamientos afectados de Tarragona el secretario de Estado, los presidentes de Renfe y de Adif. ¿Por qué no se ha informado antes? Nosotros entendemos el nerviosismo que se vive en la zona porque, evidentemente, va a haber una afectación, y ese nerviosismo, obviamente, tiene que ver con el corte de las vías que se va a producir y con conocer las alternativas que les van a ofrecer. Sin embargo, debido a las características de la obra y del PAT necesario, hasta que no estuvieran todos los flecos cerrados era una imprudencia ofrecer información parcial o que terminara desactualizándose. Son muchas familias, muchos trabajadores, muchos estudiantes pendientes de estas obras que tienen que planificar el curso y su vida diaria, y tenemos la máxima empatía con ellos, créame. Nuestra obligación es ofrecer alternativas sean las que sean. Sí le digo que la movilidad va a estar garantizada de un modo u otro, pero debe entender que debemos comunicar certezas y comunicarlas en el momento oportuno. Tenemos ya preparada la estrategia de comunicación masiva para las semanas previas al corte y la experiencia nos dice que anunciar con demasiada antelación los servicios hace que muchas veces se olviden y no se preste atención suficiente a las actualizaciones de la información que se va ofreciendo. Por ejemplo, a la plataforma Dignitat a les vies se les ha atendido, se les ha escuchado, pero hasta que no concluyan las obras del túnel de Roda de Berà no se va a poder mejorar la calidad del servicio. Por otro lado, hoy estamos pagando la falta de acción de Gobiernos que nos han precedido, que no compraron tampoco trenes en su momento. Somos conscientes de que Tarragona es un nodo clave del corredor mediterráneo tanto para mercancías como para personas. Es prioritaria para el ministerio y por eso estamos trabajando en la reconfiguración de la red ferroviaria en la provincia con todas las Administraciones, con todos los agentes económicos y sociales, pero les recuerdo que las transformaciones requieren tiempo, por lo que pido paciencia. Los deberes se están haciendo. Habrá un PAT para Roda de Berà con una dotación económica enorme, probablemente será el PAT que más dotación económica ha tenido en la historia, y vamos a intentar que todos los ciudadanos tengan sus necesidades de movilidad cubiertas durante el tiempo que duren las obras.

Y concluyo con el señor Sanz Vitorio. Hablaba usted de un tuit mío y, hombre, el director general de Tráfico no es el equivalente al ministro. *(El señor Sanz Vitorio: Fue una declaración como portavoz).* Sí, pero el director general de Tráfico no es el ministro. *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).* Claro, no eran vacaciones, pero, en fin, que ustedes tienen un historial durante los acontecimientos catastróficos de este país; ustedes han tenido un ministro cazando el fin de semana en medio del Prestige. Por favor, que ustedes tuvieron a una alcaldesa de Madrid que después del drama que vivieron algunas familias, drama incomparable, se fue a un balneario a pasar el fin de semana. Si es que están mejor callados en algunas cosas. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

Habla usted de la deuda de Renfe y de Adif. La deuda de este país durante los años de gobierno de Mariano Rajoy se incrementó un 40 % en términos porcentuales respecto al PIB, que es como hay que calcular la deuda. En este momento la deuda respecto al PIB es apenas 7 puntos mayor que la que dejó Rajoy. Durante los Gobiernos de Rajoy creció un 40 %. Hay una cosa que está clara: no creció ni para mejorar las pensiones ni para mejorar la sanidad pública ni para mejorar la educación ni para mejorar los servicios públicos. Y hay una cosa para la que estoy seguro que no creció en un 40 %, que es para mejorar el sistema ferroviario español. Y yo no venía a esto, pero, en fin, es que no me queda más remedio. *(Un señor senador del Grupo Parlamentario Popular en el Senado: ¡Y lo tenía preparado!).* Claro, pero es que me obligan, si es que son ustedes los que provocan. *(Muestra un gráfico).* Miren, estas son las curvas, esta es la ejecución presupuestaria, la curva roja y la curva azul, el valle, el descenso, y el ascenso con Gobiernos del Partido Socialista. Esta es la presupuestaria. Y usted me dice: ejecución. *(El señor Sanz Vitorio: Ejecución, sí, Montoro).* Pues mire *(Muestra un gráfico),* ejecuciones de Renfe: último año de José Luis Rodríguez Zapatero, 343 millones. Primer año de Rajoy, 152 millones; segundo, 139; tercero, 106 millones. Pero si es que el segundo año de gobierno de Pedro Sánchez equivale a todos los años de gobierno de Mariano Rajoy en Renfe. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).* ¿No se dan cuenta de que están ustedes en una posición de debilidad muy grande para debatir de esto? Por eso no hablan de trenes, por eso vienen a hablar de mi Twitter, de mis vacaciones, del golf. ¡Cómo van a hablar de trenes! Fíjense, se habla del ferrocarril convencional, de que se ha abandonado y tal; se abandonó en los años en que ustedes gobernaron. *(Muestra un gráfico)* Fíjese usted, en el año 2023, 1430 millones de inversiones en red convencional ferroviaria en nuestro país, suma más que los últimos cinco años de gobierno del señor Rajoy. Suma más, esta es la realidad, aunque les duela. Insisto, no he venido a esto, pero no me queda más remedio que responder.

En todo caso, yo creo que el debate ha sido instructivo, constructivo, se ha permitido el diálogo, se ha permitido el intercambio de posiciones y de ideas, y yo espero que quienes hayan seguido este debate saquen conclusiones, entiendan mejor nuestro sistema ferroviario, su complejidad, lo que se está haciendo, cómo se va a avanzar, cómo se ha avanzado, cuáles son las razones de algunos de los problemas que tenemos, cuáles son las soluciones, porque eso es o debe ser el espíritu que presida una comparecencia de estas características. Yo, desde luego, es a lo que he venido. No sé si hoy ya ha habido quien ha dictado sentencia, ha habido alguien que ha dicho que he ganado el debate dialéctico, no era de mi grupo y yo se lo agradezco. En fin, no he venido a eso, he venido a explicarme, a que los ciudadanos que sigan este debate tengan la oportunidad de contrastar. Les agradezco muchísimo sus intervenciones y el tono general que hemos mantenido y, por supuesto, al presidente la forma de dirigir esta sesión.

Muchas gracias. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor ministro.

COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, D. ÓSCAR PUENTE SANTIAGO, PARA EXPLICAR LOS RESULTADOS DE LA AUDITORÍA QUE EFECTUÓ EN SU MINISTERIO SOBRE LOS POSIBLES CASOS DE CORRUPCIÓN.

— *Solicitud de comparecencia 711/000319. Autor: GARCÍA RODRÍGUEZ, ALICIA (GPP) Y CIENTO CUARENTA Y UN SENADORES MÁS.*

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): Gracias, señor presidente.

El segundo de los puntos del orden del día es la comparecencia solicitada por ustedes correspondiente a los resultados de la auditoría interna que encargué a la Dirección General de Organización e Inspección de mi departamento el pasado 27 de febrero y cuyo informe final me ha

sido notificado este pasado martes, día 20 de agosto. Hasta la fecha he actuado con total colaboración y transparencia con las autoridades judiciales, con el máximo respeto a los derechos fundamentales de los funcionarios que participaron en la compra de mascarillas durante la pandemia del COVID−19 y mi intención es seguir haciéndolo. He tratado de dirigirme siempre con responsabilidad y con cautela y he manifestado también mi firme compromiso contra la corrupción y con la adopción de todas las medidas a mi alcance para evitar que puedan producirse en el futuro conductas ilícitas como las que presuntamente se cometieron aprovechando la relajación de los controles por la emergencia sanitaria. En ese marco encargué un informe de auditoría que no pretendía ni pretende suplantar ni condicionar en modo alguno la instrucción judicial que se está llevando a cabo en estos momentos —entre otras cosas, además, porque su naturaleza, su alcance y sus medios, los de la auditoría, son evidentemente más limitados—, sino que lo que yo pretendía, sobre todo, es analizar el procedimiento de adquisición y distribución de mascarillas realizado por el ministerio durante la pandemia, para determinar su conformidad a derecho y recomendar, en su caso, la adopción de las medidas correctivas que se estimen pertinentes. Con tal finalidad, un equipo de funcionarios designados al efecto, liderado por la Inspección de Servicios, ha llevado a cabo una investigación independiente en la que ha recabado toda la información y documentación que ha considerado relevante, ha realizado las entrevistas que ha estimado necesarias, ha contrastado los hechos acaecidos, se han examinado los aspectos jurídicos y procedimentales necesarios para fundamentar las conclusiones y recomendaciones objeto del informe. El gran volumen y complejidad de la información analizada ha condicionado la duración de los trabajos y hoy mismo se trasladará a las comisiones competentes del Congreso y del Senado tan pronto como sea posible, y voy a hacer pública la auditoría a través de la web del ministerio. Hoy quedará a disposición de todos aquellos que quieran conocer el informe de auditoría que, como digo, fue suscrito por la directora general de la Inspección el lunes, día 19, y me fue comunicado el martes, día 20.

Junto al análisis de la normativa, informes públicos aplicables y pertinentes sobre la materia desde esa subdirección general, tal y como consta en el informe, se ha tenido acceso a la documentación administrativa que le ha sido suministrada por los empleados públicos del departamento y sus organismos o entidades vinculadas o dependientes que han sido requeridos en este sentido; a correos electrónicos de direcciones corporativas también solicitados a la Subdirección General de Tecnologías de la Información y Administración Digital; y, por último, a las declaraciones realizadas por los empleados públicos y autoridades mencionados en el apartado sobre actuaciones practicadas. La dirección general encargada de la auditoría ha llevado a cabo requerimientos masivos de documentación a la entidad Puertos del Estado, a Adif, a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, a la Secretaría General Técnica, así como se han personado en diversas entidades públicas al objeto de recabar información y entrevistas con diferentes empleados públicos. Todo ello se recoge con detalle en el informe.

Voy a intentar leer o transcribir algunos párrafos textuales de la auditoría que van a tener a su disposición en unos minutos. Siguiendo el orden narrativo del informe, el primer aspecto que se destaca es que el inicial encargo de adquirir 4 millones de mascarillas por parte del ministerio, en atención a las necesidades que tenía, sufrió una variación al alza en un lapso de tiempo muy escaso. Apenas mediaron 38 minutos entre una orden y otra, pasando de 4 a 8 millones de mascarillas. Dice al respecto el informe, y leo textualmente: «No puede menos que llamarse la atención sobre que esta modificación en el objeto de la emergencia no se ajusta a los criterios exigibles en una tramitación de estas características ya referidos en este informe, dado que se considera no adecuadamente resuelta la justificación del alcance, número de mascarillas a adquirir de la emergencia. En efecto, la tramitación de la emergencia debe limitarse a lo estrictamente indispensable en el ámbito objetivo y temporal para prevenir o remediar los daños derivados de la situación de emergencia y, por lo ya expuesto, no parece justificarse que habiéndose estimado una necesidad de 4 millones de mascarillas para 15 días naturales —duración del estado de alarma—, en solo 38 minutos se duplique tal estimación. Se comprueba, por otro lado, que tal y como dijo el subsecretario en el marco de la entrevista que le fue realizada, los 8 millones de mascarillas vienen a coincidir con la oferta de la empresa Soluciones de Gestión y Apoyo a Empresas S.L., en adelante Soluciones de Gestión. De este modo pudiera parecer que la estimación final del alcance de la emergencia, duplicada en tan solo 38 minutos, estaría más relacionada con la oferta que con las necesidades detectadas en relación con un tiempo determinado, 15 días naturales, que era en aquel momento, 20 de marzo de 2020, el oficialmente previsto para el estado de alarma, al amparo del cual se justificaba la aplicación del

artículo 120 de la Ley de Contratos del Sector Público». Incluso —sigue diciendo el informe— en caso de que la situación fuese, de acuerdo con lo señalado por el subsecretario, como había indicado el entonces asesor del ministro, don Koldo García, que la oferta era o todo o nada, «la hipotética inexistencia de margen de actuación entre cero y ocho millones de mascarillas puesta en relación con la situación de estado de alarma en el que se desarrollaron todas las actuaciones debería haber sido adecuadamente justificada en el expediente como motivación del cambio en el alcance de la emergencia». Yo he elegido los párrafos que me parecen más relevantes, más significativos. Luego, por supuesto, verán ustedes la auditoría, pero no creo que al final de mi intervención crean ustedes que he omitido ningún aspecto relevante.

El segundo aspecto que se aborda de la compra es el precio. Se comprueba que la oferta es para suministrar 8 millones de mascarillas a un precio de 2,5 euros por unidad. El precio de las mascarillas en aquel momento era muy difícil de ajustar, pues el mercado había colapsado para este tipo de productos y no existía precio de referencia alguno. Pasado el tiempo y teniendo presente el informe del Tribunal de Cuentas 1489 para la fiscalización de los contratos de emergencia celebrados en 2020 para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la COVID−2019 en el ámbito del sector público empresarial estatal no financiero, este precio se sitúa por debajo de la media del precio medio pagado según consta en el informe: 3,38 euros en marzo de 2020, 3,65 euros en abril del mismo año. La oferta de guantes no prosperó. Primer elemento: una variación en el número de mascarillas que se produce en muy poco lapso de tiempo y que coincide además con la oferta de la empresa. Segundo elemento: un precio, este sí, por debajo del precio medio de mercado.

El tercer aspecto en el que se adentra la auditoría es en la fecha de la única oferta que se analizó en la primera compra, día 20 de marzo de 2020, fecha coincidente con la emisión de las órdenes de compra del material de protección. A este respecto, el informe señala que resulta comprensible que, dada la excepcionalidad de la situación, en ese momento hubiera pocos proveedores o incluso solo uno, y añade: «Pero debiera al menos haberse justificado y documentado en el expediente la búsqueda de otros posibles candidatos o, en su caso, las razones motivadoras de no realizar dicha búsqueda y, sobre todo, las razones por las que se llegó a la elección de la empresa a la que se le hizo finalmente el encargo».

«A pesar de que las entregas de mercancía —cuarto aspecto— se comprometieron para las horas inmediatas al encargo, estas se produjeron en cinco fechas distintas, siendo la primera de ellas el 28 de marzo y la última el 8 de mayo de 2020». Es decir, no se entregaron las mercancías en las 48 horas siguientes al pedido, tal y como se comprometió, sino que se entregaron en cinco fechas distintas, la última de ellas el 8 de mayo de 2020.

Siguiente aspecto, dice textualmente la auditoría: «De la documentación analizada no consta un acto formal de conformidad y liquidación del contrato de suministro. No obstante, sí constan las actas de entrega de las mascarillas de la empresa Soluciones de Gestión a Puertos del Estado y las facturas giradas por la empresa y abonadas por Puertos del Estado». «Para la distribución de las mascarillas —sigo leyendo— se realizó una adjudicación directa a la empresa logística Raminatrans S.L. mediante la aceptación por Puertos del Estado de la oferta presentada por dicha empresa en fecha 25 de marzo de 2020, por importe de 300 000 euros sin IVA. En esta ocasión tampoco se motiva la elección del adjudicatario, lo que, si en relación con la empresa suministradora ya se ha señalado que se hubiera considerado deseable, con mayor motivo es aconsejable en relación con la empresa logística, ámbito en el cual se considera que resultaba más fácil encontrar empresas». Del análisis de la documentación se comprueba que existe toda una variedad de actas de recepción por los destinatarios de las mascarillas, algunas correctas, con firma identificada, fecha, incluso sello del organismo, entidad, órgano, pero en otras no hay firma, no hay sello, un trazado manuscrito o directamente no figura nada.

Respecto a estas últimas, he de decirles lo que consigna la auditoría: No hay constancia documental de la entrega de mascarillas por parte de la empresa Raminatrans al Mitma en su sede de Madrid. Tampoco hay constancia documental de entrega de mascarillas a las asociaciones representativas y entidades públicas con competencia en el ámbito del transporte terrestre de viajeros y de mercancías para su posterior distribución a los trabajadores que prestan estos servicios. No consta acta de entrega ni recepción de mascarillas por parte de la empresa Raminatrans a la entonces Dirección General de Transporte Terrestre. No hay acta de recepción por parte de Correos de las mascarillas cuya distribución asume. No hay acta de entrega de mascarillas a las comunidades autónomas. No hay acta de entrega de mascarillas a las empresas ferroviarias.

Esto es lo que consigna en esencia, lo que me parece más relevante desde el punto de vista sustantivo, la auditoría respecto de la primera de las compras de mascarillas.

Sobre la segunda compra de mascarillas. En toda la documentación analizada no se encuentra ningún estudio —estoy leyendo textualmente, de mi cosecha no hay nada, estoy tratando de leer—, decía que en toda la documentación analizada no se encuentra ningún estudio o análisis de necesidades que venga a justificar la adquisición de 5 millones más de mascarillas solos seis días después de la aprobación de la primera orden, en la que, además, se había decidido comprar el doble de mascarillas de las que se habían considerado necesarias inicialmente en base a los estudios realizados en el ministerio. Además, en esta segunda orden ministerial ni siquiera se incluyen destinatarios concretos de esos 5 millones de mascarillas en relación con los cuales se justifique la necesidad de recurrir a la tramitación de urgencia. En el momento de la aprobación de esta orden ni siquiera se conocía el resultado del suministro derivado de la primera, pues ni siquiera había aterrizado el primer avión con las mascarillas adquiridas por Puertos del Estado. Dicha identificación de destinatarios concretos de mascarillas, así como la asignación de los mismos, no se realizó hasta el 24 de abril *(Rumores)* —les ruego silencio, por favor, me resulta complicado concentrarme— mediante la resolución del subsecretario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la que se concreta el reparto de la segunda adquisición y distribución de mascarillas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la que se concretó el reparto de los 5 millones de mascarillas; es decir, la necesidad se concretó casi un mes después de haber utilizado la tramitación de emergencia, pues la orden se publica en el *Boletín Oficial del Estado* de 27 de marzo de 2020 y los destinatarios se deciden el 24 de abril.

Fueran cuales fueren las causas que llevaron a modificar la autoridad que finalmente concretó la distribución de mascarillas, incluso el ámbito de los destinatarios finales de las mismas, el procedimiento a seguir debería haber sido la modificación de la orden por una norma posterior de igual rango. A mayor abundamiento, cabe destacar, respecto a la falta de justificación del alcance de la emergencia, que cuando se publicó la resolución por la que se determinaban los destinatarios finales de las mascarillas, ya habían aterrizado cuatro de los cinco vuelos que traían el suministro adquirido por Adif. Además, cuando se publicó esta segunda orden, aún se desconocía el resultado de la primera adquisición, dado que no había aterrizado ningún avión de los que traían las mascarillas contratadas a raíz de la primera orden.

De todo lo anterior, se desprende que la cifra de 5 millones de mascarillas, establecida en la Orden TMA/292/2020, de 26 de marzo, no se ajusta al requerimiento del alcance de la emergencia, que se debe ceñir a lo estrictamente indispensable señalado en el apartado del presente informe sobre tramitación de emergencia y su régimen excepcional, al no haberse realizado una nueva y previa detección de necesidades en la que es fundamental una segunda adquisición, y tampoco conocerse el resultado de la primera orden, cuyo suministro ni siquiera se había comenzado a prestar.

En esta segunda compra —subraya la auditoría practicada— sí hubo más empresas ofertantes, alguna de ellas con precios más bajos que la finalmente elegida, por lo que el informe de auditoría concluye lo siguiente: Se considera no justificada la elección del adjudicatario por el órgano de contratación, teniendo en cuenta que el análisis de solvencia realizado por el director general financiero y de control de gestión de Adif situaba peor valorada a la empresa Soluciones de Gestión, y cuando a fecha 27 de marzo ninguna de las dos empresas candidatas había prestado aún suministro alguno.

En cuanto a la utilización de fondos europeos para la financiación de las compras, el informe sostiene que ninguna de las entidades u organismos destinatarios de las mascarillas las financió con fondos europeos. Únicamente Puertos del Estado —estoy leyendo el informe— utilizó fondos de solidaridad de la Unión Europea por un importe de 1 631 132 euros, lo que supone un 12,82 % de financiación comunitaria del importe total del suministro y la distribución realizada a partir de esa orden ministerial.

En resumen, a la luz de la información y documentación obrante en la auditoría, parece evidente que los requisitos exigibles en este tipo de expedientes no se cumplieron en su integridad. No obstante —señala la auditoría—, incluso si se hubieran cumplido, probablemente no hubieran podido evitarse los efectos ya conocidos.

El informe no cuestiona la adecuación de la utilización de una tramitación de emergencia en aquel contexto, pero sí considera que hubo falta de justificación del número de unidades a adquirir, como acabo de explicar, tanto en la primera como en la segunda orden, y pone de manifiesto el

escaso margen temporal transcurrido entre ambas, pues no había llegado el primer vuelo de la primera orden cuando ya se había firmado la segunda.

No se aprecia, por otro lado, rigor en la documentación de las entregas con base en las cuales se distribuyeron las mascarillas a sus destinatarios finales. Sí constan, por el contrario, documentadas las entregas de mascarillas por la empresa de suministros a las entidades contratantes.

Por ello, siendo además frecuente el recurso al procedimiento de contratación de emergencia en el ministerio, el informe propone cosas. No solo evalúa, sino que hace propuestas. Propone atribuir normativamente a la Inspección técnica del departamento la elaboración de un informe preceptivo y previo en cualquier propuesta de declaración de emergencia o acuerdos similares que pretenda promover un órgano de contratación o poder adjudicador adscrito al departamento y/o a los órganos públicos, entes, entidades y sociedades estatales vinculados dependientes o adscritos al mismo, tanto respecto a obras como a servicios y suministros.

Por otro lado, el informe concluye que incluso si se hubieran cumplido íntegramente los mínimos exigibles, específicamente respecto a la tramitación de emergencia, hubiera habido lagunas en relación con el riesgo de fraude que implica la existencia de conflictos de intereses. A esto también se refiere el informe. Y ante esta circunstancia, en el informe se pone en valor el avance que en la materia ha supuesto el sistema antifraude configurado en el departamento en relación con la gestión de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que gira en torno a la existencia de un plan de medidas antifraude; un plan que ha sido posteriormente desarrollado en documentos que protocolizan las actuaciones a seguir de forma detallada, y de un comité antifraude, así como la atribución, a través del real decreto de estructura de las funciones de unidad de control interno en el marco del plan, a un centro directivo concreto y ajeno —principio de separación de funciones— a la gestión de los fondos cuya ejecución controla, que debe ser la Dirección General de Organización e Inspección.

Por ello, en el informe se propone la ampliación del ámbito de aplicación del sistema antifraude del departamento, de forma que todo presupuesto nacional y comunitario que gestiona esté sometido a los instrumentos que integran dicho sistema. De esta forma, dichos instrumentos no dejarían de estar operativos una vez finalice la ejecución de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, sino que tendría vigencia indefinida para el futuro. La verdad es que la auditoría, en el terreno propositivo, es tremendamente interesante.

En paralelo, el informe propone que el mencionado sistema profundice específicamente en lo relativo a la lucha contra el conflicto de interés al que antes me refería. Otra de las conclusiones del informe se centra en la existencia de influencia ejercida por personas ajenas a procedimientos reglados, que es lo que la IGAE ha dado en denominar influencia indirecta: empleados públicos que, sin ostentar funciones ni competencias ordinarias en relación con el procedimiento regulado en la cuestión, ejerzan o intenten ejercer influencia sobre las decisiones a adoptar por quienes sí tienen esas funciones y competencias.

Considera el informe esencial establecer medidas destinadas a la identificación de dichas personas, señalando que la IGAE ya ha señalado al ministerio, en el marco del sistema antifraude, que esas personas deben declarar, como el resto de intervinientes en el procedimiento, que su influencia no supone un conflicto de intereses; es decir, no solo los que forman el proyecto, sino los que pueden influir en él. El informe conecta esta cuestión con las medidas que en los dos últimos años ha puesto en marcha el ministerio en torno a la difusión y aplicación de obligaciones de carácter ético como parte de un sistema de integridad pública que suponga un ejercicio de autorregulación y comprometa al conjunto de empleados públicos: funcionarios, altos cargos, personal eventual y personal laboral. Considera que se debe profundizar en el funcionamiento del código de conducta ética de 2022 y la comisión ética del ministerio con el refuerzo de las labores de formación y comunicación interna sobre ambos, que deben estar dirigidas a todos los empleados públicos del departamento, con independencia de la naturaleza jurídica de su relación con el ministerio.

A la luz del contenido de la auditoría, el informe concluye que dicho refuerzo debe abordar específicamente que no procede que personas no vinculadas contractual o estatutariamente con la Administración tengan ni la más mínima intervención en los procedimientos administrativos. Aquí, no lo he dicho, no he querido dar muchos nombres, pero se está aludiendo de manera directa o indirecta al señor Aldama, viene relatado en algunos pasajes. *(El señor Santamaría Ruiz: No, por ahí no pasamos)* Pero Koldo formaba parte de la plantilla, es distinto. *(Rumores).*

El señor PRESIDENTE: Silencio, por favor.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): Se habla de personas no vinculadas contractual o estatutariamente con la Administración. El señor Koldo estaba vinculado contractualmente con la Administración.

Como medida igualmente preventiva, pero ya directamente relacionada con la tramitación de expedientes de emergencia, el informe considera adecuado que las unidades tramitadoras hagan constar en el expediente un documento describiendo el proceso de toma de decisiones sobre el adjudicatario y la concreción de los roles asumidos por todos los intervinientes de forma directa o indirecta en dicho proceso.

Por otro lado, dados los desajustes apreciados en la constancia documental de las entregas de mascarillas en el marco de la distribución de estas a los destinatarios finales, jurídicamente imprescindible para una adecuada conformidad con la misma y, por lo tanto, con el pago por el producto, y teniendo en cuenta el contexto que rodea a una tramitación de emergencia, el informe propone la existencia de protocolos que faciliten el seguimiento de los procesos y el control efectivo de toda la cadena de distribución para casos en los que resulte imprescindible gestionar una distribución a gran escala.

El informe considera igualmente necesario reforzar los sistemas de control de entradas de personas, especialmente las ajenas a la Administración, y de entradas y salidas de material en las instalaciones del ministerio. Con el establecimiento de protocolos adecuados al efecto y su conocimiento por todos los empleados y las autoridades del departamento se podrán alcanzar unos niveles adecuados de transparencia y objetividad en dicha gestión.

El informe concluye sus recomendaciones proponiendo que, salvo la relativa a la existencia de un informe preceptivo y previo de la inspección técnica del departamento en los expedientes de contratación de emergencia, las mismas sean trasladadas a los organismos públicos, entes, entidades, sociedades estatales vinculadas, dependientes o adscritas al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para su implantación en todo aquello que aún no hayan contemplado y resulte acorde a sus correspondientes consideraciones jurídicas.

Esto es, en resumen, lo que dice la auditoría. ¿Qué medidas va a adoptar el ministerio? Han planteado esto como tres intervenciones. Van a salir de dudas rápido. Entonces quizá podamos hacerlo en una, salvo que ustedes se quieran extender más.

Atendiendo a todo lo anterior y sin perjuicio de que un análisis más pormenorizado del contenido de la auditoría concluya que es necesario adoptar medidas adicionales —tengan en cuenta que he tenido apenas cuarenta y ocho horas para conocerla—, he querido dar a esta comparecencia la máxima dignidad posible, evitando filtraciones de la auditoría, para que quienes primero la conocieran fueran los miembros de esta comisión.

Con base en las recomendaciones recibidas, voy a ordenar de forma inmediata la adopción de las medidas, que paso a detallarles a continuación. La primera, la modificación de la Orden Ministerial de 2014, en la que se regulan las funciones de la entonces Subdirección General de Inspección de Servicios y Obras, incluyendo entre esas funciones la de elaborar un informe preceptivo y previo de los expedientes de contratación de emergencia tanto del ministerio como del grupo transportes, todas sus empresas. A dichos efectos, la citada orden ministerial establecerá la obligación de las unidades tramitadoras de hacer obrar en el expediente el oportuno documento descriptivo del proceso de toma de decisiones sobre el adjudicatario y de los intervinientes, sea cual sea el rol y su nivel de influencia en dicho proceso.

Segunda: ampliar el ámbito objetivo y temporal al que resulte de aplicación el sistema antifraude actualmente aplicable a la gestión de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que pasará a abarcar a todos los fondos públicos gestionados por el ministerio y a tener vigencia indefinida. Para ello, se procederá a la modificación del real decreto de estructura orgánica básica del departamento en lo relativo a las funciones de la unidad de control interno, así como a la de la orden ministerial que crea y regula el comité antifraude y a la del Plan de medidas antifraude y sus documentos de desarrollo.

Tercera medida: impulsar la formación y sensibilización en materia ética y del conocimiento de los instrumentos con base en los cuales el ministerio promueve que todos los empleados y autoridades alcancen los mayores niveles de excelencia en esta materia. En este contexto, y en conexión con la ampliación del ámbito de aplicación del sistema antifraude, priorizar el foco en la lucha contra el conflicto de interés.

Cuarta: abordar la protocolización del seguimiento de los procesos y el control efectivo de toda la cadena de distribución para casos de emergencia en los que el ministerio tenga atribuida la gestión de los suministros a gran escala.

Y, por último, reforzar los sistemas de control de accesos de personas a las sedes del ministerio y de entrada y salida de material en sus instalaciones.

En cuanto a la asunción de responsabilidades en relación con los hechos puestos de manifiesto en la auditoría, les comunico que he trasladado al subsecretario del ministerio la decisión de que no continúe en su puesto, así como he trasladado al presidente de Adif que proceda también al cese del director general de gestión de personas de esa entidad. Habida cuenta de la situación procesal en la que ambos se encuentran —espero que lo entiendan—, me van a permitir que no haga valoraciones respecto de esa decisión, limitándome a señalar que de los hechos y conclusiones que se extraen de la auditoría realizada se produce una pérdida de confianza que desemboca en la decisión que les acabo de comunicar. Con ello, no pretendo prejuzgar ni realizar ningún tipo de valoración que tenga que ver con cuestiones que solo atañen a los tribunales de justicia. Mi decisión se basa exclusivamente en aspectos meramente administrativos que se han puesto de manifiesto con rotundidad en la auditoría practicada.

Concluyo. Señorías, creo que con las medidas que vamos a adoptar, y que acabo de describirles, con la propia auditoría, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se pone a la cabeza en la lucha contra el fraude y la corrupción en el ámbito público. Hoy damos un paso al frente sin precedentes para prevenir cualquier actividad contraria a la ética y al interés público en el ámbito de mi departamento, lo que, a buen seguro, redundará en un mejor servicio público a la altura de lo que los ciudadanos esperan de nosotros.

Una vez finalizada esta intervención inicial, quedo a disposición de sus señorías para que planteen cuantas cuestiones y sugerencias consideren oportunas, a las que intentaré dar respuesta en el turno de réplica.

Muchas gracias. *(Aplausos de las señorías del Grupo Parlamentario Socialista).*

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor ministro.

A continuación, tiene la palabra, tal como habíamos quedado, en representación del Grupo Parlamentario Popular, el señor Martínez-Maíllo.

El señor MARTÍNEZ-MAÍLLO TORIBIO: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señor ministro, muchas gracias por resumirnos el contenido de la auditoría. Hombre, perdóneme que le censure que la traiga aquí y que no la haya comunicado antes a los grupos parlamentarios. Creo que este truquillo es típico de ustedes: intentar que no conozcamos el contenido. Pues yo creo que les sale mal, entre otras cosas porque, mire, no hay nada más relevante que un informe hecho por unos funcionarios independientes que lo que hacen es dar la razón al Partido Popular en todo lo que llevamos diciendo desde hace muchísimo tiempo y que pone en evidencia y que coloca en una situación muy complicada a su Gobierno y al Partido Socialista. ¿Teníamos razón cuando propusimos la comisión de investigación? Sí. ¿Teníamos razón con los comparecientes que hemos propuesto? Sí. ¿Teníamos razón cuando decíamos que estamos ante un caso de corrupción flagrante del Gobierno socialista y que tiene el epicentro en el Ministerio de Transportes? Pero, perdóneme, hay algo más, porque seguramente en este informe, que yo no he leído, ojalá lo ponga, pero estoy seguro de que no lo puede poner, porque el epicentro de este caso de corrupción no está en el ministerio, señor Puente, está en Ferraz. *(Rumores).* Sí, sí, porque cuando usted habla de ese funcionario, es verdad, se refiere al señor Aldama, pero se olvida de otra persona que sí tenía contrato, que se llama Koldo, y que era el asesor del ministro y el asesor del secretario de organización del Partido Socialista Obrero Español, y que cuando Koldo llamaba a los ministerios —eso no aparecerá tampoco en el informe—, quien estaba llamando realmente era Ferraz, quien estaba realmente vendiendo las mascarillas que luego no se recepcionaban o que había irregularidades en la recepción era precisamente un señor que era el asesor del secretario de organización. ¿O es casual que todas las mascarillas hayan sido vendidas en fraude de ley? Ahora sabemos que es en fraude de ley, en corrupción, en irregularidades administrativas. Han sido vendidas siempre a instituciones gobernadas por el Partido Socialista Obrero Español: Ministerio del Interior, Ministerio de Transportes, Gobierno de Baleares, Gobierno de Canarias, Adif, Puertos del Estado…

Teníamos razón, tenemos razón. Hay más razón, si cabe, todavía para seguir investigando profundamente, porque este informe, seguramente lo que hace —y a falta de conocer el contenido— es establecer muchas irregularidades administrativas, que son las que, por cierto, ya se están investigando en sede judicial, pero falta todavía, sinceramente, mucho por conocer.

Y la pregunta que yo me hago: Oiga, alguna responsabilidad política habrá más allá del subsecretario —que, por cierto, ya va a declarar el próximo septiembre, usted se ha adelantado a los acontecimientos— y le quiero recordar que usted, en su momento, habló de él como un grandísimo funcionario y que no tenía ningún problema con él, pero le quiero recordar que ha sido el juez de la Audiencia Nacional con un informe de Anticorrupción el que ha citado como investigado al señor subsecretario de Fomento.

Por lo tanto, mire, nosotros nos alegramos, pero es evidente que teníamos razón y seguimos teniendo razón en la necesidad de seguir profundizando en estas investigaciones. Y, por cierto, usted debería también, de alguna manera, pedir algún tipo de disculpa. Le leo algunas declaraciones que usted hizo: Yo anticipo que no creo que vayamos a encontrar novedades, porque todos estos contratos ya fueron auditados por el Tribunal de Cuentas. Se equivocó, señor Puente, se equivocó. Se equivocó, como se equivoca muchas veces cuando habla, porque usted, otra cosa no, pero lenguaraz es un rato y usted se extralimita bastante. Espero que este informe le sirva para ser un poco más comedido en sus declaraciones. Porque ¿hay un caso de corrupción en este Gobierno? Sí. ¿Son responsables ustedes? Sí. ¿Es responsable el Gobierno socialista? Sí. ¿Tienen ustedes que asumir responsables políticas más allá de un subsecretario? Sí. ¿El juez está investigando y está procesando e imputando a gente muy importante de su Gobierno? Sí. Aquí no aparecen las mordidas. ¿Sabe cuántas fueron? 10 millones de euros que se metieron en el bolsillo Koldo y compañía, nombrado y traído, por cierto, aquí por el señor Santos Cerdán a Madrid. ¿No pide responsabilidades políticas usted, ya que es tan valiente? Y le reconozco que usted ha hecho el informe, yo no le estoy criticando a usted. Lo que le estoy diciendo es: ¿se van a asumir más responsables políticas de las que ahora mismo se están estableciendo o esto es una cortina de humo más? Porque, claro, que cese al subsecretario era evidente, es que no tenía un pase, solamente después de los informes del propio Ministerio Fiscal, que decía claramente que había sido el interlocutor en la trama de corrupción, que había sido el que había presionado, no me hacía falta este informe para saber lo que había hecho ya el subsecretario. Lo decía el informe de la Fiscalía, se decía en esta comisión de investigación. Y el PSOE, con ese argumentario de hojalata, diciendo que nosotros éramos tremendos y lo que queríamos era simplemente censurar al Gobierno. No. Queríamos saber la verdad. Y aquí se está empezando a poner la verdad junto con la que deciden los juzgados, que es la verdad definitiva. Y usted se equivocó, señor Puente. Le reconozco que ahora ha traído el informe. Me parece muy bien y le alabo. Pero reconozca que se equivocó y, por lo tanto, nosotros vamos a seguir pidiendo que se investigue y que se asuman responsabilidades políticas al más alto nivel, porque teníamos razón.

Por cierto, aprovechando la ocasión, ya que hablamos de usted, claro que usted se equivocó defendiendo lo que era indefendible, como se equivoca tantas veces. Usted dice: tengo libertad de expresión. Sí, pero la tiene limitada. ¿Usted tiene libertad de expresión para decir que el Tribunal Supremo se está extralimitando en sus funciones, como antes dijo, que este informe no serviría para nada y que prácticamente no había ningún tipo de problema? ¿Usted tiene libertad para eso? No. ¿Sabe por qué? Fíjese, le voy a decir una cosa y me da un poco de yuyu: porque usted es un poder del Estado, porque es miembro del Poder Ejecutivo y aunque no afecta a su ministerio, concretamente, cuando usted habla, está comprometiendo a España y usted no puede atacar a otro poder del Estado, al Poder Judicial, diciéndole lo que tiene que hacer. Como cuando usted ataca al juez Peinado. ¿Sabe usted dónde está la UCO ahora? ¿Sabe dónde está? Pues se lo digo yo: en la casa de Barrabés, recogiendo documentación. Sí. Hoy sabemos eso también. ¿Qué valoración me hace, señor ministro? ¿Es también una instrucción maligna, una instrucción brutal, despiadada contra el presidente del Gobierno? ¿Usted va a respetar a los jueces o les va a seguir diciendo lo que tienen que hacer, fundamentalmente porque es usted parte interesada? No es que sea buen abogado, es que usted es abogado de parte. *(Rumores).* Y mire, claro que tiene usted libertad de expresión, pero la tiene limitada, porque es un poder del Estado y usted no le puede decir a otro poder del Estado en democracia qué es lo que tiene que hacer, y mucho menos a un Poder Judicial. Espero que le sirva de lección para que empiece a respetar a los demás e incluso empiece a no insultar. Llamar saco de mierda a alguien no es razonable. *(Rumores).* Sí, lo dijo él. Yo no estoy diciendo más que lo que dijo él. Es que precisamente le estoy pidiendo una rectificación. Ya que están rectificando

ustedes, rectifiquen todo. Ahora tienen que rectificar su argumentario porque hubo corrupción. Ahora tienen que rectificar su argumentario porque ha habido cargos del Partido Socialista que sabe que han participado en todo ese proceso. Es que ahora tienen que rectificar también en todo, y el señor ministro también tiene que rectificar su comportamiento en relación con el respeto al conjunto de los ciudadanos y al resto de poderes del Estado. *(Rumores).* ¿Les molesta esta intervención? Pues lo siento mucho, porque, claro, lo que no puede ser es que usted critique además a los medios de comunicación permanentemente, como ha hecho aquí, no respetando la libertad de expresión. *(Rumores).* Espero que le sirva de lección.

Voy acabando *(Rumores),* tranquilícense. Van a tener que rectificar mucho más, pero nosotros no vamos a rectificar nuestra línea argumental. Y es que estamos ante un caso de corrupción muy grave, donde, por cierto, está sin explicar por qué en el año 2021 al señor Ábalos se le cesó; ya se tenía la información y en aquel momento se tapó; ahora, ante las profundas evidencias, no les queda más remedio que reconocer que se corrompieron cuando llegaron al Gobierno para evitar la corrupción, y nada más llegar a él se estaban ya corrompiendo. Y esta es la gran miseria de este Gobierno socialista.

Muchas gracias. *(Rumores.— Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Martínez-Maíllo.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Morales Quesada. (*Protestas de la señora Moreno Duque).* Señoría, ha tenido el mismo tiempo que el resto de los miembros de esta comisión, porque en ese sentido estoy siendo generoso.

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.

Gracias, señor ministro, por su exposición. Desde un primer momento fue usted bastante claro en su comparecencia en el Congreso de los Diputados cuando dijo que encargaría una auditoría a profesionales de la casa, totalmente independiente y con la única finalidad de conocer con detalle los procedimientos llevados a cabo y depurar responsabilidades si las hubiera. Compromiso adquirido, objetivo cumplido. Hemos asistido a la exposición detallada del informe de la auditoría y el anuncio de que se publicará y estará a disposición de todos los ciudadanos que quieran estudiarla. Eso es transparencia, y estamos ante un ministro que realiza lo que promete. Estamos ante otra forma de hacer política. Otros no pueden decir lo mismo, porque la transparencia y las explicaciones siempre las piden para otros. Como dice un refrán que se utiliza mucho en mi tierra: El camello siempre ve la joroba del camello que tiene al lado, pero nunca se mira la suya. Y esto, en resumen, es el Partido Popular.

Asistimos a otra representación de verano del Partido Popular para hacer ruido, tener unos titulares en sus medios afines y rellenar páginas de periódicos. Titulares que ya estaban escritos en la primera intervención: dimisión del ministro. Y ahora la corrupción está en el PSOE, está en Ferraz y demás. ¿Motivos? Ninguno, pero ya todas las cabeceras que conocemos y los tertulianos de cabecera lo repetirán estos días como loros. Por cierto, también empezamos ya a conocer cómo se financian esos medios. Desde que comenzó la legislatura, el PP solo pretende instalar en la sociedad que todo va mal, aunque los datos, mes a mes, dicen lo contrario. Solo pretenden ocultar lo bien que va la economía española, como así lo demuestran los datos actuales de crecimiento económico y los magníficos datos de empleo. Y su única acción patriota es seguir bloqueando la labor del Gobierno, porque repiten su mantra de que cuanto peor le va a la gente, mejor le irá al Partido Popular. Y aquí la cuestión es que ustedes piden esta comparecencia para hacer ruido, para lanzar una cortina de humo y para rellenar unos titulares que ya tienen escritos en sus medios afines.

Miren, señorías, si hay alguien al que tienen que auditar hoy, es a su líder, al señor Feijóo, que está escondido, no sabemos si en su mansión ilegal en la playa de Galicia o en algún yate del ya conocido amigo íntimo del señor Feijóo. Y hay que auditarle, porque si a alguien le va bien en este país es a la familia Núñez Feijóo. Su líder aumenta su patrimonio en más de 600 000 euros en dos años. Sigue sin dar explicaciones de la trama de favoritismo a su familia que le está asediando estos días. Cada día seguimos conociendo en diversas publicaciones —parece que de primos va la cosa— que en el PP la familia es lo primero.

Tienen un líder que reconoce que no es presidente del Gobierno porque no quiso y del que empezamos a conocer que su gestión como presidente de Galicia fue ejemplar, pero ejemplar para los intereses de su familia, en particular, para la empresa de la que es directiva su hermana, a la

que su prima le adjudicó 4 millones, el actual presidente del Gobierno gallego sigue ampliando contratos, y ya van por 17 millones en dos años, y el señor Feijóo adjudicó durante su presidencia nada más y nada menos que 37 millones. En total, la empresa de la hermana del señor Feijóo se ha llevado en los años de la presidencia de su hermano un montante de 54 millones de euros. Algunas veces, según la información, en ventaja con otros rivales en los concursos públicos al disponer de información privilegiada. Otra marca del Partido Popular. Y todo esto mientras los servicios públicos gallegos cada vez estaban más deteriorados. ¿Va a asumir responsabilidades políticas el señor Feijóo? Porque ustedes están reclamando responsabilidades políticas, ¿va a asumirlas también el señor Feijóo? Para el PP, lo hemos visto en la primera intervención, las infraestructuras, los Presupuestos Generales del Estado, que bloquean su tramitación perjudicando incluso a los propios ayuntamientos, les dan igual, no les importan lo más mínimo, porque para ellos lo importante es la familia, y si esta se enriquece con dinero público, pues no pasa nada, sigue siendo una marca del Partido Popular.

A otra persona del Partido Popular que debieran auditar, y lo digo de forma constructiva, en beneficio de su partido y por la gran cantidad de personas honradas que lo forman, es a la presidenta la Comunidad de Madrid, que también tiene que dar muchas explicaciones. Otro caso de la familia es lo primero: sus padres, hermanos y pareja se han enriquecido en tan poco tiempo y siempre con negocios relacionados con material sanitario en una comunidad en la que la privatización de la sanidad pública ha enriquecido a unos pocos en perjuicio de la salud de los madrileños. Abro comillas: «Para mí no es ejemplar que, más allá de que sea ilegal la cuestión es si es entendible, que el 1 de abril del 2020, cuando morían en España 700 personas al día, se pueda contratar con tu hermana y recibir 300 000 euros por vender mascarillas. Yo no permitiría que mi hermano cobrara 300 000 euros de un contrato decidido en un Consejo de Ministros». No son palabras mías, son palabras del señor Casado en una entrevista en una radio española. Pero de esto tampoco les interesa a ustedes hablar, y menos molestar a la señora Ayuso, la misma que vive en un ático de lujo a nombre de una sociedad cuyo propietario está conectado con el directivo de una prestigiosa clínica, que ha visto incrementado su negocio desde que el PP gobierna en la Comunidad de Madrid y que propició la comisión de 2 millones de euros que se embolsó la pareja de la señora Ayuso. Y todo esto sin despeinarse, aunque, bueno, luego tuvo que cortarse el pelo para poder ir a los juzgados, para intentar escapar. ¿Va a asumir responsabilidad política también la señora Ayuso? Porque sabe lo que nos diferencia de ustedes, que en el Partido Socialista quien hace mal las cosas sale inmediatamente del partido, y aquí hoy ha habido una demostración de ello. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano)*. Hoy lo hemos vuelto a ver con las decisiones tomadas por el ministro. En cambio, en el Partido Popular sale inmediatamente del partido el que se atreve a denunciar la corrupción de los populares y, si no, que se lo pregunten al señor Casado, el único que se atrevió a denunciar la corrupción de su partido, y ya vimos lo que le pasó. Y eso, a día de hoy, con toda la información que sigue apareciendo, lo entendemos perfectamente, porque el señor Feijóo maniobró para quitarse de en medio al señor Casado, no fuese a ser que también él terminara siendo investigado dentro del Partido Popular. Por lo tanto, las auditorías, les urge al Partido Popular hacerlas en su casa, que tienen mucho que explicar.

Señorías del Partido Popular, ¿saben lo grave de su actitud cuando manejan dinero público? Lo más grave es que parte del dinero público que podría destinarse a mejorar las infraestructuras, a mejorar la sanidad pública y la educación cae en manos de empresas familiares y de empresas amigas que, a su vez, destinan una parte a financiar pseudomedios de comunicación que le hacen el trabajo de desinformación al Partido Popular. Ese es su *modus operandi*. Intentan acabar con los servicios públicos y hacer negocios, en los que casi siempre, oh sorpresa, aparece algún familiar de por medio llevándose una tajada.

Muchas gracias. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señor Morales.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Pujol Bonell.

El señor PUJOL BONELL: *President,* ministro, señorías, nuevamente buenas tardes.

Segundo turno. Hemos pasado del caos ferroviario a la corrupción en un visto y no visto, un tema que apasiona al Partido Popular porque al PP le gusta la corrupción *(Rumores)*; que se me entienda, le gusta hablar de corrupción, supongo.

A ver, resumen para aquellos que nos siguen por internet, es evidente que este punto no va de servir a la gente, que esto va de otra cosa. El PP necesita mantener el lío parlamentario, y ahora en el Senado, le ha tocado a usted, ministro, que seguramente no es ningún santo. Seguramente un día los jueces —no los senadores, que no somos jueces— dictarán sentencias sobre Koldo y compañía. Así pues, si me lo permite, voy a lo más evidente. A usted, señor Puente, le tienen ganas, a usted le tienen ganas. Usted dice que no, que es libertad de expresión. Pero hágame caso, demasiado tuit, demasiada tele en caliente, demasiado entrar al trapo y demasiado *enfant terrible,* demasiado; más política, menos tuitear y menos discutir a la brava, ministro. Bajar el tono no siempre es malo. Usted me parece que siempre quiere ganar seis a cero y esto puede ser un error. Hoy es ministro, y si quiere sentarse en la última fila del autocar, que seguro que usted se sentaba la última fila del autocar en la excursión de final de curso, pues oiga, no sé si el coche oficial es el más adecuado. Ser bravo no es lo mismo que ser imprudente, la distancia entre las dos cosas es muy fina y usted lo sabe, usted lo sabe.

Tuits al margen, la comisión de hoy demuestra la obstinación del Partido Popular de jugar con las instituciones, y también es la prueba, señor Puente, de que usted tiene una tendencia natural a provocar, a no ser demasiado remirado ni educado con las formas, y cada día, cuando todavía no se ha tomado el segundo café, ya ha hecho seguramente nuevos amigos. Le quiero recordar, por ejemplo, una respuesta suya al diputado de Junts, Isidre Gavin, en el Congreso, a una pregunta muy potente, bien argumentada, precisa y muy bien planteada. Junts le explicaba la pura verdad, que el modelo ferroviario español es un modelo que lo fía todo a la alta velocidad y es insostenible. Ustedes alardean de kilómetros de red y olvidan que es la red de alta velocidad la que transporta menos viajeros por kilómetro. Pero bien, este es el drama. Es un modelo que va directo contra las rocas, esto se lo apuntaba el señor Gavin, pausado, educado, técnicamente solvente, hablando de los Avant en Lleida, Barcelona, y de los problemas que cada día provocan a los usuarios. Y usted, en lugar de responder y admitir que el servicio no es bueno, que faltan trenes, que las frecuencias no son suficientes, que le sabe mal maltratar a los usuarios de Lleida, pues respondió aquel día a la brava acusando al diputado de Junts de demagogo, negando un problema muy evidente y diciendo que la pregunta respondía a intereses electorales. Pues bien, es como si se encontrase más cómodo con las andanadas del PP que con las razones de Junts. Y, claro, ahora preparando esta comisión, este punto, me venían a la cabeza sus actitudes a veces altivas y, como entenderá, no tengo demasiadas ganas de…, no sé si ayudarle es la palabra, porque usted ya es mayorcito, pero tranquilo, señor Puente, que hoy también es su día de suerte. Cuando pienso que nunca le he escuchado entonar un mea culpa por el mal servicio de Renfe en Cataluña, entonces tiene la suerte de que también pienso en el PP, que nunca jamás ha dicho una verdad sobre Cataluña, ni hablando del caos ferroviario ni cuando acusa a Cataluña de insolidaria ni cuando pone trabas para que en el Senado podamos hablar en nuestra lengua materna —cosa que daría, por cierto, juego político para discutir y debatir con igualdad de oportunidades—, ni cuando el PP apoya a los que manosean el Estado de derecho de una manera impresentable. Usted debe ser de los que siempre caen de pie y tiene la suerte de que la demagogia del Partido Popular es demasiado evidente, y la verdad, no nos apetece sumarnos a este festín de medias verdades.

Dicho lo cual, esto no excluye que le diga cómo lo vemos. Si hay corrupción, ministro, *stop,* haga limpieza; limpieza al instante. Hoy ha anunciado una operación limpieza. ¿Seguro que no llega tarde? ¿Seguro que no se ha visto forzado por esta comisión de agosto? No dedique ni un minuto a defenderse o a defender a los suyos, actúe y si aún hay más, actúe. Y voy acabando. El PP y su entramado mediático son una máquina muy potente, y usted lo sabe. Por lo tanto, lo mejor es dar ejemplo, lo mejor, y lo que el Gobierno socialista, todo el mundo y todo el PSOE deberían practicar siempre es denunciar el juego sucio del PP y de una parte importante del Estado. Pero cuando ustedes no son el blanco de tales trampas, deben denunciarlo. Le hablo de ser democrático siempre, impolutamente democráticos siempre. Ustedes deben ser valientes, ejemplares en la defensa del Estado de derecho siempre, en denunciar el *show* de Llarena y de sus mariachis con toga incumpliendo las leyes aprobadas por el Congreso. Siempre. Es muy grave lo que está sucediendo con la Ley de amnistía. A usted se lo comentan y se lo echan en cara, pero es que es muy grave, es muy grave, y el PSOE debería decir basta al Diógenes que la España política lleva dentro, en las cloacas del Estado. Y esta es la reflexión que yo quería compartir con ustedes.

Ustedes deberían tener muy claro, como debían tener muy claro que aquellos que hoy juegan con Cataluña y con la democracia un día vendrán directamente hacia usted, hacia ustedes, hacia el PSOE. Ustedes son los siguientes en la lista de los Queipo de Llano 3.0 con base real o fruto de las cloacas más podridas del Estado. Su ministerio, la herencia de Ábalos y los líos con Venezuela solo son un primer indicio de los nubarrones que les apuntan. Es duro, y sabemos de lo que hablamos.

Y, para finalizar, un consejo para el PP, con muy buena intención: con el ministro Puente me parece que deben cambiar la táctica. La exageración, la hipérbole, curiosamente ayudan al ministro, porque con su caricatura el ministro se crece.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Pujol Bonell.

Me está preguntando algún compañero que cómo vamos a administrar lo que queda. Vamos a tirar hasta el final. El ministro me ha dicho que da por reproducidos en la siguiente comparecencia los argumentos que está exponiendo. Yo daré turno a todo el mundo, lógicamente, y ustedes dirán lo que consideren oportuno.

Vamos a continuar. Le corresponde ahora la palabra al señor Gordillo Moreno, por el Grupo Mixto, dado que no se encuentran presentes el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco ni los representantes del Grupo Parlamentario Plural.

El señor GORDILLO MORENO: Gracias, señor presidente.

Señor Puente, ya casi nada de ustedes me sorprende, pero hoy nuevamente me ha sorprendido usted al venir con la auditoría aquí sin haberla compartido con nosotros. *(Rumores).* No, no, vamos a ver, quiero decir sin haberla compartido antes para que tuviéramos ocasión de estudiarla debidamente y venir aquí con la auditoría leída y estudiada. Usted viene aquí y nos informa, pero ¿por qué no ha compartido con los senadores la auditoría que obra en su poder? Supongo que serán datos públicos. Por lo tanto, me sorprende muchísimo que venga usted aquí con una auditoría, nos dé los datos, sin que hayamos tenido ocasión de argumentar debidamente en esta intervención, en este turno de intervenciones. No da opción usted a comentar su contenido más que de una manera muy somera. Por lo tanto, me ha sorprendido muchísimo, y me parece muy poco seria esta manera de actuar.

En fin, todo este caso se trata de una pura ocultación por su parte. Ahora suelta usted estos dos cargos, el subsecretario y otro más, y con esto pretenderán ustedes justificar la actitud de su partido y del Gobierno —al que usted pertenece, pero entonces no pertenecía— durante la gestión de la pandemia. Naturalmente, no sé si están pensando que un nuevo escándalo oscurezca este del que estamos hablando o qué. En cualquier caso, hay que subrayar que durante la peor gestión de la pandemia conocida, que es la española, además hubo personas vinculadas a su partido y al Gobierno que presuntamente mercadearon con la desgracia de la pandemia y con el material sanitario, lo cual nos avergüenza, como españoles nos avergüenza. Yo no sé si ustedes tienen todavía alguna capacidad de avergonzarse, pero es que esto es vergonzoso porque en ningún país democrático de Occidente ha sucedido aquello de lo que se está hablando aquí: un sistema preestablecido y organizado de enriquecimiento, de presunto enriquecimiento ilícito, por la compra de material sanitario en la peor desgracia que ha tenido lugar en nuestro país en el siglo XXI. Por lo tanto, señoría, a mí me parece que hay maneras y maneras de afrontar estas circunstancias.

He creído entender del presidente que los turnos posteriores se van a dar, que no se acumulan.

Señor Puente, poco más queda por decir, verdaderamente, la auditoría dice lo que dice, y da la razón a quienes desde el principio hemos dicho eso mismo, que ha habido comportamientos ilegales, comportamientos ilícitos. ¡Menuda novedad! Los requisitos no se cumplieron, pues claro que no se cumplieron, y hace mucho tiempo que se viene denunciando. Falta justificación; claro que faltaba. Ha faltado rigor en las entregas; naturalmente, y luego una serie de propuestas que a buenas horas. Pero si bastaba una sola cosa, un concepto —no sé si se le divierte a usted lo que le digo—, bastaba una sola cosa: ética. Se trata de un concepto de la política basada en la ética y no en el saqueo de los fondos públicos.

Ustedes podrán indultar a quienes les dé la gana, pero los hechos están ahí, los hechos están ahí, y sabe usted a qué me refiero, me refiero a los ERE de Andalucía. Y ahora se escandalizan ustedes de lo que estoy diciendo porque de los ERE ya no se puede hablar, han sido indultados por el Tribunal Constitucional. Señoría, es una actitud ante lo público, la suya y otras, que deja mucho que desear. Así que, señor Puente, sé que usted no era ministro en aquel entonces, pero sí quien le mandaba, quien le mandaba era presidente del Gobierno. Él es el culpable de esta situación y el

culpable de todas estas irregularidades, que incluso la auditoría que usted acaba de exponer aquí ha descrito.

Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor ministro.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Gordillo Moreno.

Tiene la palabra el señor ministro, una vez acabado el primer turno.

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

Me decía el señor Pujol, más política y menos tuitear. La verdad es que hoy yo he venido a hacer política, pero ¿qué es lo que me he encontrado aquí? Pues un debate más propio de Twitter. Entonces, uno se lo plantea realmente. No lo digo por usted, no lo digo por usted, porque usted creo que es un hombre serio debatiendo, pero en el fondo, en fin, la respuesta que he recibido aquí es la de Twitter, tampoco hay tanta diferencia.

Veo que el señor Gavin le ha trasladado ese resquemor con aquel día que le contesté. Mire, se lo voy a decir, lo he dicho públicamente y lo reitero, yo al señor Gavin le tengo muchísimo respeto, me parece uno de los políticos más rigurosos y mejor informados que pisan el Parlamento español, y sabe muchísimo de lo que habla, es un experto. Le tengo un enorme respeto, además, por el fondo y por la forma, pero hasta el mejor escribano echa un borrón, y aquel día el señor Gavin echó un borrón y yo se lo reproché, pero eso no empaña para nada el concepto que tengo de él. Es un parlamentario con el que da gusto debatir, un señor que generalmente utiliza el rigor en sus intervenciones, espero que me esté escuchando y, si no, que se lo haga usted llegar. Si está dolido por aquel el día, le ruego disculpas y le aseguro que no forma parte del concepto que yo tengo del señor Gavin.

Y luego, claro, pasa una cosa hoy aquí, y es que están ustedes, aunque lo nieguen, muy sorprendidos —yo lo entiendo— y no saben por dónde salir. Dice el señor Martínez-Maíllo…, por cierto, señor Martínez-Maíllo, yo no esperaba vivir hoy aquí una resurrección en toda regla *(Risas),* Martínez-Maíllo *resurrection*, está bien esto de venir al Senado, es tremendamente…, en fin. Pero realmente lo que sucede es que esto ustedes no se lo esperaban, señor Martínez-Maíllo, señores del PP, no, porque ustedes ya habían hecho un pronóstico, que era para qué iba a valer la auditoría. *(Rumores).* No me obliguen a leerles las intervenciones que han hecho en el Senado en relación con esto: Eso de la auditoría es un apaño que ha hecho Puente para tapar. ¿Qué va a salir de ahí? Pues nada. Y, claro, lo de hoy no se lo esperaban. Y el señor Santamaría ha dicho una cosa, que yo le he escuchado, en voz alta: «Menudo barro ha tirado» *(El señor Santamaría Ruiz: Sí, sí, palabras textuales).* No, no, el barro ya estaba. La diferencia es que ustedes levantan la alfombra y lo barren para que quede dentro y nosotros lo limpiamos, señor Santamaría, esa es la diferencia. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).* Esa es la diferencia. Por eso están ustedes tan sorprendidos, porque ustedes creían… Pero es que yo no soy previsible, ese es el problema que tienen ustedes, y ustedes quieren seguir tratándome como a alguien previsible. En fin, algún día aprenderán, espero que tarden, porque mientras aprenden, pues aquí seguimos.

Usted me dice, señor Martínez-Maíllo, que tengo que aprender la lección y créame que yo lo intento, intento aprender de cada momento de mi vida, y trato de ser humilde porque sé que me falta muchísimo por aprender, muchísimo por aprender. Pero no parece que lo esté haciendo tan mal, no soy yo a quien mi partido ha arrinconado, señor Martínez-Maíllo. *(Protestas).* Por tanto, igual el que no ha aprendido es usted, igual es usted el que tiene que aprender, a lo mejor tiene que aprender de mí, no le digo que no. La realidad es la que es, señor Martínez-Maíllo, yo no me atrevería a decirle a un parlamentario, a un parlamentario que es ministro, que tiene que aprender la lección. *(El señor Martínez-Maíllo Toribio: Yo sí).* Yo no me atrevería. Me parece que es un gesto por su parte, primero, de falta de humildad y, segundo, que se adentra en un territorio que es el personal, en el que creo que es mejor no entrar. *(El señor Martínez-Maíllo Toribio: Políticamente hablando).*

Dicho esto, yo ni en este asunto ni en ninguno he tratado de prejuzgar a nadie; a nadie. Como ustedes reclaman, respeto a la presunción de inocencia de todo el mundo y he tomado las decisiones con la libertad que me da el estar con las manos libres. Ese presidente del Gobierno al que ustedes reprochan tanto es el primero que me ha dejado las manos libres para tomar las decisiones que tuviese que tomar en esta materia y hacer lo que tuviese que hacer. Por tanto, con esa libertad he actuado y en el marco de esa libertad solicité una auditoría a quienes me habían dicho que dentro del

ministerio estaban mejor cualificados para hacerla, ni los he visto ni les he dado ninguna instrucción, no sé ni quiénes son, no conozco ni sus caras, han trabajado con toda la libertad del mundo, y aquí están los resultados. Misión cumplida. Mi compromiso, lo que yo podía hacer, que era tratar de arrojar algo de luz sobre este asunto, lo he cumplido con creces. Yo no he destruido pruebas ni he destruido ordenadores con ningún martillo. Yo no he dado ninguna instrucción para que nadie oculte ni esconda nada. Lo único que he hecho es poner todo el poder a disposición de unos funcionarios para que hicieran lo que creían que debían hacer. Y vaya si lo han hecho, y vaya si lo han hecho. Y este es el resultado.

Hablan ustedes de corrupción, pero a la gente que se rasga las vestiduras siempre la he tenido mucha prevención, porque cuanto más se rasga la gente las vestiduras peor, peor. La corrupción se presenta en todos los partidos, en todas las administraciones porque es, lamentablemente, consustancial al poder. La diferencia está en cómo se actúa cuando se detecta. Y aquí está la diferencia. El barro no lo metemos debajo de la alfombra, intentamos limpiarlo. Y les digo que mis decisiones las he tomado en el momento en el que he considerado, con los elementos de prueba en la mesa. Yo no he cesado a nadie porque un medio lo haya pedido o porque un juez llame a declarar, porque no creo en eso. He tomado las decisiones cuando, en el ámbito estrictamente administrativo, he visto cosas que me llevaban a la conclusión de que lo mejor era hacerlo, para mí, para el ministerio que dirijo e incluso para esas personas, que creo que a partir de hoy tendrán una oportunidad mejor para defenderse que la que han venido teniendo al estar en el foco de la opinión pública todos los días. He tratado de hacer lo que creo que es lo mejor y tengo mi conciencia supertranquila, porque obviamente yo no era entonces responsable de esta cuestión, pero en lo que atañe a la responsabilidad que tengo en este momento le he hecho un servicio a mi Gobierno, a mi partido y a mi país. He contribuido a que mi país, mi Gobierno y mi partido sean mejores. Ese es mi propósito, no tengo otro, y así seguiré mientras haya confianza en mí, así seguiré.

Les agradezco las palabras, y siento la sorpresa. Dice el señor Martínez-Maíllo que están contentos porque les hemos dado la razón. Menos mal, menos mal, porque no se nota, no se nota que estén ustedes muy contentos con el resultado de la auditoría; a lo mejor no responde a lo que ustedes esperaban. Lo que sí digo es que el ministerio que yo dirijo en este momento ha dado un paso para esclarecer los hechos con transparencia, con pulcritud, y ha dado un paso también para aplicar medidas correctoras que eviten que estos hechos se produzcan en el futuro. Ojalá otras instituciones que se ven afectadas por situaciones de estas características hicieran lo mismo que he hecho yo.

Muchas gracias. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor ministro.

Empezaríamos el siguiente turno. El señor Gordillo me dice que no quiere tomar la palabra ahora. El señor Pujol tampoco.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Morales Quesada.

El señor MORALES QUESADA: Seré muy breve.

Decía el señor Sanz Vitorio en su intervención que la política debe hacer la vida más fácil a las personas, y yo estoy totalmente de acuerdo con esa afirmación. El problema es que en el caso del Partido Popular la política la utilizan para hacer más fácil la vida, pero a sus familiares, y yo les pido desde aquí que sean valientes. Ya les ha dicho el ministro que se han quedado ustedes descolocados, que se han quedado fuera de juego porque traían tres intervenciones preparadas *(Rumores)* y traían la petición de dimisiones, pero yo les pido que sean valientes y, aunque sea por una sola vez y por el bien del Partido Popular, porque además beneficiaría a todos, les diré que al que tienen que convocar para que comparezca de forma extraordinaria y urgente y dé las explicaciones oportunas, porque tiene mucho que explicar, es al señor Feijóo. Si no lo hacen ustedes, lo vamos a hacer nosotros.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Morales.

Señor Martínez-Maíllo.

El señor MARTÍNEZ-MAÍLLO TORIBIO: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, usted es genio y figura hasta el final y si no se mete con alguien personalmente no para, lo ha hecho con el presidente de la comisión, que el hombre no se puede defender, entre otras cosas, porque tiene que ejercer un cargo institucional. Usted, de manera bastante indecorosa y fuera de toda norma de decoro, se ha referido a él, y se refiere a mí. ¿Sabe lo que sucede? Que yo no estoy en Twitter como usted, y como no es así, no me sigue y no sabe mi trayectoria. Yo no tengo la desgracia de que me haya bloqueado porque no me interesa nada de lo que escribe, no estoy en Twitter. Pero sí me interesa saber la verdad de este tema, y nos interesa a todos, por eso nos ha dado la razón.

Claro que nos alegramos, nos alegramos mucho de este informe porque viene a corroborar, punto por punto, lo que estamos diciendo, y lo que estamos pidiendo ahora son responsabilidades políticas, señor Puente. Usted no estaba, claro que no, pero otros sí. ¿Qué va a pasar con Torres, con Armengol, con Marlaska, con Santos Cerdán? ¿Qué va a pasar con ellos? ¿Cómo queda este informe y la investigación judicial? Y muchos más. Le da igual a usted, a mí sí que me da igual, pero lo que sí es responsabilidad del Gobierno socialista es tomar decisiones. Y cuando le hablo del juez Peinado y le digo dónde está ahora mismo la UCO es por algo, porque usted permanentemente está metiéndose con los jueces por hacer su función. ¿Por qué no prueban ustedes a hacer mejor las leyes, a no hacerlas mal, como lo están haciendo, con errores técnicos? Que lo que hacen los jueces es interpretar las leyes, como la Ley de amnistía, la Ley trans, la Ley de paridad o la Ley del sí es sí, que por sus lagunas han provocado que, por ejemplo, violadores estén en la calle. Los jueces hacen su labor y por eso le digo que usted tiene que aprender la lección. Claro que sí, menos prepotencia y más humildad, porque usted acusa a los jueces de aplicar las leyes y nos ha estado acusando el Partido Socialista permanentemente de estar inventándonos un asunto que estaba y que era real. Estamos hablando de la corrupción de este Gobierno, que tienen ustedes la labor y la obligación de contestarla. Y, por cierto, ustedes han estado durante mucho tiempo tapando esta corrupción. No presuma. En el año 2021 ustedes ya sabían a través de la Agencia Tributaria que se estaba investigando a Koldo y compañía. Por eso fue cesado el señor Ábalos, fue cesado de secretario de organización y de ministro, y ustedes lo taparon y lo mantuvieron de diputado. Y también la UCO ya comenzó a investigar. Le quiero recordar que este caso de corrupción deriva de una denuncia del Partido Popular, por una denuncia del Partido Popular. Gracias a nosotros se presentó la denuncia, se ha investigado gracias a los jueces y ahora sabemos mucho más gracias a esa comisión de investigación. Así que si tienen que dar las gracias es a nosotros que estamos limpiando la suciedad de su Gobierno. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Popular en el Senado golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).* Dennos las gracias, que estamos limpiando la suciedad de su Gobierno. Porque ustedes lo que han hecho durante todo este tiempo es taparla. Y ahora, ante la evidencia de que un juez cita la semana que viene o en el mes de septiembre a declarar a dos cargos públicos, es que no les ha quedado más remedio, ¿qué van a hacer con las acusaciones que dice el fiscal que pesan sobre ellos?, ¿qué van a hacer? Y ustedes traen aquí un informe que el Partido Socialista ya conocía porque tenía el documento, o por lo menos lo tenía contestado por escrito. Sí, usted lo tenía contestado por escrito *(Rumores),* algo sabían. Pero, mire, dan igual las formas, da igual, lo importante es el contenido...

El señor PRESIDENTE: Tiene que terminar ya, señor Martínez-Maíllo.

El señor MARTÍNEZ-MAÍLLO TORIBIO: Acabo.

Estamos ante una corrupción piramidal. Al Ministerio de Transportes le sirvió la compra de las mascarillas para corromper a otras administraciones. Por eso tiene mucha relevancia y por eso tenemos que saber muchas más cosas. Aquí solo se habla de irregulares administrativas, y acabo, pero aquí lo que hay es mucha gente que se ha enriquecido injustamente no con comisiones, sino con mordidas, con la connivencia de cargos públicos del PSOE. Y ustedes tendrán no solamente que rendir cuentas, sino que asumir responsabilidades al más alto nivel.

Muchas gracias. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Popular en el Senado golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Martínez−Maíllo.

Para concluir el debate de este punto, ¿quiere señalar algo el señor ministro? Y, si no, damos ya paso al tercero de los puntos.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): Adelante, sí, sí.

COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, D. ÓSCAR PUENTE SANTIAGO, PARA EXPLICAR QUÉ MEDIDAS VA A ADOPTAR RESPECTO A LOS ALTOS CARGOS INVESTIGADOS EN SU MINISTERIO.

— *Solicitud de comparecencia 711/000319. Autor: GARCÍA RODRÍGUEZ, ALICIA (GPP) Y CIENTO CUARENTA Y UN SENADORES MÁS.*

El señor presidente lee el título que figura en el orden del día.

El señor POVEDA ZAPATA: Señor presidente, ¿con una intervención o dos?

El señor PRESIDENTE: Yo voy a dar paso a todo el mundo, pero entiendo que con una intervención valdrá.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): Me acabo de referir a ellas, por tanto, son conocedores los miembros de la comisión, así que no tengo mucho más que añadir.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor ministro.

Señor Santamaría Ruiz, por el Grupo Popular.

El señor SANTAMARÍA RUIZ: Muchas gracias, presidente.

Me va a permitir que comience reconociendo la labor de los funcionarios de la Inspección General de Servicios de la Administración del Estado, que yo creo que han hecho un ejercicio de coraje poniendo por escrito lo que en esta comisión veníamos denunciando y lo que todos intuíamos. Y, desde luego, ahora ya hay un documento oficial de la propia Administración que lo pone de manifiesto.

Señor ministro, con todo el respeto, a usted le hace falta mucha humildad y si viene a esta comisión a esperar que le aplaudamos o por cumplir con su deber y por combatir la corrupción, permítame que le diga que anda listo. Usted lo único que hace cumpliendo con su obligación es reclamar el informe y aclarar lo que sucedió en su ministerio, porque le recuerdo que usted sí que tiene una responsabilidad, lleva nueve meses en el ministerio y durante esos nueve meses ha aguantado en las responsabilidades a las personas que a partir del día 9 van a tener que ir a declarar como testigos y también como investigados. Y, por tanto, también esperamos que asuma su responsabilidad porque la tiene. Pero poca broma en este tema, ¿sabe usted cuántas vidas, cuánto sufrimiento, cuánto dolor se podría haber evitado si ese dinero, en lugar de ir a las manos del señor Koldo, del señor Ábalos, del señor Aldama, del señor Cueto, se hubiera dedicado, efectivamente, a comprar material de protección? ¿Cuánto se hubiera salvado? ¿Sabe usted cuánto dinero se llevaron? Se llevaron el 48 % del importe de licitación. Eso son, se lo digo bien claro, 27 millones de euros, 27 millones de euros.

¿Sabe lo que acaba de decir usted, lo que acaba de exponer con el informe de la Inspección General de Servicios? Lo que acaba de exponer es que la licitación de Puertos fue un fraude. Ha reconocido la corrupción y, por tanto, la licitación de Adif, que proviene de la primera, exactamente lo mismo y, por tanto, la licitación de Armengol exactamente igual y, por tanto, la licitación de Marlaska, exactamente lo mismo. ¿Sabe que hay un correo que aportó el señor Belmar, subdirector general del Ministerio del Interior, en esta comisión, en el que reconoce que él negoció el precio de las mascarillas con Koldo? ¡Pero dónde se ha visto que un subdirector general negocie con el asesor de otro ministerio el precio de una licitación! Esa es la realidad de lo que ha estado sucediendo y que afecta también a Ángel Víctor Torres. Esperamos que usted asuma su responsabilidad, que no es la responsabilidad por ser el responsable de estos hechos, pero sí por no haber actuado con celeridad y haber cesado a las personas responsables que van a declarar ante el juzgado en las próximas fechas. Esperamos que Armengol asuma su responsabilidad, esperamos que Ángel Víctor Torres asuma su responsabilidad y esperamos que el señor Marlaska asuma su responsabilidad. Acaba usted de abrir la caja de los truenos porque acaba de dejar a los pies de los caballos a la señora Pardo de Vera, al señor Francisco Toledo y a todas las personas que van a declarar en calidad de

testigos y en calidad de investigados. Ojo, para que vea la situación que usted ha tolerado durante nueve meses: la expresidenta de Adif, la jefa de contratación de Puertos, el director de recursos humanos de Adif, el subdirector de Prevención de Riesgos Laborales de Adif, el expresidente de Puertos del Estado, el ex secretario general de Adif y el actual director general de Presupuestos.

Pero mire, en esta comisión —usted acaba de desmontar los argumentos que aducía el Partido Socialista— se ha puesto de manifiesto y hemos puesto de manifiesto muchas cosas. ¿Sabe lo que decía literalmente la UCO sobre el secretario general de Puertos?, algo que han publicado los medios de comunicación —lo único que usted solicitó—: Álvaro no solicita a su equipo buscar una mercantil, este hecho reforzaría que la selección de la empresa se habría realizado en el Mitma. Eso se ha dicho en esta misma sala donde se reúne la comisión bajo las críticas del Partido Socialista y sin que usted asumiera ninguna responsabilidad. El subsecretario, su protegido hasta el día de hoy, le dijo en un correo a la única persona cesada hasta ahora: No te preocupes, de todas formas, nosotros te ayudamos con lo que haga falta. Usted los ha estado protegiendo y usted es responsable de ello. Y hasta ahora no ha sido capaz de adoptar ninguna decisión al respecto. Y repito que usted no solo los mantuvo, los protegió. ¿Qué va a hacer con la Abogacía del Estado, a la que pidió que los defendiera y que ha reclamado personas en el proceso para protegerlos de las acusaciones de la Fiscalía Anticorrupción contra el propio criterio de la Fiscalía? ¿Qué va a pasar con eso? Nos da evidentemente la razón cuando criticábamos y cuando decíamos que eso no tenía ni pies ni cabeza. Pero es que fue su subsecretario el que ayudó a que estas personas se llevaran los 27 millones de euros, insisto, y a que en cadena contrataran otras Administraciones públicas como Canarias, como la presidenta de Baleares, Armengol, y como el Ministerio del Interior.

Usted va a tener que venir a la comisión de investigación y va a tener que responder a unas cuantas cosas que en el informe de la Inspección todavía no están resueltas. Lo primero, nos gustaría saber, cuando el ministro de Sanidad no permitía contratar a nadie, incluso en las comunidades autónomas, por qué compró mascarillas el Ministerio de Fomento y queremos escuchárselo a usted, porque lo que acaba de decir la Inspección es que, efectivamente, compró porque había una trama corrupta liderada por Koldo, por Ábalos, por Aldama y por Cueto que se llevó 27 millones de euros. Y eso tráigalo usted cuando vengan a la comisión y explíquenoslo. Nos va a tener que explicar por qué compraron Adif y Puertos y por qué no compró el Ministerio de Fomento, por qué el subsecretario se escondió detrás de Puertos y de Adif para realizar esas contrataciones. Estaba ya previendo, efectivamente, lo que sucedió, que se trataba de una trama corrupta, como bien acaba de decir el informe que usted nos ha expuesto.

Pero, mire, le pongo otro ejemplo que ha salido en esta comisión que tanto denuesta el Partido Socialista. Cuatro días antes de que el Ministerio de Fomento aprobara la orden ministerial que permitió a Puertos comprar mascarillas, cuatro días antes, Aldama y Cueto incorporaron la oferta del Ministerio de Fomento a un contrato privado, en una clara muestra de la corrupción que ahora corrobora y que veníamos denunciando en el Partido Popular, que se ha manifestado en los trabajos de esta comisión y que ahora claramente ratifica la Inspección General de Servicios. Pero, señor Puente, otra pregunta: ¿dónde está el IVA? ¿Sabe usted que la Unión Europea exoneró el 3 de abril de 2020 de la posibilidad de pagar el IVA a todas las compras de material sanitario de protección? Esa normativa se trasladó al ordenamiento jurídico el 23 de abril para ser aplicada con efectos retroactivos. Los contratos de Puertos y los contratos de Adif llevaban IVA. ¿Ha hecho usted todo lo posible para recuperar ese dinero? ¿Está ingresado ese dinero en su totalidad en las cuentas del Estado? Tráiganos la respuesta también cuando venga a comparecer a la comisión o incluso antes y así podremos valorarla. ¿Sabe usted si ese dinero se ha recuperado?

Fíjese en la forma de gobernar su ministerio de la que usted pretende decir que no es responsable. Ha salido en prensa que la señora Aránzazu de Miguel llegó a decir en relación con la compra de mascarillas: Solo espero no terminar en el fondo del Manzanares con una losa de hormigón en los pies. Y el famoso Álvaro, en correo oficial del ministerio, le contestó: Después de esto nos vamos a gestionar el cártel de Cali. Ese es el ministerio que usted ha estado aguantando durante nueve meses. No entramos en las colocaciones familiares del señor Vicente Calzado en empresas porque entonces pasamos a la chirigota en lugar de al trabajo serio que estamos intentando realizar. ¿Sabe también lo que le dijo la responsable del equipo de contratación, Aránzazu, a la responsable de Adif que la llamó para que le ayudara en el proceso de contratación? Le dijo: Llámanos si tienes algún problema, incluso para hacer terapia de grupo, que la vas a necesitar. Ya te digo, y usted ha estado nueve meses conociendo esta información y es ahora, antes de declarar en el juzgado, cuando toma

una decisión. La propia Inspección de Servicios lo dice. ¿Sabe que Pardo de Vera, para justificar la contratación de Soluciones de Gestión, dijo que si hubieran querido saltarse la ley solo le hubieran comprado mascarillas a Soluciones de Gestión?

El señor PRESIDENTE: Tiene que ir terminando ya, señor Santamaría.

El señor SANTAMARÍA RUIZ: Y ella dijo que le habían comprado a otra empresa que se llama Innjoo. Pues fíjese la casualidad, Innjoo también es una empresa vinculada a la trama. Es decir, la corrupción en este ministerio ha sido una corrupción generalizada, como es la corrupción sistémica que afecta al Partido Socialista y que hoy se concreta con la UCO entrando en el despacho y en el domicilio del señor Barrabés y dando la razón a quienes están denunciando un comportamiento irregular del presidente Sánchez y de su entorno familiar más cercano. Y es él y son ustedes los que tienen que venir aquí a dar explicaciones y los ministros que hemos citado asumir responsabilidades. Y con esto poca broma, señor Puente. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Santamaría.
Por el Grupo Socialista, el señor Morales.

El señor MORALES QUESADA: Gracias, presidente.
Miren, el Partido Popular en corrupción no puede dar lecciones ni pedir explicaciones a nadie, sigue asediado por los juicios pendientes de la Gürtel, Lezo, Púnica. En total 28 juicios pendientes por corrupción en el Partido Popular. *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).* Es el único partido condenado a pagar por delitos relacionados con la corrupción y un partido cuya sede central se pagó en B, más de un millón de euros. De eso ustedes sí que tienen que dar explicaciones. Y, en serio, ¿están ustedes en disposición de pedir explicaciones y responsabilidades a nadie cuando primero tendrían que barrer su casa, limpiarla de la corrupción y de los chanchullos que les asedian? ¿Van a dar explicaciones el señor Feijóo y la señora Ayuso? ¿Van a pedir perdón a los españoles o van a seguir rompiendo la corrupción a martillazos, como ya nos tienen acostumbrados? ¿Por qué niegan en el Parlamento gallego, en el Parlamento de Madrid o en el Parlamento de Andalucía que haya comisiones de investigación? ¿Ven ustedes su doble vara de medir? ¿Qué ocultan? ¿Por qué en estos Parlamentos se saltan el debate y el derecho de los parlamentarios que están en la oposición de saber a dónde se destina el dinero público en esas comunidades? ¿Por qué en esta casa, en cambio, utilizando o usando mal la mayoría absoluta de que disponen crean comisiones de investigación como si fueran churros? ¿Qué pretenden? ¿Seguir tapando la corrupción de los negocietes de sus líderes con el dinero de todos? Ya vimos cómo actúan ustedes en su partido cuando alguien intenta poner orden. Ya lo decía antes, cuando alguien intenta investigar, lo que hacen es cargarse al investigador, como hicieron con Casado. Ustedes están en este momento en un acoso y derribo del Gobierno y para ello utilizan cualquier herramienta a su disposición. Seguimos recordando lo de: el que pueda hacer que haga; cada vez más mimetizados con la extrema derecha, encienden los ventiladores del fango, crean titulares falsos y bulos, su prensa afín los convierte en titulares y las asociaciones que promueven crean denuncias porque ya habrá alguien en la cadena que seguirá adelante, aunque no haya ningún indicio de nada.
Vuelve el señor Santamaría a sacar el listado de personas sobre las que no pesa ninguna investigación. Ni el señor Torres ni la señora Armengol están en ningún procedimiento. Vuelven ustedes a remover el barro para hacer creer lo contrario. *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).* Espero que luego, cuando todo quede en nada, sepan rectificar y pedir disculpas a las personas a las que están acusando sin ningún tipo de prueba. Decía Hannah Arendt, historiadora y filósofa alemana, que mentir constantemente no tiene como objetivo hacer que la gente crea una mentira, sino garantizar que ya nadie crea en nada. Un pueblo que ya no puede distinguir entre la verdad y la mentira no puede distinguir entre el bien y el mal. *(El señor Martínez-Maíllo Toribio: Sánchez, ¿no?— Rumores).* Un pueblo así, privado del poder de pensar y juzgar, está sin saberlo ni quererlo completamente sometido al imperio de la mentira. Con gente así puedes hacer lo que quieras. Esa es la estrategia del Partido Popular y sus socios de la ultraderecha. *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).*

El señor PRESIDENTE: Señorías, por favor, silencio.
Continúe, señor Morales.

El señor MORALES QUESADA: Me parece una falta de respeto. Parece un patio del colegio cuando otros intentan hablar. Aquí vemos lo que les interesa la comparecencia y lo que les interesan estas comisiones cuando tienen todo escrito y después se les cambia el guion. Sigan ustedes por ese camino, se les va a hacer muy larga, muy larga, esta legislatura.

Termino, señor presidente. Señor ministro, muchas gracias por su transparencia; muchas gracias por sus decisiones, por comparecer hoy aquí de manera transparente y dando los datos que se precisaban en esta comisión.

Muchas gracias. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista).*

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Morales.

No veo al señor Pujol. Por tanto, vamos a pasar a la última de las intervenciones de los portavoces. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Gordillo.

El señor GORDILLO MORENO: Muchas gracias, señor presidente.

Intentaré ser lo más breve posible dadas las circunstancias y las horas, pero no me resisto a hacer algunas observaciones acerca de lo escuchado aquí. Le agradezco, señor ministro, que hable con cierta convicción acerca de lo que aquí se trata, porque nuestro compañero de bancada, el portavoz del Grupo Socialista, parece como una grabación, lo de siempre; el bulo, el fango, el no sé qué, el no sé cuántos, negar la evidencia y tal. En fin, allá ustedes, pero es que ya se les ve muy agotados y gastados. Se lo digo por la parte que le toca a mi compañero senador del Grupo Socialista.

He creído entender que los grupos de la oposición, al menos por la parte que a mí me toca, estamos contentos por los resultados de la auditoría porque, en cierto modo, nos dan la razón para atacarles a ustedes. No, señoría, no, señor ministro; nosotros no estamos contentos en ningún momento, estamos indignados por los resultados de su auditoría porque lo que demuestran, sí demuestran, es que teníamos razón aquellos que criticábamos y que denunciábamos en lo que se convirtió la gestión de la pandemia, que fue un presunto latrocinio que —como su señoría, el señor Santamaría, ha descrito muy bien— se ha llevado nada más y nada menos que el 48 % de las licitaciones en comisiones. Si a ustedes esto les parece normal, que venga Dios y lo vea. No sé si usted se siente orgulloso de la gestión de la compra de material sanitario descrita y criticada en las conclusiones de la auditoría o qué. En último caso los tribunales decidirán. Esto no se trata ni más ni menos que de un análisis del ministerio y, por supuesto, de unos funcionarios de cuya honorabilidad y cuya imparcialidad nadie duda, no faltaba más.

Se preguntaba usted, señor ministro, cómo se actúa cuando se detecta la corrupción, y usted se ponía como ejemplo: nosotros la limpiamos. No, no, ustedes la indultan, ustedes la amnistían. Esa es su actitud ante la corrupción, la amnistía y el indulto por los medios de todos conocidos. Naturalmente que sí, esa es la actitud que tienen ustedes frente a la corrupción porque dígame usted si no son suyas estas palabras: «Ahorrémonos el esfuerzo de juzgarlos para luego indultarlos», refiriéndose al caso del mal llamado *procés* de Cataluña, que no es ni más ni menos que el relato de un golpe de Estado. Por lo tanto, señoría, esa es la actitud que tienen ustedes: en su caso ahorrarse los juicios, cosa que a ustedes no les corresponde, para luego indultarlos, cosa en la que ustedes se empeñan con fruición y lo consiguen.

Señor Puente, no me queda más que preguntarle si está dentro de sus competencias también hacer valoraciones extemporáneas acerca de las actuaciones judiciales y declaraciones interfiriendo en la labor de la justicia. Usted decía al principio de su intervención que nada ni nadie iba a coartar su libertad de expresión. Oír estas palabras de boca de quien, como todos sabemos, ha encargado a personas de su equipo hacer listas negras de periodistas es un poco sorprendente. Pero, bueno, allá usted; usted dice que nada ni nadie va a coartar su libertad de expresión. Yo le recomiendo que haya un factor que la coarte o la encauce, que es la prudencia, una elemental prudencia de la que usted, por cierto, carece. Por lo tanto, señoría, le reconozco el esfuerzo de comparecer ante esta comisión y se lo agradezco sinceramente. Como le he dicho al principio, no quiere decir esto que esté ni mucho menos de acuerdo con su intervención.

Por cierto, en referencia al 18 de julio, de lo que usted me hablaba antes, me acuerdo perfectamente de que era 18 de julio porque es una fecha llamativa, como lo es el 2 de mayo. Yo soy muy partidario del 2 de mayo; del 18 de julio, como usted intenta insinuar —el comentario lo dice todo—, pues no. Eso entra dentro de la prudencia que le recomendaba.

Muchas gracias, señor ministro. Muchas gracias, señor presidente, señorías.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Gordillo Moreno.

Para concluir, tiene la palabra el señor ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (Puente Santiago): No sé si va a gustar en su partido oír eso de que usted renuncie al 18 de julio. *(Risas).* En fin, me ha parecido un poco imprudente por su parte. *(El señor Gordillo Moreno: No, ustedes, que algo tuvieron que ver).*

He comparecido aquí como me han solicitado, en la fecha en la que lo han hecho, y he aportado la documentación y los datos que me han requerido. Me preguntaba alguien por qué no les había trasladado la auditoría. Entiendan que también hay un mínimo principio de prudencia que yo quería mantener, y es que el informe, efectivamente, se va a hacer público. Supongo que estará ya incluso colgado en la web del ministerio, pero entenderán que también sea yo quien decida cuándo se hace público. Evidentemente, existía el riesgo de que, si yo les trasladaba antes el informe, alguien lo filtrara. Era un riesgo posible, no sé si muy alto, pero podría haber sucedido. *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).* Bueno, pues ya está, ya es público. No se preocupen, lo van a poder ustedes repasar y va a dar mucho que hablar, seguro.

He tratado de cumplir, he tratado de responder a lo que me han planteado ustedes y de mantener el respeto que le debo a esta Cámara. Y ha dicho un par de cosas el señor Santamaría que no me queda más remedio que responder. Hace usted un relato ético impecable sobre la pandemia, sobre cómo algunos se aprovecharon de ella. Estoy esperando todavía escucharle a usted o a alguien de su partido decir lo mismo de lo que sucedió con las mascarillas que adquirió la señora Ayuso o con las que adquirió el señor Martínez-Almeida. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista).* Ese discurso que usted hace yo lo comparto. No puede haber nada peor que lucrarse en un momento de tanto sufrimiento. Pero es que lo ha hecho… *(El señor Santamaría Ruiz: Es que era el número tres del PSOE).* Primero, que se haya lucrado el número tres del PSOE está por demostrar, señor Santamaría, ahora hablamos de eso. Está por demostrar. *(El señor Martínez-Maíllo Toribio: Desde dentro del ministerio)*. Lo que no está por demostrar es que el hermano de Ayuso y el novio se lucraron. *(Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista).* Eso está demostrado. Entonces, pongamos las cosas en su justo término. Porque, si no, ya que nos damos consejos unos a otros, no hay manera de que los ciudadanos nos tomen en serio. Si somos tan partidistas de ver la paja en el ojo ajeno y no ver la viga en el propio, es que los ciudadanos desconectan, es imposible que nos crean, es imposible que nos respeten. Por un lado, comparto ese discurso, pero echo en falta un poquito más de coherencia. Bueno, hubo quien sí lo dijo, era presidente del PP y pasó a mejor vida por decirlo; por ser justos, hubo quien sí lo dijo.

Y, en segundo lugar, usted me dice que yo debía haber cesado a los responsables del ministerio antes. Claro, usted se traía preparado ese discurso porque esperaba que yo no les iba a cesar. Y usted dice: tenía que haberles cesado, pero es que les he cesado y ahora me dice que tenía que haberles cesado antes. ¿Por qué? ¿Porque estaban siendo investigados? A los dos funcionarios de los que acabo de anunciar su cese les han citado a declarar ahora, no están investigados desde el principio. De hecho, el subsecretario ha declarado ya en la causa como testigo ante la Guardia Civil. Por tanto, no había nada, no había ninguna acción que se dirigiera contra él. Pero, aunque así fuera, para dejarlo absolutamente claro: yo no les ceso porque estén citados a declarar como investigados —soy abogado y eso no es una causa suficiente—, les ceso porque, a la luz de lo que dice la auditoría de aspectos administrativos clave en el proceso de adquisición de las mascarillas, creo que se derivan cuestiones que a mí me han hecho perder la confianza. Ya está, no más, yo no prejuzgo. Es más, les tengo afecto, sobre todo al subsecretario, al que no conocía cuando llegué al ministerio y al que he tratado en estos meses y del que sigo teniendo una muy buena opinión como profesional. Al otro no le conozco ni le he visto en mi vida, pero al subsecretario lo he tratado y, por tanto, le deseo lo mejor y estoy convencido de que es un hombre honrado, haya hecho mejor o peor las cosas. Eso es lo que digo, y tendrán que ser otros los que lo determinen.

Pero si de lo que se trata es de cesar a alguien por el mero hecho de estar investigado en un procedimiento, yo les voy a decir tres frases. La primera es: la presunción de inocencia es consustancial al Estado de derecho. La segunda: ni un sumario es una sentencia ni una imputación o investigación es una condena. La tercera: sería doblemente injusto hacer dimitir a una persona porque la llamen a declarar en un proceso. Las frases no son mías. *(El señor Santamaría Ruiz: Se lo pidieron a Ábalos).* No, no, está usted equivocado. Además, fíjese que yo he dado multitud de entrevistas hablando de este tema. La cuestión de Ábalos es de responsabilidad política in vigilando, no de responsabilidad penal, porque, además, él no está siendo investigado. Pero estas frases, no se escandalicen, no son

mías, son del señor Feijóo. *(Risas y aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista).* Y a mí me reclaman humildad, pero ustedes forman parte de un partido presidido por alguien que dice que no es presidente porque no quiere. Oiga, es que es tremendo. Pero si hay un partido que no tiene mucha humildad, precisamente es el Partido Popular. Esto implica un doble rasero. Ustedes están con la doble vara de medir. El señor Feijóo tiene más varas de medir que un sastre. Es decir, si el subsecretario de Transportes se ve en un restaurante —usted lo ha dicho— con Koldo, ya implica que está involucrado en mordidas y, por tanto, mi deber es sustituirle. Pero, claro, si una persona se va habitualmente de vacaciones con un conocido narcotraficante a sabiendas de que lo es, ¿qué responsabilidades tiene siendo funcionario público? Y después, cuando le pillan con el carrito de los helados porque las fotos se publican, dice que no creía que fuera narcotraficante, que era contrabandista, y ustedes le hacen presidente del partido. Pero ¿no se dan cuenta de que ustedes solo respetan la ley del embudo, lo ancho para mí y lo estrecho para los demás? ¿Cuándo hay que preservar la presunción de inocencia? ¿Cuándo rige? *(El señor Santamaría Ruiz: ¿Se la pidieron a Rita Barberá?).* Si a Rita Barberá la cesaron ustedes. *(Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular en el Senado).* Respetar la presunción de inocencia. Nosotros tenemos que respetar la de ustedes, de sus presidentes autonómicos, de sus consejeros, de sus diputados, de sus senadores, de sus alcaldes, de sus concejales, de sus tesoreros y de todo aquel que tenga carné del Partido Popular, que haya sido nombrado por su partido y se enfrente a un procedimiento judicial. Nosotros tenemos que dimitir a la mínima, a la primera. Pero, oigan, es que es tremendo, Tenemos que respetar hasta la presunción de inocencia del Partido Popular como organización, aunque haya sido condenado tres veces. Es una lógica impecable; se les imputa, siguen siendo inocentes porque no hay condena. Se les condena, debe prevalecer la inocencia porque el fallo no es firme. Y cuando es firme nos dicen que su PP es otro PP y nos exigen que no les hablemos del pasado. ¿Pero no se dan cuenta de que están ustedes en una posición absolutamente insostenible?

Yo no creo que se deba estigmatizar a nadie porque esté citado a declarar en un procedimiento. Y lo digo no solo como político, sino como jurista. Y lo dije claro: a mí no me vinculaba nada con esas personas. Y si lo hubiera hecho, habría actuado exactamente igual. Cuando he tenido elementos encima de la mesa que me llevaron a perder la confianza en el secretario general de Puertos del Estado, que no tenían nada que ver con que estuviera o no investigado, sino con que, en un correo electrónico en concreto, dijo cosas que no se correspondían con la realidad, le cesé. Y estos días, a la vista de las conclusiones de la auditoría, así se lo trasladé al subsecretario, que ha sido uno de los impulsores máximos de la auditoría: Después de lo que he visto, creo que es lo mejor para ti, para el ministerio, que tomemos esta decisión. Pero no porque se haya visto con el señor Koldo en un bar, porque usted mismo sabe muy bien que verse con alguien no implica nada. Usted se ha visto con el señor Zaplana mientras le estaban investigando, y deduzco que lo ha hecho por su amistad con él. *(El señor Santamaría Ruiz: Veo mucho al señor Zaplana).* Se ve mucho con el señor Zaplana, ¿no? Pues no pasa nada, eso no le hace a uno culpable de nada; tomar una caña con alguien en un bar. Estamos llevando las cosas a un extremo que nos hace a todos la vida imposible. Verse con alguien no tiene mayor implicación, ya está, no pasa nada, es lo que hay. Yo creo que hay que tomar las decisiones con criterio, con objetividad, ser justos, y eso es lo que yo estoy intentando ser en este tema.

Les agradezco de nuevo, al presidente, por supuesto, la gestión de toda esta comparecencia. Nos veremos en el futuro, siempre que ustedes lo reclamen y yo pueda atenderles, como he hecho hoy con esta satisfacción.

Muchísimas gracias. *(Varias señorías del Grupo Parlamentario Socialista golpean repetidamente su mesa con la palma de la mano).*

El señor PRESIDENTE: Señorías, antes de terminar, quiero agradecer al ministro su presencia y agradecer, cómo no, la presencia de todos ustedes y, muy especialmente, de los servicios técnicos de la Cámara, empezando por la letrada que nos ha asistido.

Y ya una última cosa por alusiones. El alcalde de Valladolid, que les está hablando, les comunica que la próxima semana empiezan las fiestas y están todos invitados, también los servicios técnicos. El ministro también está invitado, pero ya desde la alcaldía como exalcalde de la ciudad de Valladolid.

Muchas gracias a todos. *(Aplausos).*

Se levanta la sesión.

Eran las quince horas y veintiséis minutos.