



TRANSCRIPCIÓN

CONSEJO DE MINISTROS

Comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, de la ministra de Igualdad y de la ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y portavoz del Gobierno

Madrid, 27 de enero de 2026

Ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y portavoz del Gobierno, Elma Saiz. – Buenos días y gracias por acompañarnos un día más a esta rueda de prensa. Antes de comenzar, quiero reiterar el dolor del Gobierno y nuestra solidaridad con las familias de las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz y de Rodalies, así como desear la total recuperación de los heridos. En ese sentido, hoy el Consejo de Ministros ha aprobado, hemos aprobado importantes paquetes de medidas en materia de transportes. Como pueden ver, me acompaña el ministro del ramo, el ministro Óscar Puente, que les va a ampliar estos acuerdos a continuación.

Hemos aprobado, en primer lugar, el real decreto-ley que recoge las ayudas a las víctimas del accidente ferroviario de la pasada semana. Como hemos dicho desde el minuto uno, el Gobierno va a estar al lado de las víctimas en todo momento y durante el tiempo que sea necesario. Las personas afectadas por el accidente ferroviario de Adamuz serán atendidas de manera prioritaria en los canales especialmente habilitados por la Seguridad Social, como el teléfono 900 10 35 35 y el buzón de atención, y los teléfonos habituales, el 91 542 11 76 y el 901 16 65 65. También podrán realizar gestiones sobre prestaciones en la página web. Además, el Ministerio de Política Territorial ha habilitado líneas de atención a las víctimas con la apertura a partir de mañana de las oficinas de atención integral en la Subdelegación de Gobierno de Huelva y también en Barcelona. También el servicio "La Administración cerca de ti" para que, en el caso de que así lo soliciten, sean los profesionales de las delegaciones los que acudan al domicilio particular para ayudarles en la tramitación de las ayudas.

En otro orden de cosas, el ministro Puente también ha presentado un informe de situación en relación con estos accidentes ferroviarios cuyos detalles les expondrá él mismo a continuación.

Asimismo, me gustaría continuar con un asunto que tiene que ver con el ámbito de mis competencias como ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. Se trata de la tramitación urgente de un real decreto con el que iniciamos un proceso de regularización extraordinaria para miles de personas extranjeras que se encuentran en nuestro país. Llevamos toda la legislatura trabajando para encontrar terrenos comunes que mejoren la vida de la gente. Es lo que hacemos cuando damos oportunidad a la gente de vivir con igualdad de derechos y oportunidades, que es lo que representa este proceso de regularización. Esta es una medida largamente trabajada, dialogada y necesaria para dar respuesta a una realidad que existe en nuestras calles y que tiene un impacto en nuestra convivencia, en el bienestar y también en la economía. De esta manera, retomamos el espíritu de la iniciativa legislativa popular que fue respaldada por más de 700.000 firmas y tomada en consideración por una amplísima mayoría del Congreso, pero que ha permanecido bloqueada demasiados meses.



Este proceso está dirigido a personas extranjeras que llevarán al menos cinco meses en España antes del 31 de diciembre del 2025. Podrán acogerse también los solicitantes de protección internacional que hubieran presentado dicha solicitud antes del 31 de diciembre del 2025. Otro de los requisitos indispensables es carecer de antecedentes penales. Las personas que participen en este proceso y que acrediten los requisitos podrán acceder a una autorización de residencia legal en España con una vigencia inicial de un año. Transcurrido ese plazo, las personas podrán incorporarse a las figuras previstas en el propio reglamento de la Ley de Extranjería, lo que permitirá una integración plena y progresiva en el sistema. Se espera que las solicitudes se empiecen a presentar a principios del mes de abril, una vez cumplidos los trámites preceptivos en la tramitación del real decreto y será un procedimiento que estará abierto hasta el 30 de junio del 2026. El mecanismo que se está trabajando en su diseño es sencillo y persigue romper barreras burocráticas del pasado.

Les informo que la propia admisión a trámite de la solicitud permitirá al solicitante trabajar de manera provisional, desde el primer día, en cualquier sector y en cualquier parte de nuestro país. Esto beneficia al trabajador, a la trabajadora, que gana derechos, pero también a las empresas, que ganan seguridad jurídica. Otro eje clave de esta medida es la protección a las familias. Sabemos que la integración no es individual, es familiar. Por eso, el proceso permite regularizar simultáneamente a los hijos y las hijas menores de los solicitantes que estén en España y, en este caso, el permiso será de cinco años.

En este punto, me gustaría recordar que el proceso que se inicia no es una excepción. Si echamos la vista atrás, España tiene una larga trayectoria abordando esta realidad. Desde el año 86 hasta 2005, gobiernos de distintos colores políticos han recurrido a procesos de regularización, en el 91, en el 96, 2000, 2001... Cuando la realidad social va por delante de la burocracia, el Estado responsable es el que actúa para ordenarla, no el que mira hacia otro lado. Ponemos así en marcha la primera medida y una de las más relevantes del Plan de Integración y Convivencia Intercultural que verá la luz próximamente. Hoy es un día histórico para nuestro país. Estamos reforzando un modelo migratorio basado en derechos humanos, en integración, en convivencia y compatible con el crecimiento económico y con la cohesión social.

En lo referente al resto de acuerdos aprobados por el Consejo de Ministros, a petición del Ministerio de Igualdad, damos continuidad a una medida fundamental en la protección de las mujeres que sufren la violencia machista. Hemos autorizado la contratación del sistema de seguimiento de lo que hasta ahora eran pulseras, y pasarán a ser tobilleras de radiofrecuencia. A continuación, como ven que también me acompaña en la mesa la ministra de Igualdad, Ana Redondo, les dará más detalles.

También el Consejo de Ministros ha tomado un acuerdo para la determinación de la sede del Consorcio Estatal en Red para el Desarrollo de Medicamentos y de Terapias

Avanzadas, CERTERA. Es una infraestructura de país al servicio de la salud de la ciudadanía, distribuida territorialmente y cooperativa. Son 43 centros de investigación sanitaria repartidos en 14 comunidades autónomas, con una clara, como ven, vocación de cohesión territorial. Tras un proceso objetivo, competitivo y transparente, se va a ubicar la sede principal en Majadahonda y la dirección científica en Barcelona. Quiero recordar que España es líder mundial en terapias avanzadas, participación pública y en inversión pública.

Por último, me gustaría destacar la aprobación de un real decreto por el que se crea y se regula la comisión nacional para la conmemoración del centenario de la generación del 27 con el objetivo de impulsar y coordinar actividades a lo largo de todo el país para celebrar..., bueno, pues para celebrar esta conmemoración. Y permítanme aquí una pequeña licencia, un humilde homenaje a una generación que no fue simplemente un grupo de poetas brillantes. Representó la culminación de la llamada Edad de Plata de la cultura española. Un movimiento cultural que resultó fundamental para la visibilización de la mujer, nuestra irrupción en la vida pública y artística gracias al papel de Las Sinsombrero. Artistas como Maruja Mallo, María Zambrano o Rosa Chacel desafiaron las normas sociales de la época, participaron activamente en la renovación cultural de nuestro país y siguen siendo, y muy necesario, además, fuente de inspiración para nosotras y para el resto de la sociedad casi 100 años después.

Y antes de terminar, me gustaría realizar un pequeño apunte económico de una noticia que hemos conocido esta misma mañana. Según los datos de la Encuesta de Población Activa del Instituto Nacional de Estadística, por primera vez desde hace 18 años, el paro baja del 10 % y alcanzamos los 22 millones y medio de ocupados. Son datos que indican el buen momento de nuestra economía y que suponen, sin lugar a dudas, un éxito de país. Ahora sí, sin más, cedo la palabra a la ministra Ana Redondo.

Ministra de Igualdad, Ana Redondo. – Muchísimas gracias, ministra portavoz. Evidentemente, gestionar y gobernar es dar respuesta y seguir mejorando. Por eso traemos este contrato de dispositivos telemáticos para el seguimiento de las órdenes de alejamiento de maltratadores por violencias machistas, tanto violencia de género como violencias sexuales.

Por ponerles en contexto, por recordar el contexto, sepan que, en este momento, las empresas que están gestionando este servicio es una UTE de Vodafone con Securitas España. Es un contrato que se inicia en noviembre de 2023 y que concluirá el 6 de mayo de 2026. Desde el primer momento de la puesta en servicio de este nuevo mecanismo, de este nuevo servicio, una única empresa hasta 2023 había sido la adjudicataria y, por lo tanto, gestora del servicio: Telefónica. Y cuando se produce el cambio y la transición entre contratos, que supone también una transición entre plataformas, se encuentran distintas disfunciones en cuanto a la itinerancia de datos.



Por ponerles también en situación, son 30 millones de geolocalizaciones al día las que tiene que gestionar la plataforma. Esas disfunciones, como todos recordarán, fueron incorporadas a la memoria de la Fiscalía General del Estado de 2024, que hacía referencia a que se había producido un número importante de sobreseimientos y de órdenes de absolución de algunos maltratadores en España.

Ante esas noticias, por supuesto, todo el Ministerio se puso a trabajar y, fundamentalmente, hicimos tres cosas. La primera, ponernos en contacto con las víctimas, conocer exactamente lo que había ocurrido. También con las trabajadoras del servicio Cometa. En segundo lugar, desde luego, pasamos a exigir explicaciones y, por lo tanto, pusimos en marcha dos informes, dos investigaciones: una investigación interna y una investigación a través de una auditoría externa. Y, en tercer lugar, también exigimos y pedíamos a las distintas instituciones, fundamentalmente el CGPJ y la Fiscalía General del Estado, que nos reportaran esas sentencias absolutorias o de sobreseimiento.

Bien, a fecha de hoy, seguimos esperando esas sentencias. Por lo tanto, creo que es importante tener en cuenta que han transcurrido unos meses y, a fecha de hoy, todavía estamos a la espera de conocer esas sentencias absolutorias o esos sobreseimientos. Con todo, fuimos conscientes de que había que mejorar el contrato y de que había que incorporar aquellas mejoras derivadas de las investigaciones que tanto internamente como externamente, de auditoría externa, se nos trasladaron. Y eso es lo que hacemos en el presente contrato: incorporar todas las mejoras que van a permitir que el servicio sea mucho más eficaz y mucho más eficiente. Es evidente que la tecnología puede fallar, pero lo que no puede fallar es la respuesta de un Gobierno responsable, y esta es la respuesta que damos.

Básicamente, por hacer un recordatorio de las mejoras que se incorporan, hay mejoras genéricas. El presente contrato es un contrato que salió a licitación por 50.100.000 euros y por tres años. Perdón, por 30 meses de duración. El presente contrato sale por una cuantía de 71.350.000 euros y con una posible ampliación hasta los 111 millones de euros si finalmente se ejecutan las prórrogas, porque es un contrato que sale por tres años, ampliables uno más uno. En total, podríamos llegar a cinco años, 111 millones de euros.

En cuanto a las mejoras en los dispositivos. Son muy importantes. En primer lugar, se incrementa el número de dispositivos en stock. Esto nos va a permitir cambiar aquellos dispositivos que tengan manipulación o cualquier tipo de disfunción en tiempo récord, un máximo de 24 horas. Por lo tanto, se incrementa ese stock para facilitar los cambios en los dispositivos. En segundo lugar, fundamentalmente se va a apostar por un dispositivo de tobillera porque, según nos indican los técnicos, es un dispositivo mucho más fiable, menos manipulable y, por lo tanto, se incorporan también todos los mecanismos antivandálicos que van a permitir que ese mecanismo sea mucho más

seguro. En tercer lugar, se incorpora una tarjeta SIM a los móviles que portan las víctimas y también los agresores. Por lo tanto, no se va a poder extraer. Es una tarjeta incorporada e inextraíble que va a facilitar también el seguimiento en todo momento de la geolocalización. Y por último lugar, una cuestión que nos trasladaban las víctimas con las que hemos contactado, una mejora en las baterías. Baterías de más larga duración que van a permitir mayor autonomía de las víctimas.

En segundo lugar, incorporamos mejoras en la Sala Cometa. La Sala Cometa en este momento está actualizada con 151 trabajadores, pero el contrato se inició con 70 operadoras. Ahora mismo, como digo, ya hay 151 trabajadoras, fundamentalmente son mujeres, en este servicio. Subrogamos la totalidad de las trabajadoras y también incorporamos coordinadoras. Coordinadoras tanto de materiales, para poder aportar aquellos stocks que se necesiten y coordinación también con otras instituciones que nos ayudan en la protección y que configuran ese sistema de protección a las víctimas. Fundamentalmente estamos hablando de coordinación con VioGén, coordinación con LexNET y también coordinación con las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado.

En tercer lugar, y voy concluyendo, también se incorporan importantes mejoras en torno al seguimiento del contrato. Tenemos en este momento planes de actualización y planes de seguimiento, que se refuerzan con el próximo contrato. Todo ese plan de contingencia se hace más seguro, más fiable y más exigente. También se incorpora personal de ayuda y apoyo psicológico a los propios trabajadores y a las propias trabajadoras del dispositivo, del operativo Cometa. Y, por último, se exigirá a la empresa adjudicataria que incorpore al contrato todas aquellas mejoras que se puedan producir en la vigencia del contrato, en esos tres años más uno más uno.

Por lo tanto, esperamos que esas actualizaciones y la innovación se puedan producir tan pronto y tan ágilmente como sea posible. Creo que, en definitiva, lo que hacemos es incorporar novedades, incorporar mejoras, y hacer que el servicio sea mucho más seguro para las víctimas y, en definitiva, para la sociedad española. Gracias.

Portavoz. – Gracias, ministra. Ministro.

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente. – Muchas gracias. Buenos días. Comparezco hoy una vez más recalcando que lo hago con un profundo sentimiento de respeto, de responsabilidad y también de prudencia. Y, sobre todo, con la conciencia muy clara de que ninguna palabra, ninguna medida, ninguna decisión, puede aliviar el dolor de quienes han perdido a un ser querido. Y tampoco puede borrar ni las secuelas físicas ni las emocionales de quienes han resultado heridos. Aun así, es nuestra obligación comparecer, dar la cara y explicar con claridad lo que estamos haciendo y por qué lo hacemos.



Lo primero, y antes de comenzar, quiero trasladar de nuevo el cariño y el acompañamiento a las víctimas, a sus familias y a las personas afectadas por los graves accidentes ferroviarios ocurridos la semana pasada. España ha vivido, en un intervalo de apenas tres días, dos tragedias ferroviarias de una magnitud excepcional.

El 18 de enero de 2026, como saben, a las 19:43 horas, tuvo lugar el gravísimo accidente de Adamuz, en la provincia de Córdoba, en una línea de alta velocidad. El día se vieron implicados dos trenes, el Alvia 2384 y el Iryo 6189, con 527 pasajeros a bordo. Como consecuencia de este siniestro, 45 personas perdieron la vida y 123 resultaron heridas, algunas de ellas con lesiones de enorme gravedad.

Tan solo dos días después, el 20 de enero, se produjo un segundo accidente en la red de Rodalies, en la línea R4, entre Gelida y Sant Sadurní d'Anoia. En este caso, una persona falleció y 41 resultaron heridas. Además de una importante afectación al servicio y a la vida cotidiana de miles de ciudadanos que utilizan el ferrocarril cada día. En conjunto, entre ambos accidentes, 210 víctimas directas, 46 personas fallecidas, 164 personas heridas.

Pero ninguna cifra explica por sí sola lo ocurrido. Detrás de cada número hay un nombre, hay una historia, una familia que esperaba o una vida que ya no será la misma. Y es desde ese profundo respeto desde donde quiero construir la respuesta institucional de mi Ministerio. Y, por supuesto, la de todo el Gobierno. Desde el primer momento, se activaron todos los mecanismos de respuesta y de emergencia disponibles. Profesionales sanitarios, equipos de rescate, fuerzas y cuerpos de seguridad, personal ferroviario, servicios de protección civil y técnicos, actuaron con rapidez, profesionalidad y entrega. Pero la responsabilidad de las instituciones no termina en el lugar del accidente; comienza, de hecho, después.

Hubo dos puntos que recalqué en aquella primera comparecencia el pasado miércoles nada más volver de Córdoba. El primero era que no nos vamos a olvidar de las víctimas ni de sus familiares. Por eso comparezco hoy para presentar el real decreto ley de medidas urgentes de apoyo a las víctimas de los accidentes ferroviarios de Adamuz y de Gelida que acabamos de aprobar en Consejo de Ministros. Una norma que nace del aprendizaje, sin duda, de algunas experiencias pasadas, y también de una convicción muy clara: ante una tragedia de esta magnitud, el Estado no puede limitarse a los tiempos ordinarios, debe estar presente, debe anticiparse y debe actuar con humanidad.

Nuestro ordenamiento jurídico reconoce, desde hace años, el derecho de las víctimas de accidentes ferroviarios y de sus familiares a una asistencia integral. Existen planes de atención, seguros obligatorios, coberturas de responsabilidad civil y garantías establecidas, tanto en la normativa nacional como en la europea. Todo ello es imprescindible y todo ello seguirá aplicándose con el máximo rigor. Pero también

sabemos que los procedimientos ordinarios y los tiempos judiciales no siempre responden a la urgencia vital de quienes han sufrido una tragedia como esta.

Las víctimas no pueden esperar, como ha sucedido en accidentes pasados, años para recibir apoyo económico que les permita afrontar gastos médicos, tratamientos psicológicos, desplazamientos, cuidados continuados o, simple y llanamente, la reorganización completa de su propia vida cotidiana. La incertidumbre económica no puede añadirse al dolor emocional. Y por eso aprobamos hoy este real decreto con un doble objetivo. En primer lugar, establecer ayudas inmediatas a las víctimas. En segundo lugar, adelantar parte de las indemnizaciones correspondientes al seguro de responsabilidad civil.

En total, entre ayudas y adelantos, las cantidades ascienden a 20 millones de euros, diez correspondientes a ayudas y diez correspondientes a los anticipos. El desglose, les voy a poner el ejemplo más claro, que es un caso de fallecimiento, la ayuda directa asciende a algo más de 72.000 euros por persona fallecida y la misma cifra de anticipo de seguro. ¿Por qué esta cantidad? Porque es la que se establece en el baremo del seguro obligatorio. Por tanto, lo que va a hacer el Gobierno es abonar inmediatamente 72.000 euros en concepto de indemnización a fondo perdido. Obviamente, exento de tributación. Y otros 72.000 como anticipo a las cantidades que eventualmente y en su día percibirán las víctimas con cargo al seguro de responsabilidad civil. Añadirles que también, por ley, una vez que el seguro obligatorio determine las lesiones y las personas fallecidas, recibirán una cantidad adicional idéntica por parte del seguro obligatorio. Es decir, en un plazo que no debe superar el que la ley establece para que el seguro obligatorio asigne el baremo a cada víctima en función de su situación, hay 14 tramos para lesionados y el de fallecidos y sus familiares, en un plazo no superior a ese, que es de tres meses, una víctima por fallecimiento recibirá 210.000 euros, de los cuales aproximadamente..., 216.000, de los cuales, 72.000 serán a fondo perdido, 72.000 como anticipo a cargo del seguro de responsabilidad civil y 72.000 como consecuencia del seguro obligatorio.

En los supuestos de lesiones corporales, las ayudas se estructuran también con arreglo al baremo existente en función de su nivel de gravedad, y varían desde los 2.400 euros en los casos de menor entidad hasta los más de 84.000 en los casos de lesiones de máxima gravedad. E, igualmente, la misma cifra correspondiente a la parte del anticipo de seguro, es decir, lo mismo que les he explicado para los casos de defunción se realizará en este caso.

El otro día, tengo delante al periodista, me preguntaba en una entrevista si vamos a consentir que pasara lo mismo que pasó en Angrois. No, no lo vamos a consentir. Por eso aprobamos esta medida. No vamos a consentir que haya víctimas que estén diez años esperando a recibir una indemnización. Por supuesto, hemos aprendido y por eso aprobamos esta medida.



Estas cantidades se van a abonar en un único pago. Como digo, van a ser compatibles con las indemnizaciones de los seguros obligatorios y de responsabilidad civil, exentas de tributación, para que el importe llegue íntegramente a las personas afectadas sin cargas añadidas ni trámites innecesarios. No se trata de poner precio al dolor, quiero que quede muy claro. Eso es imposible. Se trata de garantizar que ninguna víctima ni ningún familiar tenga que afrontar, además de una tragedia personal, una situación angustiosa económica o de desamparo institucional.

Aprobamos este real decreto ley porque concurren circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad, tal y como lo permite nuestra Constitución. Pero, más allá del fundamento jurídico, hay una razón esencial: la necesidad de responder como Estado. La rapidez es la respuesta institucional. No solo es una cuestión administrativa, es una forma de cuidar, es una forma de acompañar. Es una forma de decir con hechos, y no solo con palabras, que las víctimas y las familias no están solas y que las instituciones estamos a su lado.

Sabemos que ninguna ayuda económica va a reparar lo irreparable, pero también sabemos que no actuar o hacerlo tarde añade injusticia al dolor, y eso es algo que no podemos permitirnos como sociedad. Este real decreto es, en definitiva, un compromiso con las 46 personas fallecidas, con los 164 heridos, con sus familias y con el conjunto de la ciudadanía. Un compromiso de acompañamiento y de respeto.

Quiero decirles también que, en paralelo, vamos a iniciar las modificaciones normativas necesarias para articular un mecanismo estructural de intervención pública mediante el cual el Estado pueda acordar asumir, atendiendo a diversos factores y con carácter anticipado, el abono de un porcentaje de las indemnizaciones correspondientes a los daños personales derivados de los accidentes de transporte colectivo, sin perjuicio de la posterior determinación de la responsabilidad civil de las personas físicas o jurídicas responsables del accidente. Es decir, hablamos de un mecanismo que garantice plena atención en este tipo de siniestros, centrado, eso sí, en el transporte colectivo. Siniestros que hayan tenido lugar en el transporte colectivo.

Y, desde el respeto del que hablo, quiero volver a incidir en algo que recalqué también en la comparecencia del pasado miércoles. Dije que comparecería y daría las explicaciones necesarias las veces que hiciera falta, que no me iba a esconder, y aquí estoy de nuevo. Porque pienso realmente que la transparencia y el esclarecimiento de los hechos es respeto a las víctimas y a sus familiares. Y pueden seguir contando conmigo para ello. Así que vamos a seguir trabajando para esclarecer lo ocurrido, para reforzar la seguridad ferroviaria en la medida que sea posible y para garantizar que las víctimas reciben toda la atención que merecen. Así que, a partir de aquí, de nuevo a su disposición para las preguntas que quieran realizar. Gracias.

Portavoz. – Muchas gracias, ministro.

José Miguel Blanco Bermejo (Agencia EFE). – Gracias, buenas tardes. Para el ministro, si, tras los ceses que ha habido en Renfe y ADIF por la situación en Rodalies, es esperable o baraja algún cese por el accidente de Adamuz. Y cómo afronta la comparecencia del próximo jueves en el Senado con el Partido Popular insistiendo en pedir su dimisión y considerando que no fue un accidente, sino que fue una negligencia del Gobierno.

Y para la portavoz, después del acuerdo con Podemos, si el Gobierno da por hecho el apoyo de este partido a la delegación de competencias en materia de inmigración a Cataluña, tal y como está pidiendo Junts. Podemos ya se ha abierto a ello. Y, por otro lado, a la espera de lo que ocurra hoy en el Congreso, si el Gobierno puede garantizar que los pensionistas no verán mermadas sus prestaciones en el mes de febrero si finalmente no se apoya hoy el real decreto. Gracias.

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. – Sí. En primer lugar, me gustaría desvincular completamente los dos ceses, tanto en ADIF como en Renfe, que se han producido en el ámbito de Rodalies con el accidente de Adamuz. Ya he visto algunas interpretaciones maliciosas, una más, como siempre, en las que se decía que, en el caso de Rodalies, había habido solo un fallecido y, sin embargo, ya había la asunción de dos responsabilidades en forma de ceses y que, en el caso de Adamuz, con 45, no se había asumido ninguna.

Lo primero que quiero dejar claro es que los ceses en Rodalies no tienen ninguna relación con el accidente que ha costado una vida el martes pasado. Entre otras cosas, porque, como saben ustedes, el accidente se produce como consecuencia del derrumbamiento de un muro, producido por el peso de un talud como consecuencia de las lluvias, que ni siquiera pertenece a la red ferroviaria. Es decir, ni es de ADIF ni es de Renfe. Ninguna responsabilidad hay en ADIF y en Renfe en relación con esa muerte, y, por tanto, nada tienen que ver esos ceses con el accidente mortal de Rodalies. Las razones de los ceses las ha proporcionado el secretario de Estado, está en Cataluña y a ellas me remito, pero nada tienen que ver. Las responsabilidades en el caso de Adamuz se establecerán cuando tengamos suficientes elementos de juicio en la mano como para atribuir las, cosa que en este momento no sucede.

En cuanto a la comparecencia en el Senado, la afronto con normalidad democrática. Es lógico que se comparezca en el Parlamento a dar explicaciones. Es verdad que no ha sido así en tiempos pretéritos. Se hacen ahora muchas comparaciones de esta tragedia con la DANA, que poco tiene que ver. Aunque, si se quiere entrar en ellas, no tengo ningún inconveniente. Pero tuvimos un accidente muy grave en Angrois, el presidente del Gobierno no compareció ni en el Congreso ni en el Senado. Nunca. Y la ministra de entonces, Ana Pastor, compareció solo en la Comisión de Transportes del Parlamento, no compareció en el pleno. Yo lo voy a hacer el jueves en el Senado.



Por tanto, de momento, lo primero que hay sobre la mesa es una diferencia evidente de cómo respondemos unos, cómo actúan otros. No sé por qué, cuál es la diferencia para que en aquel momento se considerara que no era necesario dar una explicación en pleno ni en el Congreso ni en el Senado, y, hoy, el mismo grupo que consideraba que no era necesario considera imprescindible que esas explicaciones se den.

En todo caso, estoy a disposición del Parlamento. Compareceré no digo con sumo gusto, porque, desde luego, la circunstancia no es precisamente plato de gusto de nadie, pero lo haré y daré todas las explicaciones que estén a mi alcance, como he hecho desde el minuto uno de esta situación. Que el Partido Popular pida mi dimisión permítame que le diga que no representa ningún tipo de sorpresa. Es decir, creo que han tardado bastante en hacerlo para lo que son los parámetros habituales con los que se comportan generalmente. Tengo la conciencia muy tranquila de que hago mi trabajo lo mejor que puedo. Estoy al frente de mi ministerio en el puente de mando, no en ningún reservado, dando la cara. Y, por tanto, lo que el Partido Popular pida o deje de pedir no es lo que a mí me mueve y lo que me motiva. Yo actúo con arreglo a mi conciencia, a mi obligación, a mi sentido del deber, y ya está. Y tomaré las decisiones que tenga que tomar con arreglo a esos parámetros, no a los del Partido Popular. Gracias.

Portavoz. – Bien, me pregunta por cuestiones distintas. Lo que hemos dicho más de una vez, y lo repito, somos el Gobierno del diálogo, el Gobierno del acuerdo. Además, acuerdos que cumplimos. Se alcanzan con total transparencia, y acuerdos que mejoran la vida de la gente. Son cuestiones distintas y vamos partido a partido, pero siempre encontrando espacios de confianza, espacios de acuerdo, para mejorar la vida de la gente, como el que hemos traído hoy a este Consejo de Ministros.

En relación a la segunda cuestión. Yo pido responsabilidad a los grupos políticos. No se puede ir a votar esta tarde pensando en que el Gobierno solucionará la irresponsabilidad de una votación cuando hablamos de más de 10 millones de pensionistas que están en vilo y que, igual que han visto revalorizada su pensión en el mes de enero, quieren verla en el mes de febrero. Y la responsabilidad es ya. Y por eso apelo a ese ejercicio de responsabilidad de los grupos políticos.

Amaya García Alegría (Canal Sur). – **Hola, buenas tardes. Yo quería preguntar por la suspensión del funeral de Estado en Huelva. Al final, las víctimas un poco han enmendado la plana al Gobierno en el sentido de que han dicho que no era porque no podían acudir o porque todavía no estaban preparadas. Algunas víctimas han dicho que es por otros motivos, no quieren estar con el Gobierno... También consideran una humillación que Pedro Sánchez, que va a comparecer el 11 de febrero, lo haga con otros temas también. Al final, este jueves, los reyes van a ir a un funeral, pero católico, en Huelva. Creo que va a acudir María Jesús**

Montero. No sé si va a acudir algún otro miembro del Gobierno, si temen que vaya a haber tensión, como ocurrió en el funeral de Valencia.

Y al ministro Puente le quería preguntar por la investigación, porque la CIAF ha dicho que ellos sí que... Ha mostrado sorpresa el presidente diciendo que ellos creían que esa remodelación era integral, que se han llevado una sorpresa. Pide explicaciones también. Y, bueno, que no habría un problema en juntar dos carriles de épocas distintas si se hizo bien. La duda es si se hizo bien. Y hay otra pregunta que quería hacerle. En Galicia, ayer, en Monforte de Lemos, al parecer cayó una roca que impactó en un tren. Parece que no ha habido heridos, pero sí que hay sensación de inseguridad y miedo en los pasajeros. Queríamos saber si tienen más datos al respecto. Muchas gracias.

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. – Empiezo yo.

Portavoz. – Sí, sí.

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. – Respecto de esto último, de la sensación de inseguridad. En fin, yo creo que todos contribuimos a que se produzca si accidentes que son habituales, y más en las situaciones meteorológicas que estamos observando, automáticamente los elevamos a la máxima categoría. Ayer hubo un impacto de una roca con la parte delantera de un Alvia que procedía de Barcelona, dirección no sé si Coruña. Es más, el maquinista, en un momento determinado... Llegó a su destino. Creía que había impactado con un jabalí, no tenía claro. Hemos aclarado que era un desprendimiento de roca en una situación de máxima alerta meteorológica, en la que los trenes que discurren por tramos escarpados, que tienen taludes, etc., pueden sufrir en condiciones extremas este tipo de situaciones, ¿no?

Por ponerles un ejemplo. En el caso de Rodalies, las mediciones del agua que ha caído en Cataluña en estos años, según Meteocat, hay que remontarse 76 años atrás para encontrar un nivel de pluviosidad semejante. En trazados como, por ejemplo, el asturiano, el cántabro o el gallego, o el mismo de Rodalies, en los que la naturaleza está en el propio entorno del diseño de la vía, que en circunstancias de estas características se produzca una caída de una roca a la vía o que se produzca algún desprendimiento es algo lamentablemente casi inevitable. Pero no significa que haya inseguridad. De hecho, como digo, el incidente se saldó simple y llanamente con daños en la parte delantera del tren.

En cuanto a las manifestaciones del presidente de la CIAF... Mire, yo no voy a entrar en ningún debate con el presidente de la CIAF. Creo que uno de los problemas que puede presentar el que el presidente de la organización que está investigando el accidente haga manifestaciones públicas es que nos obligue a entrar en un debate



público sobre cuestiones en las que no deberíamos estar, ¿no? Porque no es así la situación, ¿no? No es así. No debe ser así.

En cualquier caso, sobre la renovación integral de la línea Madrid-Sevilla, no es que lo diga yo, es que lo dice el portal de contratación del propio ADIF. Vayan ustedes al portal, revisen ustedes la obra, verán ustedes como se denomina y todos los procesos de contratación que se han realizado al amparo de ese marco de rehabilitación o de renovación integral de la línea. Manifiestar sorpresa desde un entorno ferroviario altamente cualificado sobre cuál ha sido el contenido o el alcance de la renovación, a mí sí que me produce sorpresa porque esa información está disponible públicamente, y más para los expertos ferroviarios. Es decir, saber lo que se ha hecho en esa línea basta con entrar en el portal de contratación de ADIF y verán en qué ha consistido. Ha habido, creo, si no me fallan los datos, 88 procesos de contratación dentro del proyecto de renovación integral de la línea Madrid-Sevilla, que se llama así, no lo digo yo, lo dicen los expertos ferroviarios, porque se renueva la línea de extremo a extremo.

¿Quiere decir que se sustituyen en esa renovación todos los elementos integrantes de la vía? No. Del mismo modo que cuando uno afronta una renovación integral de su casa pues, a veces, no tira los muros, no tira las columnas, o incluso conserva las ventanas. Depende del estado en el que se encuentren. Y eso es lo que se hace en la renovación integral de la línea Madrid-Sevilla. Se preserva lo que se considera que no se debe de sustituir y se sustituyen en todos los puntos de la línea aquellos elementos que deben ser objeto de sustitución. Los más críticos, sin duda, los cambios, pero también se ha actuado en plataforma, drenajes, catenaria, sistemas de seguridad... Se ha renovado todo aquello que los técnicos han considerado que debía ser renovado. Y añade un elemento. La no renovación de una parte de los tramos de vía, en concreto en el punto del accidente, es intrascendente desde el punto de vista que ahora nos preocupa, que es el de la seguridad. Ninguna incidencia ha tenido en la causación del accidente y, por tanto, cualquier disquisición sobre la renovación o no de algunos tramos de carril es irrelevante para el accidente que nos ocupa, como, por cierto, el propio presidente de la CIAF ha expresado. No hay nada extraño en soldar carriles de distintas épocas. Fíjense, si fuera extraño no sería todos los días en todas las redes ferroviarias, al menos, que yo sepa, de Europa. Si hay que sustituir un cambio, si hay que sustituir un tramo de carril que se ha averiado, se corta, se quita ese carril y se sustituye por uno nuevo y se suelda a los preexistentes, que son de distintas épocas. Por tanto, no hay nada que en este momento nos impida hablar de seguridad por el hecho de que haya tramos de vía que son los originales en la implantación de la línea.

Y una reflexión general en cuanto a la terminología, porque entenderán ustedes que yo estoy tratando de hacer un esfuerzo explicativo en una materia que no es propiamente la mía, no soy ingeniero, y entro en muchos detalles técnicos a partir de

los conocimientos que me transmiten las personas, que sí tienen esos conocimientos en el Ministerio, que son muchas y muy cualificadas. Lo que no se puede es pedir intervenciones y explicaciones inmediatas de un ministro, intervenciones continuas, absoluta transparencia y que al mismo tiempo incluso no se puedan cometer errores en la terminología, en los datos o en las fechas y que se conviertan esa falta de precisión absoluta en la terminología o la traducción de la terminología técnica a lo que la ciudadanía puede entender de manera coloquial y se convierta eso en una especie de falta inexcusable o se convierta eso en una especie de intento de ocultación. Ya lo último que me quedaba por oír es que dar muchos datos es lo contrario de lo que yo creo que exige una situación como esta. Justo lo contrario. Los datos son importantes. Porque si en 16 entrevistas, cuatro ruedas de prensa, con esta que he dado, lo que se le puede reprochar, y hago un recopilatorio, es que he empleado el término "extraño" para definir el accidente, yo no tengo culpa de las interpretaciones malintencionadas que alguien quiera hacer. Pero extraño es. De hecho, hoy leía un informe de la CIAF del año 2016 en las que no se relataba en la historia ferroviaria española una rotura de carril que hubiera causado víctimas mortales. El informe está a su disposición. Por tanto, extraño es. En recta, por la parte trasera. Nunca empleé el término con la intención de inducir que había habido sabotaje, como algunos pensaron, ¿no? No. Nunca empleé ese término.

Lo segundo, si es renovación completa o integral y no se han sustituido algunos elementos de la vía, me remito al argumento que acabo de aportar. Es una renovación integral con arreglo al propio contrato y a los propios contratos y al portal de contratación de ADIF. Y a la propia definición ferroviaria que hacen de una renovación integral los técnicos. Y, en segundo lugar, en cuanto a un error que tuve en una fecha relativa a una auscultación, yo dije noviembre y era septiembre, para evitar los errores en ese tipo de cosas, se repartió en la rueda de prensa un folleto con 12 hojas en las que venían fecha por fecha las auscultaciones. Puedo cometer un error. De hecho, voy a cometer errores, pero, insisto, compatibilizar la transparencia absoluta con la perfección absoluta a la hora de comunicar, es imposible. Si cometo algún error, les aseguro que no es de mala fe. No tengo el más mínimo interés en que aquí no se sepa la verdad. Todo lo contrario. Todo lo contrario. Se lo debemos a las víctimas. Y no solo lo voy a demostrar con palabras. Les aseguro que lo vamos a demostrar con hechos en el día a día y en el tiempo que quede por venir que la mayor garantía que tienen las víctimas para que se sepa la verdad es este Gobierno y, en particular, este ministro.

Así que, que les quede a ustedes claro: nada que ocultar, nada que temer y, por supuesto, toda la verdad por delante. Si en algún momento cometo algún error, pediré disculpas, pero sean conscientes del esfuerzo comunicativo que estamos haciendo en una materia que cada vez se complica más. Ayer la soldadura. La soldadura, que si era de una dureza, que si era de otra. Se cogen los pliegos, se hace una



interpretación, sin contrastar, se publica, y después hay que hacer un desmentido a partir de datos que no se han querido contrastar. Ese es nuestro trabajo. Vamos a estar en todo momento ofreciendo explicaciones para que, insisto, quien más nos importa, que son las víctimas, tengan la garantía que es la búsqueda de la verdad y es el único objetivo que tenemos en este momento. Por ellos y por los que van a subirse al tren mañana, pasado, al día siguiente, por intentar reducir ese factor de riesgo todavía más de lo que ya está reducido. Tenemos un sistema ferroviario tremendamente seguro, de los más seguros de Europa. Vamos a intentar mejorarlo aprendiendo también de lo que ha pasado en este caso.

Portavoz. – Continuando con lo que estaba explicando el ministro Puente, el Gobierno tiene un máximo respeto por el dolor de las víctimas, respeta profundamente su voluntad porque este Gobierno va estar siempre al lado de las víctimas. En ese sentido nos pusimos en contacto con las familias de las víctimas a través de la subdelegación del Gobierno y se constató que una parte de los familiares preferían posponer la fecha del homenaje de Estado, otros no podían acudir, y, en consecuencia, tras esa constatación se acordó con la Junta de Andalucía el posponer ese homenaje. Por supuesto el Gobierno va a estar representado al máximo nivel en el funeral de Huelva. Será la vicepresidenta primera del Gobierno quien acompañará a sus majestades los reyes, además de otros miembros del Ejecutivo, y cuando sepamos quiénes van a ser, así se lo comunicaremos.

La tercera pregunta, en relación a la comparecencia del presidente, esa comparecencia tendrá, en un eje central, en relación al accidente de Adamuz, pero, por supuesto, sin dejar de lado otras cuestiones que son objeto de la comparecencia.

Clara Pinar Cotarelo (20 Minutos). – Hola, buenas tardes. Quería preguntarle al ministro de Transportes por otro proyecto que existe de renovación de la línea, que es la Madrid-Barcelona. Estaba previsto que empezase este año. No sé si hay alguna novedad, si tienen plazos, y en este caso si va a estar más acotado o definido, qué tipo de intervención se va a hacer, si se van a renovar todos los elementos o, como en el caso de Madrid-Sevilla, solo los que se considere que están en mal estado. Quería preguntarle también, en relación a una pregunta que hacía una compañera, sobre el temor o la aprehensión, cuanto menos, que existe en los pasajeros a montarse en un tren. No sé si admite que eso es así, por lo menos, según de cómo se cuenten las cosas, y le preguntaba porque no sé si en este contexto mantiene la idea de hacer circular los AVE Madrid-Barcelona a 350 km, si es el momento para mantener este proyecto o, dado el estado de ánimo general, no.

Y quería preguntar a la ministra portavoz y de Seguridad Social sobre el decreto omnibus. Usted espera que se apoye, pero, si no, quería saber si el Gobierno se

plantea trocearlo, por lo menos, para que se apruebe la subida de pensiones para este año. Gracias.

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. – Efectivamente hay una partida de compra de traviesas para la renovación de la Madrid-Barcelona empezando por el tramo Madrid-Calatayud. Ha dicho usted que estaba prevista para 2026. Efectivamente, así lo anunciamos hace tres meses. No recuerdo la fecha, en aquella comparecencia pública, en la que anunciamos que la línea se transformaría... No se transformaría... Llegaría a los 340 km/h de velocidad máxima. Realmente lo que hemos hecho ha sido anticipar en un año renovación integral que estaba prevista realizar a partir de 2027. Para que vean que hace tres meses ya tomamos esta decisión. Y lo hicimos anticipándonos, precisamente, a eso que ahora se pone tan en boga que son los avisos de los maquinistas.

Los maquinistas, sobre todo en esa zona, la Madrid-Calatayud, nos avisan de problemas que tienen la mayor parte que ver con el confort. No queremos esperar a que la vía se pueda deteriorar más y hemos tomado la decisión de anticipar su renovación integral al año 2026. Vamos a empezarla este mismo año y vamos a empezarla por el tramo que peor está en este momento, desde Calatayud a Barcelona y a Girona tenemos muchos menos problemas, tenemos la línea en aparente mejor estado y, por tanto, vamos a empezar por la parte más débil de la infraestructura, que es, en este momento, Madrid-Calatayud.

Respecto al miedo... Entiendo el miedo. Lo entiendo. El miedo es humano y a veces responde a premisas razonables y racionales y otras veces son más subjetivas o más viscerales. Entiendo que al igual que en la aviación se produce un accidente de avión e, inmediatamente, a todo el mundo nos da un poco más de miedo volar, por tanto, es humano y es comprensible. Yo no lo reprocho. No seré yo quien diga que se está poniendo en juicio o en riesgo por hablar abiertamente del miedo la seguridad de nuestra red ferroviaria. Es humana y lo entiendo. Lo que quiero es trasladar un mensaje de calma, de tranquilidad. Nuestro sistema es un buen sistema. Es un sistema seguro, con muchos controles. Eso no significa que sea inexpugnable. Ninguno lo es. Hay factores de todo tipo. Fíjese, tan imprevisibles como yo creo que ha sido este, que pueden presentarse, pero esto es algo verdaderamente excepcional y, por tanto, yo creo que esto, con el tiempo, se irá venciendo. Entiendo este momento inicial pero creo que esto se irá venciendo.

En relación con la velocidad, la Madrid-Barcelona es una línea diseñada para 350 km/h. Se diseñó así, se concibió así. Es verdad que no se circula a esa velocidad porque en las pruebas de vía se detectó que con las traviesas que en este momento hay en la vía, y que son las que hay en todas partes, las traviesas convencionales, las piedras, a partir de 310 km/h, las aspiraba el tren y eso podía producir daños en el tren y se descartó ir a más de 310 km/h. A veces se va a esa velocidad. A menos,



pero cerca de esos 310, en la línea Madrid-Barcelona. ¿Qué es lo que hacemos ahora? Lo que hacemos ahora es que, aprovechando la renovación, y que la línea está diseñada para 350, sustituir ese elemento que en este momento impide que en la línea se transite a la velocidad máxima y, con ello, permitirlo. Es una decisión estructural que tiene, incluso, su raíz en el momento en el que se diseñó la línea. Y que nada tiene que ver ni tenemos que ponerlo en relación con un accidente que, por otro lado, nada ha tenido que ver con la velocidad. Los trenes iban a 200, lo quiero recordar. Es decir, aquí no ha habido un problema con la velocidad.

Y quiero esto también relacionarlo con la necesidad de que el transporte sostenible se vaya abriendo camino. Hablamos de la reducción de los vuelos interiores, de los vuelos de corto radio. Bueno como para que los vuelos de corto radio se reduzcan hay que ofrecer alternativas. Competitivas. Y la alternativa más competitiva con los vuelos de corto radio es el tren. Y está demostrado. En el momento en el que somos capaces, en tramos... en distancias de en torno a 500 o más kilómetros, acercarnos o rebajar las tres horas de trayecto, ponemos al tren en condiciones de competir con el avión, y así nos lo dicen los datos, las cifras. En Galicia, en este momento, en el corredor gallego, el hecho de haber colocado Santiago de Compostela en el entorno de las tres horas en relación con Madrid ha producido un trasvase inmediato de usuarios del avión al tren. Así es como se cambia el transporte y así es como se da masa crítica al transporte sostenible.

Por tanto, la velocidad no es un capricho, es tiempo, técnicamente se puede, y, por tanto, lo que tenemos que hacer es, con ese tiempo, competir, competir con el avión, generar transportes que no produzcan emisiones, que sean seguros, por supuesto, y que sean también eficientes a la hora de comunicar unos territorios con otros. Por eso la velocidad no es un capricho ni está conectada con la coyuntura, es una decisión estructural de país que quiere seguir avanzando hacia un ferrocarril cada vez más moderno, cada vez mejor dotado, y, por supuesto, cada vez más seguro, ¿no? Pero, insisto, son parámetros, seguridad y, en este caso, velocidad, que no han tenido ninguna relación en la causación del accidente.

Portavoz. – No nos adelantemos a que pase el día, vamos a ver que tenga lugar esa votación. Hablaba antes a su compañero, pedía responsabilidad, la responsabilidad es ahora, pero agradezco su pregunta para, bueno, pues para aprovechar y que la ciudadanía sepa qué es lo que se está poniendo encima de la mesa y qué es lo que se está, bueno, sometiendo a votación. Hablamos, por supuesto, de revalorizar pensiones un 2,7, que es lo que ha subido la cesta de la compra, en lo que tiene que ver con las pensiones de jubilación, pero hasta más de un 11 % las pensiones de los más vulnerables: pensiones de viudedad, de orfandad, ingreso mínimo vital, también graves incapacidades. Y además de eso, estamos hablando de un escudo social: jubilación anticipada de bomberos forestales y agentes forestales, que nos protegieron

en los incendios el pasado verano, un escudo social en el bono eléctrico, prorrogar ayudas de la DANA, más médicos de atención primaria... Estamos hablando de eso. Estamos hablando de eso. Así es que, insisto, vamos a dejar que tenga lugar la votación y pido responsabilidad a los grupos políticos.

Carlos Elordi Cué (El País). – Sí, sobre inmigración, algunos detalles. ¿Cuándo estará el documento? Porque ha dado detalles, pero no tenemos un papel. Entiendo que el Consejo de Ministros no ha estudiado el documento. ¿Cuándo estará? ¿Cuándo será público? Y si son 500.000 personas. Como nos decía ayer Podemos, podrían llegar a ser 500.000 personas.

Y desde el punto de vista más político y de fondo, ¿qué explica para usted que, en casi todos los países europeos, en Estados Unidos, en varios países de América, se está cerrando a la inmigración, todos los Gobiernos, incluso Gobiernos progresistas o socialdemócratas, como el inglés, están retrocediendo en temas de inmigración, ¿y en España va en camino contrario y hace una regularización extraordinaria? ¿Qué explica, aparte del Gobierno progresista, qué explica...? Si creen que la sociedad española está en un ambiente diferente para apoyar esto. Parece que no tendría apoyo en el Congreso por Junts, pero ustedes siguen adelante. ¿Cree que la sociedad lo va a recibir de esa manera?

Y luego, el tema de la transferencia de inmigración a la Generalitat, que no ha contestado, si cree que con este acuerdo con Podemos, podemos estar más cerca de recuperar esa transferencia a la Generalitat, que era importante para Junts y, por tanto, para la estabilidad de la mayoría.

Y sí, al ministro Puente... Usted decía: "No podemos atribuir responsabilidades", pero, efectivamente, el jefe de la investigación está ya atribuyendo, de alguna manera, está apuntando directamente a la soldadura. ¿Usted está en condiciones...? Se lo pregunto al revés. ¿Está en condiciones de garantizar que la obra no fue la culpable del accidente, la responsable? Y si fuera así, si se confirmara lo que dice el que está investigando, que es que todo pinta a que es la soldadura, ¿qué responsabilidades cree que habría que tomar? Si estamos hablando de los máximos responsables de ADIF o a qué está apuntando. Muchas gracias.

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. – Empiezo yo si quieres.

Portavoz. – Sí, por favor.

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. – Es que, claro, es entrar ahora en hipótesis o tesis que se han planteado verbalmente en una entrevista sin un informe de laboratorio. No puedo... Pero, es que, claro, imagínese que ahora yo digo: "Pues



si pasa esto, haría esto", y que sea al final otra cosa, ¿no? Vamos a ver qué es lo que ha pasado. La soldadura, qué es lo que se ha hecho... Hasta ahora tenemos, y lo he explicado con total transparencia, el proceso de realización de las soldaduras tiene un libro de 300 páginas, las soldaduras de ese tramo. Todas se han comprobado una a una, con ultrasonidos, el día de su realización, con líquidos. Después se ha hecho una prueba de ultrasonidos aleatoria, a los seis días, sobre el 30 % del total de las soldaduras, siguiendo los procedimientos. Es que... Me estoy pronunciando sobre... En el aire. No sé. Entonces, cuando llegue ese momento, pues veremos a ver qué ha pasado, si es que ha habido algún error que se ha cometido, si no se ha sabido detectar... Es que es... Como digo, ahora mismo es especularlo.

Portavoz. – Vamos a ver si contesto a todas las preguntas, que le agradezco, Carlos. Bueno, esto no es una cuestión que tenga que votarse en el Congreso de los Diputados. Lo que hemos empezado hoy es el pistoletazo de salida al trámite de urgencia, pero esto tiene, este real decreto que modifica el reglamento de la ley de extranjería, tiene una tramitación. Lo que estimamos es que para los primeros días de abril pueda abrirse "de facto" ya el procedimiento, las solicitudes se puedan presentar, y ese plazo va a estar abierto hasta el 30 de junio.

Lo que está haciendo este país hoy tiene tres legitimaciones. En primer lugar, tiene una legitimación política. Quiero recordar que la ILP, la iniciativa legislativa popular, que recogía 700 000 firmas, fue votada por una amplísima mayoría. Solamente Vox votó en contra de la toma en consideración de la ILP en abril del 2024. También tiene una legitimación social. No hay más que ver, bueno, pues diferentes... Primero, los impulsores de esa iniciativa, pero también las voces que se han escuchado, no solamente en estas horas, sino también en estos pasados meses. Desde los agentes sociales, los agentes económicos... Y tiene una legitimación, también le decía, económico-social, precisamente por eso, por los diferentes postulados de sindicatos y patronal.

En ese sentido, lo que estamos haciendo es, bueno, pues no mirar para otro lado, dignificar y reconocer a las personas que ya están en nuestro país, y dar respuesta a una realidad con una coherencia que es la que tiene el Gobierno de España en su política migratoria, que pone en el centro los derechos humanos y que trabaja por una migración regular, ordenada y segura, y que pretende ser, contestando a su pregunta de por qué otros no, pretende ser, y de hecho es, faro que guía a muchos países, que preguntan... Porque hoy, que hemos conocido esos magníficos datos de la EPA y de la reducción del desempleo, no son pocas las voces internacionales que, precisamente, justifican y explican el buen desempeño de la economía española por esa gestión de la política migratoria que pone en el centro los derechos humanos y el aporte de las personas extranjeras en nuestro país, que ya representan más de un 14 % del total de afiliados.

Así que, no solamente pretendemos seguir siendo faro, sino que quiero pensar que vamos a ser semilla y germen para luchar contra el avance de esa ola ultraderechista que intenta abrirse paso, y contra la que vamos a poner todo lo que está en nuestras manos para frenarla. Con coherencia, con valores y con lo que ha sido siempre nuestro país, un país que tiene memoria, un país que ha sido emigrante y que hoy es un país de oportunidades. Así es que, con todas las legitimaciones, yo creo que hoy es un gran día para nuestro país.

Carlos Elordi Cué (El País). –¿Son 500.000?

Portavoz. – Ah, perdón, sí. Las estimaciones, sabe que son estimaciones, pero las estimaciones son en torno a 500 000 personas.

Carlos Elordi Cué (El País). –¿Y la transferencia de inmigración es más fácil ahora?

Portavoz. – Bueno, lo he contestado antes a su compañera, y si no, pues ahondo un poco más en la respuesta. Como sabe, este Gobierno cumple sus acuerdos. Y, además, los acuerdos son positivos siempre. En relación a la delegación de competencias, suponía y supone que una comunidad autónoma, como administración más cercana, tenga esa responsabilidad, frente a otras que están haciendo una auténtica insumisión en sus competencias, en lo que tiene que ver, por ejemplo, con los menores no acompañados. Bueno, pues son acuerdos que lo que hacen es avanzar para que esa política migratoria, que es integral, bueno, pues tenga un papel, en el marco constitucional, una comunidad autónoma. Insisto, el Gobierno cumple sus acuerdos. Son acuerdos que mejoran la vida de la gente y, bueno, evidentemente, estamos todos los días generando espacios de confianza y de diálogo para que las diferentes fuerzas políticas alcancen acuerdos. Esa es la manera de proceder de este Gobierno y esa va a seguir siendo. Son cuestiones distintas. Y cuando se alcanzan los acuerdos, se cuentan con total transparencia, como estoy haciendo hoy en relación a ese proceso de regularización extraordinaria.

Paula Brujats Rubirola (Catalunya Ràdio). – ¿Qué tal? Buenos días a todos. Primero, a la ministra portavoz, preguntarle dos detalles más de la regularización. ¿Dónde se tendrá que hacer este trámite? ¿Lo van a canalizar las Delegaciones del Gobierno o será en dependencias policiales? Lo pregunto porque los sindicatos de la Policía están ya alertando de un posible colapso. ¿Quién va a centralizar esta gestión? ¿Y qué pasa con las personas que actualmente tienen solicitudes en curso y que están pendientes de resolver? ¿Tendrán que tramitar y empezar de cero todo el proceso o irán por otra vía? Sobre el tema de Junts y de la delegación de competencias, preguntarle si creen que, en los próximos meses, si, por poner una fecha, si antes de verano podremos ver esta votación en el Congreso y que esta vez sí salga adelante.



Y al ministro de Transportes, sobre la crisis en Rodalies en Cataluña, preguntarle cuándo calcula usted que se podrá retomar la circulación con total normalidad. Si nos puede dar una fecha exacta para que esto pase. Si con las dimisiones de ayer o los ceses de ayer en ADIF y Renfe dan por zanjada la crisis. Y si hacen algún tipo de autocrítica desde el ministerio o desde ADIF o desde Renfe por cómo se ha hecho esta gestión y, sobre todo, la información que se dio a los viajeros en estos últimos días. Y ya, por último, la línea Madrid-Barcelona sigue acumulando reducción de velocidad en algunos puntos, también, cuándo cree que recuperará la normalidad total y qué tramos mantienen ahora mismo esta reducción de velocidad. Muchas gracias.

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. – En este momento no sé el número de tramos que tienen una limitación temporal de velocidad. He explicado a lo largo de la semana pasada las razones por las que esto se estaba produciendo. Yo espero que vayamos paulatinamente a la normalidad en esa línea. En todo caso, el anuncio de hoy es importante. El tramo más conflictivo, que es el Madrid-Calatayud, hemos anticipado su renovación y, por tanto, este año empezaremos con las obras y tendremos una línea renovada, al menos, en esos 174 km o 150 km, no sé ahora mismo, de línea, ¿no?

¿Hay fecha para la recuperación de la normalidad de Rodalies? Yo espero que muy pronto. Tenemos, yo creo, ahora mismo, garantizado algo más del 80 % del servicio, ochenta y tantos, con las líneas que hay en funcionamiento. Teníamos pendiente la actuación en algunos puntos críticos por parte del gestor de la infraestructura, y tan pronto se hayan acometido esas actuaciones, que se están haciendo por la vía de emergencia, pondremos en marcha el 100 % de la infraestructura. Por tanto, espero que pronto, espero que a lo largo de esta semana. Aunque hemos desplazado al territorio tanto al presidente de ADIF como al presidente de Renfe como al secretario de Estado. Ellos están mucho más cerca y en mejores condiciones que yo, aunque me informan de manera constante, para responder a esa pregunta, ¿no?

En cuanto a si con esos ceses habrá suficiente, no me planteo en este momento que haya más, ¿no? ¿Y si hay autocrítica? Toda. Esta ha sido una semana muy difícil. La parte que nos corresponde a nosotros, porque no todo es nuestro, ahí ha habido una semana durísima en materia climatológica y muchos incidentes relacionados con eso, pero es verdad que coordinación ha fallado, que la comunicación ha fallado, hemos comunicado cosas contradictorias a la opinión pública: ponemos el servicio en marcha, no se ponía, no lo ponemos, de repente, se ponía... Todo eso ha habido que corregirlo, hay que corregirlo, y, en parte, los ceses van en esa dirección. Como saben, hay un nuevo titular de la gestión, que es la Generalitat de Catalunya y necesitamos engrasar al máximo la coordinación para que las situaciones como la que vivimos la semana pasada no se produzcan. Y, entonces, bueno, pues en esa dirección, la

autocrítica, toda, la responsabilidad, toda, y vamos a ver si en poco tiempo vamos ajustando este nuevo escenario y somos capaces de darle a la ciudadanía de Cataluña un servicio de Rodalies que esté a la altura.

Creo que en estos días se iba a hacer un balance de inversiones y cuál es el mapa en este momento de intervenciones. El otro día me lo pasaban, y la verdad es que es impresionante lo que se está haciendo en Rodalies, hay una cantidad de obra tremenda en prácticamente todas las líneas, y eso también tiene que ver con las incidencias, y creo que es bueno que lo expliquemos. Entonces, no todo tiene que ser: "No se ha invertido...", porque no es la realidad actual. La realidad actual es que se está invirtiendo, que se están poniendo muchos recursos, y creo que en estos días haremos un balance y una explicación muy detallada de todos los puntos en los que estamos interviniendo, en los que estamos proyectando intervenir, para que la ciudadanía también reciba una tranquilidad de que no estamos cruzados de brazos, de que sí, el atraso es secular y viene de lejos, pero que en este momento estamos, creo, poniendo todo de nuestra parte para corregirlo.

Portavoz. – Bueno, hoy se inicia el procedimiento, estará hasta el próximo 9 de febrero en audiencia pública, y, como saben, la idea es que se puedan empezar a pedir las solicitudes los primeros días del mes de abril hasta el 30 de junio. Quiero lanzar un mensaje de tranquilidad, porque este procedimiento tiene un plan operativo específico, donde, desde luego, se habilitarán los espacios para que... El objetivo es que sea un éxito en tramitación.

En ese sentido, se van a habilitar espacios, le puedo dar algunos datos ya, como Subdelegaciones del Gobierno, Delegaciones de Gobierno, oficinas de la Seguridad Social, entre otros, ¿no? Y también la vía telemática. Nos hemos puesto plazos a nosotros mismos. El objetivo es que sea un procedimiento eficaz, ágil. Por ejemplo, desde que se solicite hasta la admisión a trámite, solo pueden transcurrir 15 días hábiles. Es importante, porque en el momento en el que se produzca la admisión a trámite, el solicitante va a poder trabajar en cualquier lugar de España y en cualquier sector. Y el plazo de resolución no irá más allá de los tres meses. Insisto, tenemos todas estas semanas por delante para preparar la maquinaria, el engranaje, pues para que el procedimiento sea un éxito, y también, bueno, por supuesto, contestar y analizar los pormenores y todas las dudas que puedan tener los colectivos. Porque, además, también contamos, en este caso, con las entidades sociales.

Como le decía, el Gobierno trabaja para cumplir sus acuerdos, y los acuerdos se cumplen, en este caso, cuando se materializan del todo, como hoy con este pistoletazo de salida a la regularización extraordinaria. Esa es la manera de proceder, y cuando se alcanzan los acuerdos, se cuentan con total transparencia, pero ese es el día a día del Gobierno. Muy bien, gracias.



Portavoz. – Gracias.

(Transcripción editada por la Secretaría de Estado de Comunicación)