



SESIÓN PLENARIA

8. Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 352, relativa a reforzar la seguridad en las infraestructuras ferroviarias y a promover el cese del ministro por su responsabilidad política en el grave accidente de Adamuz (Córdoba), presentada por el Grupo Parlamentario Vox. [11L/4300-0352]

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Ruego al secretario primero que de lectura del punto octavo del orden del día.

EL SR. BLANCO TORCAL: Debate y votación de la proposición no de ley N.º 352, relativa a reforzar la seguridad en las infraestructuras ferroviarias y a promover el cese del ministro por su responsabilidad política en el gran accidente de Adamuz (Córdoba) presentada por el Grupo Parlamentario VOX.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Para el turno de defensa por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra la Sra. Díaz.

LA SRA. DÍAZ RODRÍGUEZ: Con la venia de nuevo, presidenta.

Señorías, hoy traemos a esta Cámara una iniciativa ajena a intereses partidistas porque se trata de una cuestión institucional de seguridad pública y también de responsabilidad política.

El accidente ferroviario ocurrido el pasado 18 de enero de 2026 en Adamuz con 46 fallecidos y centenares de heridos, no puede despacharse como un hecho inexplicable o como una anomalía estadística. Yo creo que a todos nos ha debido hacer reflexionar, porque cuando un sistema complejo como el ferroviario ve que confluyen incidencias reiteradas en los mismos tramos, advertencias de los profesionales, perfectamente documentadas, material rodante en fase de envejecimiento y declaraciones oficiales, que negaban ese deterioro estructural, no estamos ante un hecho imprevisible, como se nos ha querido hacer creer, estamos ante un fallo sistémico que hay que abordar.

El gestor de infraestructuras, administrador de infraestructuras ferroviarias, ADIF, tenía registradas incidencias previas en ese tramo. La autoridad supervisora, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, tiene como función precisamente evaluar los riesgos sistémicos y actuar y activar medidas preventivas.

El ministerio, dirigido por el ministro Óscar Puente, afirmó públicamente -todos lo escucharon- que la línea Madrid-Sevilla estaba completamente renovada; era falso.

Las declaraciones posteriores del propio ministro admitían que el sistema iba a convivir simultáneamente con material nuevo, con incidencias iniciales y material envejecido -lo llaman así- con incremento final de fallos; es decir, reconocía un escenario de riesgo dual después de haber quedado en evidencia. Sin embargo, no se activaron los mecanismos extraordinarios de supervisión reforzada.

Miren, señorías, un sistema ferroviario moderno no puede funcionar con una lógica reactiva, debe funcionar con una lógica predictiva. Por eso, esta propuesta, que no se limita a una reprobación política y trataremos de explicar los motivos, sino que plantea reformas estructurales concretas.

Primero, un sistema de alertas acumulativas. En ingeniería de seguridad, la reiteración de las incidencias en un mismo tramo constituye un riesgo creciente, por lo tanto, no basta con resolver cada incidencia individualmente, sino que la repetición debe generar automáticamente un umbral de activación del protocolo reforzado, y esto hoy no está garantizado en la normativa.

En segundo lugar, priorizar el mantenimiento por ese riesgo histórico que hemos vivido. Las inversiones no pueden decidirse exclusivamente por criterios políticos o territoriales, deben basarse en un análisis de probabilidades, de fallos y en una trazabilidad de las incidencias.

En tercer lugar, es necesaria una auditoría integral de la red. El otro día se reía mucho el consejero de Fomento de Cantabria, cuando yo le trasladaba lo que nos habían dicho las personas que trabajaban en los trenes en Cantabria, porque decía, "bueno, todo el mundo sabe que hay retrasos, que hay problemas", bueno, sí pero conviene documentarlos para actuar haciendo una auditoría integral en la red, en una estrategia que debiera ser evaluada con datos reales de ejecución, con desviaciones presupuestarias y con el estado físico de nuestras infraestructuras.

En cuarto lugar, refuerzo efectivo del Plan de acción de la Agencia de Seguridad. Porque, miren, la supervisión no puede ser meramente formal, -también aquí nos engañó el ministro-, debe incorporar unas inspecciones técnicas extraordinarias, en tramos con recurrencia de fallos. Digo que nos engañó porque al principio se nos dijo que pasaba,



después de cada intervención en la vía, pasaba ese tren de supervisión y luego ya resulta que solamente es un 30 por ciento; es como cómo unas pruebas aleatorias. Bueno, pues tuvimos mala suerte porque parece que no pasó por donde se produjo el accidente.

Ese plan centrado en el mantenimiento y en la seguridad, en los últimos años se ha priorizado -todos lo sabemos- expansión y alta velocidad frente a mantenimiento ordinario.

Bien, pues la seguridad no puede competir presupuestariamente con proyectos políticamente vistosos, esto es así de duro decirlo, pero no podemos arriesgar la vida de las personas porque hemos prometido nuevas infraestructuras.

Y sexto, responsabilidad penal en supuestos de grave negligencia en infraestructuras críticas. Y no hablamos nadie, se equivoque, no hablamos de criminalizar la gestión pública, ¡faltaría más!, no, no. Hablamos de que la omisión grave y consciente ante riesgos conocidos, en servicios esenciales, tenga consecuencias jurídicas proporcionales, de eso estamos hablando.

La reprobación no es una cuestión simbólica, en sistemas democráticos la responsabilidad política existe, con independencia de la responsabilidad en otros órdenes. No es necesario, por lo tanto, que haya dolo, basta con que haya fallado la supervisión bajo su mandato.

En Cantabria sabemos perfectamente lo que es la dejadez ferroviaria, lo sabemos porque tenemos trenes diseñados con dimensiones incorrectas para nuestra red de ancho métrico, tenemos incidencias reiteradas en las catenarias, hemos padecido descarrilamientos y qué les voy a decir de los retrasos ya estructurales.

Cantabria ha sido ejemplo de una mala planificación ferroviaria y lo que ha ocurrido desgraciadamente en Adamuz, demuestra que el problema no es territorial, es un problema sistémico. No podemos normalizar y que no pase nada después de 46 muertos, como si fuera un accidente meteorológico.

Cuando el máximo responsable afirma -leo textualmente- “es muy difícil de explicar”, esto es lo que dijo; lo que está reconociendo el ministro es que el sistema no está bajo el control suficiente. Y cuando un sistema no está bajo control suficiente, la responsabilidad, no tengan ninguna duda, es política.

Por eso pedimos la reprobación y, si no, su cese, no por oportunismo, sino porque la seguridad ferroviaria exige credibilidad institucional. Y esa credibilidad hoy, señorías, está dañada.

La infraestructura, sufre una crisis de mantenimiento, con un aumento de incidencias, de retrasos, de descarrilamientos extraordinario entre 2022 y 2024, especialmente en las líneas convencionales y de cercanías. Y esto evidencia una brecha de inversión, la antigüedad de la red y, por supuesto, el alto tráfico, que siempre genera retos operativos.

Bien, los expertos explican que la falta de inversión en el mantenimiento de las vías y la antigüedad de algunos materiales ferroviarios, son los que han venido causando esas limitaciones que todos hemos conocido de velocidad y multitud de averías.

Yo les digo: 93 descarrilamientos y 88 colisiones con obstáculos en los 10 últimos años. Entre 2015 y 2024 se han producido en España 531 accidentes significativos de ferrocarril, según el informe, todos estos datos los estoy extrayendo de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, entre ellos 93 descarrilamientos como el lryo que se salió en la vía de Adamuz, 88 colisiones con obstáculos, como la de Rodalies en Barcelona, que topó con un muro caído en la vía por el temporal. Y, asústense de este dato, el número de muertes en estos 10 años, según el informe de la agencia, asciende a 204 personas. Sorprendente cuando el dato pues se ve en toda su magnitud.

Déjenme, por favor, justificar los motivos por los que pedimos la reprobación del ministro. Miren, voy a contarles algunas de las muchas mentiras. Literal, frases literales “El tren vive el mejor momento de su historia”, frase de Óscar Puente en el Senado ¡qué les voy a decir! mentira flagrante, la realidad del día a día, marcada por retrasos constantes, falta de mantenimiento de accidentes contradice esa supuesta época dorada de la que, vergonzosamente presume el ministerio.

La directriz de informarse -atentos a esto- solo por los canales oficiales, claro, petición de Pedro Sánchez y de Fernando Grande-Marlaska de acudir únicamente a las fuentes gubernamentales, que es que ahora son los canales que en realidad se han convertido en una herramienta de propaganda y desinformación que ocultan los fallos de gestión.

Se ha dicho también, -sorpréndase una vez más- el cambio climático es el culpable de los accidentes, el Gobierno estamos acostumbrados, utiliza el cambio climático, que ahora ya no sé igual ya no están, no lo sabemos, como locus de control externo para lavarse las manos. Al decir que las borrascas son anormales, pues evitan admitir que un muro cae sobre el tren y causa la muerte de un maquinista por falta de control, de mantenimiento y de inversión en infraestructuras.



¿Se acuerdan, de las ruedas cuadradas en los medios públicos? Esas intervenciones en la Radiotelevisión Española, donde se nos decía que las ruedas eran como cuadradas, bueno, pues no sé si por ignorancia extrema, pues lo que se permitía era confundir a la población sobre las causas mecánicas de los accidentes, así es.

“La fiabilidad y la seguridad del transporte ferroviario no se puede poner en duda”, afirmó el ministro Marlaska, el sistema es seguro, y esa misma semana en la que hablaba

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Vaya terminando, señora diputada.

LA SRA. DÍAZ RODRÍGUEZ: ...se registraron, termino, se registraron muertes en Rodalíes, accidentes en Cartagena y lo más grave fue que tuvieron, efectivamente, que bajar la velocidad por esas circunstancias.

Bien, son muchas más las mentiras. No me da tiempo a ver si en el segundo turno puedo ampliarles algunas, pero creo que todo ello justifica que tomemos medidas sin perder ni un minuto de tiempo.

Muchísimas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señora diputada.

Para la fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el Sr. Zuloaga.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Presidenta, señorías, buenas tardes.

Hoy debatimos una iniciativa del Grupo VOX que, bajo la apariencia de preocupación por la seguridad ferroviaria, es en realidad un ejercicio más de oportunismo político, de utilización del dolor y de un intento deliberado de erosionar las instituciones públicas del Estado.

Lo primero y quiero que quede muy claro desde esta tribuna, es nuestro recuerdo a las víctimas del grave accidente ferroviario ocurrido en Adamuz y nuestra solidaridad con sus familias, porque ante tragedias de esta magnitud la obligación de los representantes públicos es actuar con rigor, con prudencia y con respeto, Sra. Díaz, justo lo contrario de lo que hoy nos propone VOX en el Parlamento de Cantabria.

El accidente afectó a un tren de Iryo y a un Alvia gestionado por Renfe. El accidente está siendo investigado, como sabe señoría, por las autoridades competentes, y será la Comisión Técnica, y en su caso la autoridad judicial, quien determine causas, responsabilidades y eventuales fallos en la cadena de seguridad.

Eso es lo que hace un Estado de derecho digno y serio, esperar a los informes, no dictar sentencias desde un escaño o una tribuna, Sra. Díaz.

Pero VOX0 no busca la verdad, no busca soluciones, busca titulares, busca convertir una tragedia en un arma arrojadiza, y lo hace con una ligereza que resulta francamente indecente Sra. Díaz.

Señorías del Partido Popular, ustedes hoy tienen una decisión que tomar, porque podrán intentar matizar, podrán intentar suavizar el tono, pero si apoyan esta iniciativa de la extrema derecha estarán avalando una forma de hacer política basada en la descalificación permanente y en el descrédito sistemático de las instituciones públicas del Estado.

Hablan ustedes de deterioro generalizado del sistema ferroviario. Olvidan convenientemente que muchas de las infraestructuras que hoy requieren renovación arrastran déficits de inversión que vienen de lejos, señorías, de etapas en las que gobernaba el Partido Popular, etapas en las que usted era consejera en el Gobierno de Cantabria, Sra. Díaz.

Olvidan que los grandes planes de modernización, la renovación de material rodante y el refuerzo de la seguridad se han impulsado en los últimos años con inversiones históricas, sí y con Presupuestos Generales del Estado, que Partido Popular y VOX votaban reiteradamente, que no, a más inversiones del Estado en los ferrocarriles de Cantabria, señorías.

Lo que propone VOX hoy no es una mejora técnica concreta para Cantabria, es una reprobación pública del ministro Óscar Puente y una cascada de exigencias maximalistas que mezclan auditorías, reformas penales y ceses inmediatos, como si todo formara parte de un mismo eslogan. Pretenden incluso modificar el Código Penal al calor de un accedente concreto, eso, señorías, no es legislar con serenidad, es legislar en caliente, y cuando se legisla en caliente se cometen errores que luego pagan los ciudadanos y las ciudadanas, también de Cantabria.

El Grupo Socialista no va a participar de esta espiral. No vamos a convertir el Parlamento de Cantabria en una sucursal de la confrontación permanente del Congreso de los Diputados, ni de sus tribunas de la extrema derecha.



Este Parlamento está para defender los intereses de los cántabros y de las cántabras, para exigir inversiones, sí; para fiscalizar con rigor, sí y para proponer mejoras concretas en nuestra red ferroviaria, también.

¿Hay que reforzar los sistemas de alerta y supervisión? Sí, claro que sí. ¿Hay que priorizar inversiones en tramos con incidencias recurrentes?, sí claro que sí. ¿Hay que evaluar el estado de la red? sí claro que sí. Pero lo que no vamos a hacer es sumarnos a una estrategia de desgaste personal, basada en encuestas interesadas o en recuentos de reprobaciones parlamentarias utilizadas como un trofeo taurino de la extrema derecha.

Señorías de VOX, ustedes hablan de responsabilidad política, pero jamás asumen la suya cuando difunden bulos, cuando desacreditan a profesionales o cuando cuestionan sin pruebas la actuación de técnicos y servidores públicos del Estado.

Esa forma de actuar erosiona la confianza de la ciudadanía y debilita las instituciones públicas del Estado español.

Y al Partido Popular le digo: no jueguen a la equidistancia, porque cada vez que legitiman el marco discursivo de la extrema derecha, cada vez que compran su relato de colapso generalizado y de caos permanente, están contribuyendo a una degradación del debate político que no beneficia a nadie.

Por respeto a las víctimas, por responsabilidad institucional y por coherencia política votaremos en contra de esta iniciativa de la extrema derecha.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor diputado.

Por el Grupo Parlamentario Regionalista, tiene la palabra el Sr. López Estrada.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA: Gracias señora presidenta.

Tenemos la sana costumbre en el grupo parlamentario de pactar las votaciones que hacemos en cada una de las proposiciones no de ley. En esta proposición lógicamente hemos pactado votar en contra.

Eso no es lo sustancial, eso pasa todos los lunes. Lo sustancial y a lo que quiero hacer referencia en esta primera parte de mi intervención es que ninguno de los diputados regionalistas ha planteado de qué partido político era el ministro al que hacía referencia esta moción y esa es la parte importante.

Si el ministro Óscar Puente, tuviese otro nombre y otros dos apellidos y otra militancia política fuese militante del Partido Popular, el Partido Regionalista votaría lo mismo que hoy. Y si fuese un militante del grupo VOX, el Partido Regionalista votaría lo mismo que hoy, porque es una cuestión de principios.

Pero repasando la hemeroteca, lamento decir que no puedo decir lo mismo del resto de partidos políticos que conforman esta Cámara.

Si el ministro de Fomento, de Transportes fuese del Grupo Socialista, el Grupo Socialista estaría defendiendo lo que defiende hoy; pero si fuese del Grupo VOX, el Partido Socialista lamento decirlo no estaría defendiendo -a los hechos me remito- lo que está defendiendo.

Pero bueno, el Partido Socialista en este caso ha de defenderse, lo grave es lo del Grupo Parlamentario VOX. Lo grave es que el Grupo Parlamentario VOX, cuando sucede la tragedia de la DANA, cuando el Grupo Compromís pide la dimisión de Alberto Mazón, el Grupo Parlamentario VOX en las Corts Valencianas, pida el voto secreto, pida el voto secreto y después vote en contra. Y vote en contra con los mismos criterios que ha expuesto de manera magnífica mi predecesor en esta tribuna: por responsabilidad institucional, por criterio, por respeto a la, a la actuación judicial, por respeto a la actuación técnica, por investigación y respeto a las víctimas, por los mismos criterios que comparto con él; pero lo importante no son sus criterios ni los suyos, en Valencia lo importante es que sean principios y no sean mutables y los suyos son mutables.

Y si hablamos de los incendios de la sierra de La Culebra en Castilla y León, donde ustedes ostentaban la vicepresidencia, la vicepresidencia y formaba parte del Gobierno, donde fallecieron cuatro castellano-leoneses, ustedes decían que no debían dimitir. Ustedes decían que había que respetar las decisiones técnicas, que había que esperar a las investigaciones judiciales y que había que hacer todo ese proceso por respeto a las víctimas. Hoy dicen lo contrario.

Volvemos a Valencia, accidente de metro en el año 2006, Francisco Camps, presidente de las Cortes Valencianas, accidente de metro, responsabilidad de la Generalitat Valenciana. Partido Socialista, pedía la dimisión de Camps, Partido Popular defendía a las víctimas, defendía al criterio judicial.



Eso es lo que no puede ser. Y lo que no puede ser es que los responsables públicos hagamos responsables de todo y cada uno de las cosas que suceden negativas a nuestros adversarios. Yo no os digo que tengamos que tener una defensa a ultranza de la participación o actividad de los demás, lógicamente no, pero tenemos que respetar la actividad judicial, tenemos que respetar un ministro que toma posesión en noviembre del año 2023. Le estamos haciendo responsable de una planificación ferroviaria y de unos problemas de mantenimiento que vienen derivados de una probablemente no correcta conservación de las últimas dos décadas.

Tenemos que entrar prácticamente en un debate filosófico. Si queremos buenos responsables públicos, tenemos que tratarles como buenos responsables públicos y debemos darles, al menos, el beneficio de la duda.

Respecto a la segunda parte de la proposición, todo a lo que hace referencia desde las auditorías o desde las implantaciones de sistemas de seguridad, de alertas, todo esto existe, hay un párrafo especialmente sangrante. Le decía a mi compañero, mi portavoz, "esto sí lo escribe Torquemada en el siglo XVI no nos sorprendería", "punto F) proceder a la modificación del Código Penal con el objeto de que sean debidamente castigados quienes, en el ejercicio de sus funciones por acción u omisión, causen daños o perjudiquen gravemente el funcionamiento de los servicios públicos esenciales o de infraestructuras críticas, cuando tales conductas pongan en peligro la vida o la salud de los ciudadanos". Eso ya se recoge en el Código Penal ¿qué mensaje queremos lanzar? ¿que aquí pone en riesgo la salud pública, en peligro la vida, la salud de los ciudadanos queda impune porque no gobierna Vox?, o sea, cuando gobierne VOX ¿vamos a estar a salvo de todo?, ¿del demonio, del diablo?

Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor diputado.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias, señora presidenta.

Lo que no puede ser, Sr. López Estrada, es que, como consecuencia de la negligencia de un ministro, como consecuencia de la falta de mantenimiento de una infraestructura, se produzcan 46 muertes y, además trate de engañarnos.

Yo no digo un accidente, mucho más un accidente de tipo natural, como un incendio forestal o unas inundaciones o un terremoto, es decir, ningún cargo público, ningún administrador de lo público está libre de que le ocurra algo de eso; pero creo que Puente no es un modelo a defender en este tema.

Porque esto no ha sido un accidente en una catástrofe de la naturaleza ni cambio climático, esto ha sido que la infraestructura estaba deteriorada, y últimamente, soportando el triple de tráfico del que venía soportando primero. Y una infraestructura en cuyo mantenimiento había que haber invertido, porque no es lo mismo invertir 450.000.000 de euros en el mantenimiento de la red AVE hace 10 años o 15, que hoy, con una red en concreto esa ese, ese tramo, tiene 34 años de vida, algún día habrá que invertir en renovación.

Es indefendible lo de Puente, es absolutamente indefendible el comportamiento de Óscar Puente. Y, encima, tratando de engañarnos y mintiendo y diciendo que se había renovado y no se había renovado. Creo que no ha acertado usted en ese planteamiento.

Y, como es indefendible, ya esta resolución la ha votado a favor el Congreso; ya esta resolución, la ha votado a favor del Senado.

Nosotros lo que creemos es que es una pena que, habiendo registrado esta iniciativa, VOX, como es tan habitual, la propuesta de su dirección en Madrid, una vez más no haga ninguna referencia a la parte de Puente que afecta a Cantabria.

Porque podemos hablar muchísimo, es decir, además de todo lo que hablamos de Adamuz yo tengo aquí algún, sí solo ha habido que leer el periódico estos días, "la fabricación de los trenes de cercanías se traslada a Zaragoza y retrasa la llegada a Cantabria", se nos dijo que estaban trabajando ya en la fabricación de los trenes, que estarían a principios del 26; no están los trenes de Cantabria.

"La renovación de la flota, tres años después seguimos sin fecha". "ADIF Ejecuta en Cantabria al cuatro por cien de las inversiones previstas en cercanías", el cuatro, el cuatro.

Conexión con la red nacional de alta velocidad ferroviaria, Palencia. Todos los tramos tres tramos, Palencia norte, tenía que haber estado terminado en octubre del 25. Palencia Norte-Amusco octubre del 24. Amusco-Osorno tenía que haber estado terminado en octubre del 24. Está sin terminar y no sabemos cuándo va a terminar. Osorno-Calahorra de Boedo, abril del 26, dentro de dos meses; no se va a terminar. Calahorra de Boedo- Alar del Rey, marzo del 26; no se va a terminar. Alar-. Reinosa, acaban de adjudicar la redacción del proyecto, esta obra no empieza antes de 2030, como dijimos



nosotros en su momento. Veintiséis meses para la redacción de un proyecto, cuando antes se daban plazos de 12, ahora 26 meses, y, luego habrá que licitar.

Lo mismo podemos decir de todo, del tren a Bilbao, que han estado seis años tomándonos el pelo, y ahora dicen que solo van a hacer el estudio informativo hasta Castro Urdiales, para no hacer la obra hasta Santander.

Podemos hablar de las autovías Burgos-Aguilar de Campoo paralizado, solo se trabaja en un tramo, no se saca a licitación los cuatro restantes.

Del tercer carril a Bilbao no sabemos nada.

La imagen del trato que está dando Cantabria, perdón, el Ministerio de Transportes a Cantabria es la de esos túneles de la autovía Reinoso. Para cambiar una iluminación llevan tres años trabajando y todas las noches, los túneles cerrados, y desvían el tráfico por la vieja carretera general, tres años; eso es Oscar Puente no creo que merezca que se le defienda en absoluto.

Nosotros, Sra. Díaz, lo que queremos es que es obligado pedir el cese de Óscar Puente, pero los problemas no se acaban aquí se llama Pedro Sánchez, que es el responsable del deterioro de todo lo que tiene que ver con su Gobierno en este país.

Y diría algo más en Cantabria se llama también Pedro Casares, porque es el gran consentidor de todo el abandono que sufre Cantabria en materia de transporte y de inversiones en trenes y en autopistas, el gran consentidor. Y le auguro el mismo camino que a Pilar Alegría en Aragón y a María Jesús Montero en Andalucía; no tengo ninguna duda, de que los cántabros sabrán castigar cuando llegue el momento a Pedro Sánchez y a quienes han sido sus palmeros en toda esta gestión nefasta en el abandono de las infraestructuras de Cantabria, como ha sido Pedro Casares.

Nos hubiera gustado que durante el debate se hubiera regionalizado más, teniendo en cuenta que este es el Parlamento de Cantabria.

Pero en todo caso si hay un comportamiento que reprobar es el de Óscar Puente y el de Pedro Sánchez, y por eso nuestro voto será favorable.

Y sí Sr. Zuloaga...

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Vaya terminando, señor diputado.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: ... vamos a..., -voy terminando- votar a favor de esto.

Ni siquiera ha defendido usted a Óscar Puente, y nos reprocha que votemos con la ultraderecha, pues le diré que es lo que ha hecho usted para decir no al presupuesto de Cantabria, coaligarse con los otros grupos de la oposición.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor diputado.

Para fijar definitivamente su posición, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la Sra. Díaz.

LA SRA. DÍAZ RODRIGUEZ: Gracias, presidenta.

¡Lo que hay que oír!, dice el socialismo que esto es oportunismo político, si tuviera que contestar la sabiduría popular le diría que "piensa el ladrón que todos son de su condición".

Bien, nos ha dicho que es indecente, y yo le digo Sr. Zuloaga lo indecente es mirar hacia otro lado cuando los españoles mueren en las vías; lo indecente es mentir, es engañar, es robar, es gastarse el dinero del mantenimiento en corrupción. Eso sí que es indecente, Sr. Zuloaga.

Y dice que es que queremos legislar en caliente, no, no queremos que se aprenda de los errores para que nunca cambie, para que nunca pueda volver a suceder, para que las cosas cambien, para que lo que no funciona empiece a funcionar. Nadie tan mentiroso como Sánchez le convierte a usted en ausente de toda credibilidad cuando habla de o pretende atribuir unos a otros bulos.

Tampoco nos sorprende que el PRC hable de principios y se olvide de las mentiras de este ministro, aquí sabemos que nos han engañado, sabemos que no se ha hecho caso a las advertencias y usted me saca aquí a Mazón ¿qué advertencias tuvo Mazón? Oiga, es que, de verdad, cuando usted viene aquí a comparar lo que no es comparable, no por la magnitud de la tragedia que por supuesto, sino por las circunstancias, usted también está engañando así que no busquemos excusas.



Fíjense, mentiras tremendas mentiras que se me quedaron en el turno primero, dicen ministro que la inversión es (...) veces mayor que en el pasado. Hay que tener valor porque si uno analiza la realidad verá que esto es justo al revés, el presupuesto he podido subir, pero la inversión real es menor si se tiene en cuenta la inflación del 35 por ciento, la subida de los costes de los materiales del acero y del aluminio especialmente, el aumento del salario mínimo interprofesional, es decir, la mano de obra que ahora hay muchos más kilómetros que mantener, muchos más trenes circulando, más viajeros, de modo que eso es engañarnos. La inversión ferroviaria ha bajado, aunque haya subido el presupuesto, y eso es lo que tenemos que condenar.

Igual que nos engañaron con que el tramo era nuevo reformado íntegramente, y era falso, la realización se lo he dicho antes de las comprobaciones, de las inspecciones integrales. Bueno, todo eso era mentira y a ustedes les parece que nos pueden engañar abiertamente y que no pasa nada. Vamos a esperar a que acaben los informes, ¿pero qué informes hace falta esperar para acreditar que el ministro ha mentado oiga? ¿qué informes? Es indignante, que aquí se mire para otro lado con una tragedia de esta magnitud.

También se nos llegó a decir, y esto sí que es indigno, que todos habían muerto en el acto, y luego resulta que tenemos testimonios que nos acreditan que también eso es mentira, hay que ser mezquinos para llegar a esto.

Y sobre todo se nos dijo, lo primero que hizo el ministro que salió rápidamente a los medios es que actuaba con absoluta transparencia. Bueno, una vez más hay que tener valor, hay que tener valor, es imposible haber sido más falso y menos transparente.

Y, por lo tanto, agradezco al Partido Popular que se una a esta condena, que es lo menos que se puede hacer, que es en fin decirle al ministro que esto no puede volver a pasar y que tiene que asumir las responsabilidades propias, que no, yo no estoy hablando de las penas que seguirán su curso, hablo de las responsabilidades políticas.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias señora diputada.

Vamos a proceder a la votación de la proposición no de ley número 352.

¿Votos a favor de la misma?

EL SR. BLANCO TORCAL: Diecinueve votos a favor.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): ¿Votos en contra?

EL SR. BLANCO TORCAL: Ocho votos en contra.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): ¿Abstenciones?

EL SR. BLANCO TORCAL: Y siete abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Por lo tanto, se aprueba la proposición no de ley número 352 por diecinueve votos a favor, ocho en contra y siete abstenciones.