



TRANSCRIPCIÓN

COMPARCENCIA DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO ANTE EL PLENO DEL CONGRESO PARA INFORMAR SOBRE LOS ÚLTIMOS ACCIDENTES Y LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SERVICIO FERROVIARIO

Congreso de los Diputados, 11 de febrero de 2026



INTERVENCIÓN DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO, PEDRO SÁNCHEZ

Muchas gracias, señora presidenta. Señoras y señores diputados, buenos días. Como ha dicho la presidenta, comparezco a petición propia para hablar sobre el accidente que se produjo en Adamuz y sobre el estado de nuestro sistema ferroviario.

También me voy a referir a la situación particular de Rodalies y compartiré algunos apuntes sobre la política internacional. Pero si les parece, estos dos asuntos, los dejaré para el posterior debate.

Quisiera comenzar como debemos, creo, que comenzar en esta Cámara: con un recuerdo a las víctimas, a las 46 personas, al maquinista también fallecido en Gelida, que se dejaron la vida en esta terrible tragedia, al más de un centenar de personas heridas y a todas sus familias. Porque nada de lo que nosotros digamos o hagamos va a poder aliviar el dolor que están sufriendo. Somos perfectamente conscientes de ello.

Al mismo tiempo, sí me gustaría también trasladarles que quiero que sepan que el Estado en su conjunto, cuando me refiero al Estado estoy hablando de la Administración General del Estado, por supuesto, pero también de las comunidades autónomas, de las diputaciones, de los ayuntamientos. En definitiva, quiero que sepan que el Estado en su conjunto está haciendo y hará todo lo que esté en nuestra mano para acompañarlas, para ayudarlas, para establecer las causas del accidente. Y si fuera necesario y procedente, hacer justicia.

Investigaremos con rigor. Informaremos con transparencia. El ministro Puente ha comparecido ya en dos ocasiones en las Cortes Generales desde el trágico accidente. Hoy, yo mismo. Y tomaremos las medidas necesarias para que accidentes como el que hoy lloramos no vuelvan a repetirse.

Señorías, como saben, esta tragedia comenzó el domingo 18 de enero a las 19:43 horas, cuando se produjo el descarrilamiento de los tres últimos coches del tren Iryo número 6189. Ese tren hacía la ruta Málaga Madrid, a la altura de Adamuz, fue donde se produjo esta tragedia. Esos tres coches invadieron la vía contigua, por lo que desgraciadamente pasaba justo en ese momento otro tren, el Renfe Alvia número 2384, produciéndose una terrible colisión entre ambos convoyes. Instantes después cayó la tensión de la vía, lo que hizo que se detuviese por tanto la circulación en ese tramo y se encendiese las primeras alarmas.

Dos minutos después, a las 19:45 horas, el maquinista del Iryo se puso en contacto con el Centro de Control de Adif para explicar que había sufrido un descarrilamiento, sin ser aún consciente él mismo, de que se había producido una colisión con otro tren. Un minuto más tarde, más tarde, la interventora del Alvia informó a Renfe de un fuerte impacto, describiendo lo sucedido como un accidente de gran magnitud.



A las 19:50 horas, el Centro de Protección y Seguridad de Adif activó el dispositivo de emergencia. A las 19:55 ya se tenía la constancia de la existencia de las primeras personas heridas en ambos trenes y cinco minutos después llegó la primera patrulla de la Guardia Civil al lugar del accidente, seguida de los primeros servicios sanitarios.

Para entonces ya se había constituido el Comité de Crisis de Adif. Se había activado el Plan de asistencia a las víctimas y a los familiares de la empresa pública Renfe, y además se puso en marcha la creación de los centros de atención en Córdoba, en Huelva y en Madrid.

Como ya ha explicado el ministro Puente en distintas comparecencias, a partir de las 8:00 horas se desplegó un amplio dispositivo de respuesta, tanto en la zona del siniestro como también en las estaciones ferroviarias y en otras instalaciones habilitadas.

Participaron en este dispositivo unos 500 efectivos y medios desplazados y especializados de las Fuerzas Armadas, de la Guardia Civil, de la Policía Nacional, de la Dirección General de Tráfico y también del Sistema de Protección Civil del Estado. A este dispositivo se sumaron alrededor de 150 profesionales de emergencias, psicólogos, personal sanitario de Renfe, 50 operarios de los servicios de atención a personas afectadas y familiares de ADIF y numerosos bomberos, policías locales y sanitarios de las distintas instituciones públicas. En definitiva, lo que quiero trasladarles, señorías, es que en cuestión de minutos se activó un amplio dispositivo del conjunto del Estado.

Se hizo además con una coordinación y una cooperación estrecha entre distintas administraciones. Y creo que esa colaboración, esa coordinación, permitió dentro de la tragedia, una respuesta rápida y también ordenada, y creo sinceramente que ayudó a salvar vidas.

Por eso también quiero en esta introducción, expresar mi agradecimiento a todas las instituciones públicas, a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, a los miembros del Sistema de Protección Civil y a todos los demás profesionales de la Administración General del Estado. Agradecimiento que, por supuesto, extiendo a la Junta de Andalucía, a la Diputación de Córdoba, al Ayuntamiento de Adamuz y a todos los vecinos de la zona. Porque su profesionalidad, su entrega, su generosidad, su solidaridad, su empatía, en definitiva, su humanidad, Creo que van a quedar fijados en el recuerdo colectivo como un símbolo imborrable de lo grande que es nuestra sociedad, nuestro país, sobre todo y especialmente cuando se producen este tipo de tragedias.

Señorías, en cuanto terminaron de auxiliarse a las víctimas, las autoridades competentes empezaron a investigar el suceso. En la misma noche del día 18, un equipo de investigadores de la Comisión Independiente CIAF (Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios), la Comisión como saben encargada de investigar los accidentes ferroviarios, se desplazó al terreno. Trabajó junto con la Guardia Civil para preservar las pruebas y realizar las primeras pesquisas. Se tomaron



muestras, se hicieron fotos, también mediciones, se trasladaron a los laboratorios de la ciudad varios fragmentos de metros de vía y también varias toneladas de material rodante.

Apenas cinco días después de la tragedia, un tiempo que creo que es récord en este tipo de accidentes, la CIAF publicó un primer informe preliminar en el que se apunta a una posible rotura del carril derecho como causa de esta tragedia. Una rotura que se habría producido a la altura de una soldadura realizada unos meses antes durante los trabajos de renovación de la vía. Esta hipótesis se apoya en las muescas detectadas en las ruedas derechas de los coches número dos, número tres, número cuatro y número cinco del Iryo, y en otros tres trenes que circularon previamente por ese tramo, en concreto: uno de Renfe a las 19:09; dos de Iryo, uno a las 17:21 y el otro a las 19:01 horas.

En estos momentos los técnicos y técnicas de la CIAF están examinando los restos para determinar las causas de esa rotura, al tiempo que se siguen recabando pruebas adicionales, porque efectivamente estamos ante un estudio preliminar y por tanto no es concluyente.

Lo que sí que puedo trasladarles, por supuesto a los familiares de las víctimas, a los heridos, al conjunto de la sociedad española, es que en cuanto tengamos esos resultados concluyentes, evidentemente, como hemos hecho desde el principio, los vamos a compartir con el resto de las administraciones públicas y, por supuesto, también con la opinión pública de forma totalmente transparente e independiente, como se ha venido haciendo, con comparecencias en el Congreso y en el Senado, con ruedas de prensa sin límite de tiempo como las que ha ofrecido el Ministerio de Transportes, y en concreto su titular, Óscar Puente.

Y una vez sepamos qué ha fallado exactamente, pondremos en marcha las medidas necesarias para que este tipo de tragedias no vuelva a suceder. Mientras tanto, señorías, lo que nosotros podemos hacer es analizar el contexto, informar a la ciudadanía, facilitar el trabajo de los técnicos. Pero lo que no podemos hacer es especular. No podemos desinformar y tampoco podemos utilizar esta tragedia para crisparr.

De entrada, creo que es necesario hablar del estado de la vía y también de las inspecciones realizadas antes del accidente. Como saben, el siniestro se produjo en una infraestructura que fue renovada de forma integral el pasado año, en el año 2025, con una inversión concreta de 780 millones de euros.

En estas semanas se ha intentado generar confusión en torno a este concepto, al concepto de renovación integral de la vía, que, como ha explicado en muchas ocasiones ya el ministro Puente, no implica la sustitución completa de todos los elementos, como podría, por ejemplo, pensarse fuera del ámbito técnico -y creo que la analogía puede servir también a aquellas personas que a lo mejor estén escuchando o siguiendo esta comparecencia, si lo llevamos a un término mucho más



coloquial-, del mismo modo que no significa renovar íntegramente una vivienda el demolerla y construirla desde cero cuando se reforma esa vivienda.

Según la Agencia Europea del Ferrocarril -y me parece bien importante también hacer esta referencia-, según la Agencia Europea del Ferrocarril, una renovación de vía es, y cito textualmente, abro comillas: "el proceso planificado de sustitución de aquellos componentes que han alcanzado superado la vida útil, con el objetivo de mantener o devolver la infraestructura a condiciones seguras y fiables para la circulación de los trenes", cierro comillas. Se trata, por tanto, señorías, de un procedimiento absolutamente habitual, plenamente normalizado con el ámbito ferroviario, alineado también con los estándares técnicos y de seguridad, tanto nacionales como europeos e internacionales. La renovación, por tanto, que nos ocupa, se completó en junio del año 2025, afectó tanto a la infraestructura y, por tanto, estamos hablando de la plataforma, de las estructuras, de los túneles, como también a la propia vía, es decir, a los desvíos, a las traviesas, al balasto y también a los carriles.

En el tramo concreto, además que nos ocupa del accidente, se ejecutaron tres contratos, uno para la mejora integral de la infraestructura, otro para la renovación de los desvíos de Adamuz y un tercero para la implantación del Sistema Europeo de Gestión de Tráfico Ferroviario, con una inversión conjunta superior, nada más y nada menos, que a los 180 millones de euros.

Por tanto, quiero dejar algo muy claro. Esta renovación se ha llevado a cabo conforme a los más altos estándares de calidad por empresas punteras a nivel mundial y ha superado todas las inspecciones técnicas exigidas por la normativa vigente. Y me gustaría, además, señorías, para tranquilidad de ustedes y también del conjunto de la sociedad española, decir cuáles son esas inspecciones. Concretamente, se inspeccionaron en primer lugar las 114 soldaduras del tramo mediante controles visuales, pruebas geométricas y también ensayos por ultrasonidos. En segundo lugar, se realizaron comprobaciones geométricas de la vía en dos ocasiones, en concreto los días 8 de septiembre y 13 de octubre de 2025, como ya ha explicado el ministro Puente, para verificar que la alineación, el nivel y el ancho se mantenían dentro de los márgenes de seguridad. Y, en tercer lugar, se llevaron a cabo cinco auscultaciones dinámicas entre junio y noviembre del año 2025 que permiten evaluar el comportamiento de la vía en condiciones reales de circulación.

Finalmente, dos aspectos más que me parece importante subrayar: Se acometieron una auscultación por ultrasonidos el 10 de septiembre de 2025 y una inspección técnica de los desvíos el 7 de enero del año 2026.

Finalmente, se hicieron 13 operaciones de bateo de la vía, la última de ellas, señorías, el 6 de noviembre de 2025, como parte del mantenimiento ordinario para asegurar la estabilidad de la infraestructura. El resultado de todo ello, señorías, como he dicho anteriormente, es que se detectaron únicamente cuatro incidencias en este tramo. Ninguna de ellas, como ha dicho en muchas ocasiones el ministro Puente cada vez que ha tenido ocasión de comparecer, ninguna de ellas estaba relacionado con el estado de la vía y todas fueron resueltas conforme al procedimiento estándar. ¿Qué



significa esto, señorías? Pues que la vía cumplía rigurosamente todos los protocolos de mantenimiento y de control establecidos por las autoridades españolas y europeas. Es probable que una de las lecciones que todos y todas acabemos extrayendo de esta terrible tragedia es que esos protocolos evidentemente no son infalibles por lo que hemos sufrido, que los estándares de calidad y pruebas de control que los integran tienen que ser ampliados y también mejorados. Y si es así, tengan por seguro que desde luego el Gobierno de España será el primero en reforzarlo, siguiendo las indicaciones que hagan los expertos para evitar que un episodio similar pueda volver a suceder en nuestro país. Pero dicho esto, señorías, me parece también importante, igual de importante, no desinformar a la sociedad ni generar miedo diciendo que nuestro sistema ferroviario es decadente o inseguro, porque sencillamente eso no es cierto. Miren, el sistema ferroviario español no es perfecto. Eso es evidente. Tiene carencias significativas y a lo largo de este debate también va a surgir, especialmente en algunos territorios. Sufre incidencias. Hay trabajo por hacer, sin duda alguna, también hay mucho que mejorar.

En eso podemos estar todos con distintas intensidades, más o menos de acuerdo, pero me parece importante también compartir con los ciudadanos, al calor de este debate, tres cosas fundamentales. La primera de ellas es que a pesar de los problemas que tenga el sistema ferroviario en nuestro país nuestro sistema es uno de los mejores del mundo. Repito, es uno de los mejores del mundo. Y esto no lo digo yo como presidente del Gobierno de España. Lo dice, por ejemplo, el noveno informe de la Comisión Europea, el que se llama el Prime Report de los operadores de infraestructuras comunitarios y también distintos estudios de la Federación Europea de Transporte y de Medio Ambiente. España, señorías, para que nos hagamos una idea, tiene una red ferroviaria de 15.700 kilómetros, repito, 15.700 kilómetros. Es decir, es la quinta más extensa del continente europeo. De ellos, 4.500 son de alta velocidad, lo que nos convierte en el segundo país del mundo solamente por detrás de China, en kilómetros de vía rápida. Por tanto, estamos por detrás de China, como he dicho antes, pero estamos por delante de grandes economías, de grandes países, como por ejemplo Estados Unidos, Japón o Alemania. Sin ir más lejos, el año pasado, en el año 2025, nuestro sistema fue el más fiable de la Unión Europea y el quinto más puntual. Y lo fue, además, y esto me parece importante también compartirlo con la ciudadanía que esté siguiendo esta comparecencia, con uno de los precios más competitivos. Cada semana, en España, señorías, usan el tren más de 12 millones de personas. Repito la cifra. Cada semana, 12 millones de personas utiliza el tren. Lo hacen en condiciones de seguridad, con buenas frecuencias y a un precio infinitamente más bajo que sus vecinos europeos. Para que nos hagamos una idea y contrastemos la realidad en España y en el resto de Europa, recorrer los 534 kilómetros que separan Londres de Edimburgo cuesta más de 100 euros y cuatro horas, más de 100 euros y cuatro horas. El trayecto entre Madrid y Barcelona, que es 87 kilómetros más largo, es, sin embargo, mucho más barato porque es la mitad de precio y la mitad de tiempo. Y la misma comparativa podría hacerse, por ejemplo, con el trayecto Berlín-Praga o también con Roma y Venecia. Insisto, por tanto, en algo muy importante, señorías, y es que este sistema no es perfecto.



Desgraciadamente hemos sufrido una tragedia terrible, pero es seguro. Esta es la segunda cosa que quiero que sepan los ciudadanos, que tengan claro. Verán, si pusiéramos todas nuestras vías en línea recta, todos los 17.000 kilómetros de línea recta, se podría cubrir con ellas la distancia que hay entre las costas del Polo Norte y el Polo Sur. Esta es la realidad. En un sistema tan extenso, señorías, en un sistema tan extenso se producen evidentemente incidencias todos los días y eso es inevitable. Hay animales que cruzan las vías, hay árboles que caen, hay piezas que se averían, hay maquinistas también que enferman., hay problemas que se derivan de la emergencia climática, que afecta cada vez con más fuerza y recurrencia a nuestras infraestructuras, como por desgracia estamos viendo en estas últimas semanas, producto de las sucesivas borrascas que están azotando la Península Ibérica. Por eso, señorías, hay reducciones temporales de velocidad, hay parones para actuar sobre la catenaria, hay desvíos puntuales para actualizar la infraestructura. Todo esto, señorías, es una molestia, sin duda alguna, pero no son anomalías, no son disfuncionalidades.

Al contrario, son parte del funcionamiento normal de un sistema complejo y permanentemente supervisado. En definitiva, lo que quiero decir con esto, señorías, es que es la prueba de que el sistema detecta, actúa y corrige. Por eso, cuando se producen accidentes como el de Adamuz, lo que tenemos que hacer es investigar, investigar, aprender también de él y, por tanto, también tomar medidas y actuar en consecuencia para que aquello que provocó esta tragedia no vuelva a ocurrir y para que el sistema sea cada día mejor. El Gobierno está comprometido a hacerlo, señorías está comprometido a que España tenga uno de los mejores sistemas ferroviarios del mundo. Y es importante notar que este compromiso no empieza a partir del accidente de la tragedia, en absoluto, lleva vigente desde hace muchos años, y es también algo que me gustaría compartir con los ciudadanos.

Y este es el tercer mensaje que me gustaría trasladarles también a sus señorías. Miren, como consecuencia de la tragedia -y desgraciadamente ya es recurrente cada vez que hay una crisis- se han lanzado muchos bulos a lo largo de este último mes. Uno de los más recurrentes es que el accidente se ha producido porque el gobierno ya no invierte en mantenimiento y solo lo hace en bonos de transporte. Pero permítanme que sea claro en esta cuestión, porque esta es una mentira colosal, es una gran mentira, y creo que los datos van a corroborar la posición del Gobierno de España.

Miren, desde el año 2018 hemos multiplicado prácticamente por tres la inversión en infraestructura ferroviaria. Pasando (luego hablaremos de kilómetros), pasando de 1.700 millones de euros a cerca de 5.000 millones de euros en el año 2025. Por tanto, en 2018 la inversión era de 1.700 millones de euros y en 2025 fue de 5.000 millones de euros. En el grueso de ese periodo, la inversión en infraestructuras ferroviarias en España ha crecido a un ritmo superior y creo que también es importante -porque se ha dicho en algunos medios de comunicación- en términos reales, es decir, descontada la inflación. Y lo hemos hecho además a un ritmo superior a países de referencia como es, por ejemplo, Francia o Alemania. Y en el caso de la alta velocidad,



si nos especificamos y ponemos el foco en la alta velocidad, esa inversión se ha incrementado cerca de un 75%. Un 75%.

Algo parecido ha ocurrido con la compra de material ferroviario, que es algo que siempre ha sido recurrente en la presencia de la opinión publicada o la opinión pública sobre el estado del material ferroviario. Pues bien, la inversión en adquisición de nuevos trenes, nuevos equipos se han multiplicado por diez, pasando de una media anual de 150 millones de euros entre el año 2011 y 2017 -una media anual, repito, de 150 millones de euros-, a más de 1.500 millones de euros con el actual gobierno. ¿Qué ha ocurrido con el gasto de mantenimiento? Pues lo mismo. Desde 2018 este gasto de mantenimiento de la vía ferroviaria se ha aumentado en un 54% y el mantenimiento por kilómetro de vía (que es lo que se esperaba por parte de alguna de sus señorías), . ha pasado de los 46.000 € con la administración de Mariano Rajoy a más de 71.000 € y, por tanto, un aumento superior al 50%, tanto en términos absolutos como también en kilómetro circulado.

Incluso si tenemos en cuenta la inflación, el aumento de los costes de materiales que, por supuesto, ha habido durante todos estos años, comprobamos que el Gobierno de España dedica un 26% más a mantener la red ferroviaria que lo que dedicó la anterior administración del Partido Popular. De hecho, nuestro gasto en renovación y mantenimiento por kilómetro de vía está también por encima de la media europea y creo que esto es importante reseñarlo. ¿Qué quiero decir con todo ello, señorías? Que no engañemos a la ciudadanía. Entre 2012 y 2018 la inversión en infraestructura ferroviaria se redujo a la mitad, a la mitad, y hoy España invierte casi el triple, a niveles comparables a los de los países más avanzados de la Unión Europea, a los cuales antes hecho referencia.

Señorías, todo este esfuerzo inversor va mucho más allá de la hoja de cálculos y está dando resultados tangibles. Pese a esta tragedia que hemos vivido en Ademuz, y también en la localidad catalana de Gelida, desde que tengo el honor de gobernar este país, la media de accidentes ferroviarios graves y significativos se ha reducido en España un 11% respecto al periodo 2012-2018, a pesar de que el número de pasajeros ha aumentado en torno al 15%. Por tanto, repito, se han reducido una media de un 11% los accidentes ferroviarios, al tiempo que se ha aumentado en un 15% el número de pasajeros desde que estamos en el Gobierno. Es decir, hay mucho, mucho más tráfico ferroviario y hay menos accidentes ferroviarios.

Naturalmente, a la vista de los acontecimientos recientes, es lícito preguntarse algo que creo que nos podemos preguntar todos y yo el primero, y es si el nivel actual de inversión es suficiente. Y creo que es un debate necesario, oportuno, que debemos tener en esta Cámara porque también nos lo piden, nos lo requieren los ciudadanos. Nosotros en este aspecto, señorías, vamos a actuar.

De momento, acabamos de cerrar un acuerdo importante con el sector que va a servir para reforzar la seguridad y también, esperamos, la satisfacción de los viajeros y de los trabajadores del sistema ferroviario. En concreto, hemos acordado incrementar en 1.800 millones de euros la inversión en mantenimiento. Hemos acordado



también el reforzar las plantillas de Adif y de Renfe con 3.600 incorporaciones en conducción, en estaciones, en mantenimiento y en operaciones. Vamos a garantizar unas tasas de reposición no inferiores al 115% en los Presupuestos Generales del Estado y vamos a fortalecer la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con 50 profesionales adicionales para que pueda ejercer mejor sus tareas de inspección en la red. Vamos a crear un Comité para la armonización y coordinación en la gestión compartida de la seguridad, un Grupo de seguimiento de limitaciones temporales de la velocidad y también de la infraestructura, y otro Grupo de alertas meteorológicas, como consecuencia de la realidad climática que tenemos cada vez más grave.

Estas medidas, como saben, han sido pactadas con los grandes sindicatos del sector. Y si cuando concluyen sus investigaciones, los expertos y las expertas de la CIAF nos dicen que necesitamos hacer más, lo haremos, señorías. La ciudadanía, también ustedes, pueden estar seguros de ello.

Lo haremos para honrar a las víctimas de esta tragedia. También para honrar a los heridos y a los familiares de las víctimas de esta tragedia. Lo haremos también, señorías, porque este Gobierno es un Gobierno que cree en el transporte público. Porque sabemos, además, que el tren cohesiona territorios, mitiga el cambio climático y también reduce las barreras sociales. Y porque también, señorías, queremos que España tenga y siga teniendo uno de los mejores sistemas ferroviarios del mundo.

Y mientras tanto, mientras avanzamos hacia ese futuro, seguiremos honrando a los fallecidos del accidente de Adamuz, también del maquinista de Gelida. Seguiremos apoyando a sus familias y a todas las personas que viajaban en esos Iryo 6189 y en el Alvia 2384.

Al respecto ¿qué hemos hecho, señorías? Bueno, como saben, el pasado 27 de enero el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto Ley para adelantar hasta 20 millones de euros en indemnizaciones y seguros de accidente, que establece y que garantiza también la protección laboral de personas trabajadoras y las personas trabajadoras afectadas, evitando cualquier perjuicio derivado del accidente. También, como saben, hemos puesto en marcha unidades de acompañamiento físico, también psicológico para las víctimas, y Oficinas de Atención Integral para facilitar la gestión de ayudas junto con canales preferentes en el sistema de la Seguridad Social.

Hoy mismo ha entrado en vigor un Real Decreto que aprobamos ayer mismo también para proteger a los viajeros, impidiendo a las empresas de movilidad disparar, como están haciendo, sus tarifas en contextos de emergencia.

En definitiva, señorías, quiero por supuesto, dirigirme a las víctimas y a sus familiares. El Gobierno va a estar del lado de ellas hoy, mañana y el tiempo que haga falta. Las vamos a acompañar y las vamos a ayudar en todo lo que podamos. También en su dolor, que es un dolor que compartimos.

Que no quenga duda que implementaremos todas las recomendaciones que puedan derivarse de la investigación de la CIAF para hacer nuestras vías aún más seguras.



Reforzaremos, como estamos haciendo, los recursos financieros, humanos y técnicos dedicados al ferrocarril con el objetivo de mejorar siempre su eficiencia, también la seguridad y dar a los usuarios lo que merecen y demandan, que es calidad, velocidad y puntualidad en la gestión de este servicio.

Nosotros, señorías, vamos a apostar por el tren para acercar personas, para integrar a nuestros territorios y para conseguir que España continúe siendo un referente mundial en la movilidad sostenible.

Nada más y muchas gracias.

(Transcripción editada por la Secretaría de Estado de Comunicación)