



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 476

Pág. 1

## FOMENTO

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE**

**Sesión núm. 28**

**celebrada el martes 3 de diciembre de 2013**

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Preguntas:

- Del diputado don Carlos Martínez Gorriarán, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, sobre medidas previstas para facilitar que las viviendas de protección oficial (VPO) vacías sean ocupadas. (Número de expediente 181/000811) ..... 3
- De la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre opinión del Gobierno sobre las declaraciones hechas por el presidente de AENA en las que considera que la mejor estructura empresarial para la compañía sería aquella que le permita operar sin ninguna restricción en un mercado que es claramente de competencia. (Número de expediente 181/001324) ..... 5
- De la diputada doña Rosana Pérez Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre previsiones acerca de paralizar cualquier pretensión de privatización de AENA, así como de optar por cambiar a un modelo de gestión descentralizado que permita a territorios como el gallego coordinar con eficacia sus tres aeropuertos. (Número de expediente 181/001334) ..... 7
- De la diputada doña Patricia Hernández Gutiérrez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre fecha prevista para cumplir el Decreto 1617/2011, de 14 de noviembre, en relación con las Chumberas. (Número de expediente 181/001332) ..... 9
- De la diputada doña Rosana Pérez Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre probación por Adif en 2010 de una rebaja del sistema de seguridad programado originariamente para la conexión Ourense-Santiago de Compostela, cambiando la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 2

implantación del sistema avanzado Ertms por el ASFA por una cuestión de ahorro económico. (Número de expediente 181/001335) .....	12
— De la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre fase en la que se encuentran las medidas adoptadas para hacer frente a la quiebra de las concesionarias de autopistas. (Número de expediente 181/001323) .....	15
— Del diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre:	
— Calendario para llevar a cabo los diferentes tramos del cuarto cinturón de Barcelona. (Número de expediente 181/000781) .....	17
— Accidente ferroviario producido en la estación de Sant Andreu Arenal el día 27 de octubre de 2013. (Número de expediente 181/001329) .....	19
— Del diputado don Manuel Pezzi Cereto, en sustitución de don Francisco González Cabaña, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca del futuro de la concesión de la AP-4 Sevilla-Cádiz. (Número de expediente 181/000201) .....	20
— Del diputado don Herick Manuel Campos Arteseros, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre acciones para concluir las obras del corredor mediterráneo en los plazos previstos. (Número de expediente 181/000333) .....	22
— Del diputado don Odón Elorza González, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre obras del AVE entre Burgos y Vitoria y entre Valladolid y Burgos. (Número de expediente 181/000506) .....	25
— Del diputado don Rafael Simancas Simancas, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre coste que tendrá para el erario público la salida propuesta por el Ministerio de Fomento a las graves dificultades por las que atraviesan algunas empresas concesionarias de autopistas de peaje. (Número de expediente 181/001338) .....	28
— De la diputada doña Concepció Veray Cama, en sustitución de doña María Ángeles Esteller Ruedas, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre actuaciones para la mejora de la carretera N-II en Cataluña. (Número de expediente 181/001342) ...	31
— De la diputada doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre Kilómetros de actuaciones de carreteras puestas en servicio en la X Legislatura. (Número de expediente 181/001343) .....	33
— -De la diputada doña Ana María Madrazo Díaz, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre kilómetros de nuevas líneas de alta velocidad puestas en servicio en la X Legislatura. (Número de expediente 181/001344) .....	35
— Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre avances conseguidos durante la X Legislatura en la conexión ferroviaria Meseta-Galicia. (Número de expediente 181/001345) .....	37
— De la diputada doña María Paz Lago Martínez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre actividad e inversión en las autoridades portuarias de la provincia de Pontevedra. (Número de expediente 181/001366) .....	39

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 3

Se abre la sesión a las once y cinco minutos de la mañana.

### PREGUNTAS:

— **DEL DIPUTADO DON CARLOS MARTÍNEZ GORRIARÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA, SOBRE MEDIDAS PREVISTAS PARA FACILITAR QUE LAS VIVIENDAS DE PROTECCIÓN OFICIAL \*(VPO) VACÍAS SEAN OCUPADAS. (Número de expediente 181/000811).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión que tenemos convocada. Como sus señorías saben, tenemos que despachar un total de diecisiete preguntas. De ellas, trece las va a responder el señor secretario general de Infraestructuras don Manuel Niño González y cuatro la secretaria general de Transportes doña Carmen Librero Pintado.

Por operativa, les pediría que agrupáramos primero las que contestará la señora Librero y continuáramos con las del señor Niño. Teniendo en cuenta que todavía hay alguna diputada que está llegando del aeropuerto, vamos a comenzar con la formulación de la pregunta que en el orden del día figura como número 3 y que formula el diputado don Carlos Martínez Gorriarán. Tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Bienvenida, señora secretaria general, y gracias por contestar a la pregunta.

Ya sé que la cuestión sobre la que le voy a preguntar —que básicamente es qué medidas tiene previstas el Gobierno para facilitar viviendas de protección oficial vacías, sobre todo a víctimas de desahucios debido a la crisis inmobiliaria y a la crisis en general que estamos viviendo— no es exactamente de su competencia el ministerio, y también sé, como todo el mundo, que Vivienda es una competencia prácticamente transferida a las comunidades autónomas; pero me parece que hay una cuestión de fondo importante, y es una cuestión de política general de igualdad; es decir, de asegurar a los ciudadanos, sobre todo a los más vulnerables y a los más afectados por la crisis, una política pública que les permita por lo menos acceder, en las condiciones que sean —por supuesto reguladas—, a las VPO, viviendas de protección oficial, vacías. Mi grupo piensa que esto es algo que el Gobierno podría coordinar con las comunidades autónomas. Le digo lo de la coordinación sobre todo —me parece que es una cuestión importante— porque el Defensor del Pueblo hizo público en marzo de este año un estudio muy detallado e interesante sobre viviendas protegidas vacías con esta misma preocupación; es decir, qué se podría hacer para facilitar el parque de viviendas vacías de propiedad de las diferentes administraciones públicas a las familias que lo necesitan. Una de las conclusiones no más desconcertantes ni tampoco inesperadas, pero quizá un poco frustrantes y algo desoladoras de este informe, es, para empezar, la poca información que hay. Lo comento simplemente para que usted o el Gobierno tengan en cuenta que, por ejemplo, la Comunidad Autónoma de Andalucía ha declarado tener 29.251 viviendas de protección oficial, pero no sabía cuántas estaban vacías. Cosas parecidas han pasado en otras comunidades de todos los colores respecto a los gobiernos autonómicos: Castilla y León, Madrid, la Comunidad Valenciana y muchas otras. De tal manera que, al parecer, en principio ni siquiera sabemos exactamente cuántas viviendas vacías podrían ser puestas a disposición de quienes las necesiten con mayor urgencia.

Mi pregunta es si el Gobierno tiene pensado algún tipo de iniciativa al respecto, que, como le digo, en opinión de mi grupo, tendría que ir en el sentido de la coordinación, puesto que esas viviendas no son de titularidad estatal ni son competencia del Gobierno exactamente, pero él tiene la misión constitucional de coordinar la acción de las administraciones públicas, sobre todo en situaciones de derechos básicos, como el de vivienda, que es este que nos ocupa.

El señor **PRESIDENTE**: Responde doña Carmen Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Como bien ha dicho, no es área de mi competencia, pero estoy encantada de poder contestar a su pregunta. Quisiera manifestar la decidida voluntad que tiene el Ministerio de Fomento de colaborar para dar salida a esta situación. Pensamos que unas viviendas que han recibido algún tipo de ayuda o beneficio públicos no deben permanecer desocupadas, sino que deben ser habitadas, cumpliendo así la función para la que han sido construidas, obteniendo algún beneficio público, ya fuera la habilitación del suelo para su construcción, unas subvenciones directas o unas subsidiaciones de intereses de préstamos o cualquier tipo de exención o beneficio fiscal. No obstante, como usted también ha señalado, la competencia en materia de vivienda,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 4

y en particular sobre las viviendas de protección oficial, recae íntegramente sobre las comunidades autónomas, teniendo también los ayuntamientos funciones ejecutivas de importancia en relación con las viviendas de protección oficial. Por ello, siendo escrupulosamente respetuosos con estas competencias, cualquier medida o actuación de las que ya hemos iniciado o de las que pondremos en marcha en el futuro se ha basado y se basará necesariamente en el principio de colaboración entre las administraciones públicas. Para solucionar este problema, como también decía, necesitamos, en primer lugar, dimensionarlo adecuadamente. Por increíble que parezca, el aumento casi exponencial de las ayudas para la promoción de nuevas viviendas, con alguna forma de apoyo público que se produjo en los dos últimos planes estatales de vivienda, no fue acompañado de ningún instrumento que permitiera tener todos los datos de estas viviendas y hacer un seguimiento de su estado y de su ocupación. Sin información fiable sobre lo que realmente está ocurriendo, difícilmente puede desarrollarse ninguna política eficaz.

Hay que tener en cuenta la distinta tipología de las viviendas de protección oficial y las numerosas circunstancias por las que pueden estar vacías. Así habrá que distinguir en primer lugar entre viviendas promovidas por empresas públicas o por otras entidades encuadradas dentro del sector público de las que han sido promovidas por el sector privado, distinguiendo también dentro de este grupo las que han tenido un régimen de autopromoción cooperativa. Igualmente hay que distinguir las que se construyeron con destino a la venta —la mayoría— de las que se construyeron con destino al alquiler. Así, según cuál sea el régimen para el que se hayan calificado por la comunidad autónoma correspondiente, las causas de su desocupación van a ser diferentes. Por otra parte, puede tratarse de viviendas que nunca han llegado a ocuparse o de viviendas que, tras haber estado habitadas, han quedado vacías.

Para abordar el tema de la falta de información, el Ministerio de Fomento está trabajando activamente en la mejora de los datos relativos a las viviendas de protección oficial, especialmente las de titularidad pública, agregando datos de las comunidades autónomas, ayuntamientos y otras fuentes, mediante un sistema de recopilación y ordenación de toda la información relevante. Antes de exponerle algunas de las medidas adoptadas por el Gobierno o en cuya elaboración estamos trabajando, que inciden en el tema de las viviendas de protección oficial sin ocupar, quiero señalarle que en su diseño e implementación estamos tomando muy en cuenta, además de los datos propios del departamento, los cualificados estudios e informes que ya se han elaborado sobre el particular, como es el caso del informe del Defensor del Pueblo del pasado mes de abril o el informe de la ponencia de la Comisión especial constituida en el Senado para el estudio de las nuevas formas de exclusión social como consecuencia del fuerte incremento del desempleo. Paralelamente, estamos trabajando para poder constituir un registro general estatal de viviendas de protección oficial. La efectiva constitución de este registro dependerá de los datos que puedan aportar las comunidades autónomas y los ayuntamientos y de su voluntad de participar en esta iniciativa. En cualquier caso, desde el ministerio y dentro del Observatorio de la vivienda y el suelo este es uno de los temas de seguimiento a través de los grupos de trabajo en los que participan expertos y al que asisten también técnicos de comunidades autónomas. De acuerdo con la política que en materia de vivienda se está impulsando con carácter general desde el Gobierno, pensamos que la principal vía de salida de estas viviendas desocupadas ha de ser la de su entrada en el mercado de alquiler. Para favorecer esta vía de salida, el Gobierno ha introducido modificaciones en la normativa para posibilitar, con carácter excepcional, la descalificación de las viviendas de protección oficial, devolviendo las ayudas públicas que en su caso se hubieran recibido y, sobre todo, para posibilitar la recalificación de viviendas protegidas para venta en viviendas protegidas para alquiler, de forma que viviendas de protección oficial que estaban destinadas a la venta puedan destinarse al alquiler. Esto se ha hecho mediante la introducción de una disposición adicional en el Real Decreto 233/2013. De esta forma, las viviendas de protección oficial vacías que no encuentran comprador podrán destinarse al alquiler y beneficiarse así del empuje creciente de este mercado, un empuje que se debe, en buena medida, a los principios de flexibilización y fomento del mercado de alquiler introducidos por la Ley 4/2013, y que se va a ver aun más apoyado con la inminente entrada en vigor de las ayudas estatales contempladas en el nuevo Plan estatal de vivienda 2013/2016.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Desea formular alguna precisión más, señor Martínez Gorriarán?

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: No. Gracias por la respuesta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 5

— DE LA DIPUTADA DOÑA ASCENSIÓN DE LAS HERAS LADERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE OPINIÓN DEL GOBIERNO SOBRE LAS DECLARACIONES HECHAS POR EL PRESIDENTE DE AENA EN LAS QUE CONSIDERA QUE LA MEJOR ESTRUCTURA EMPRESARIAL PARA LA COMPAÑÍA SERÍA AQUELLA QUE LE PERMITA OPERAR SIN NINGUNA RESTRICCIÓN EN UN MERCADO QUE ES CLARAMENTE DE COMPETENCIA. (Número de expediente 181/001324).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que va a ser en este caso, puesto que doña Rosana todavía no llegó, la que figura en el orden del día con el número 5, que es la que formula la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera. Tiene la palabra.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: La pregunta la tiene la señora Librero. La doy por realizada.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder, doña Carmen.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Como en algún momento se ha comentado, el Gobierno desde el Ministerio de Fomento trabaja para garantizar la viabilidad económica de AENA, de manera que pueda cumplir con los objetivos al servicio de la conectividad y del crecimiento económico de nuestro país. La fortaleza de AENA es la mejor garantía para poder afrontar los nuevos retos que plantea un sector tan determinante para el bienestar de todos los españoles. También lo es para acomodar su modelo de gestión a las exigencias de un mercado global y crecientemente competitivo como el transporte aéreo, siempre bajo la perspectiva de mantener un modelo de actuación integrada que permita aprovechar la solidez del primer gestor aeroportuario del mundo. El proceso de saneamiento y ordenación de AENA se está llevando a cabo sin precipitaciones y contribuirá a una gestión más eficiente de los aeropuertos, basada en criterios empresariales. Una AENA sólida y eficiente podrá escoger la estructura societaria y la organización que permita cumplir sus objetivos en cualquier marco de actuación que determine el Gobierno y si ese marco fuera el de entrada de capital privado se hará en el momento y de la manera que satisfaga en la mayor medida a los intereses generales.

El señor **PRESIDENTE**: Señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Hemos sabido concretamente por la prensa algunos datos, y creemos que no son el medio adecuado. El consejo consultivo de privatizaciones, que se configuró en junio de 2011 por el Gobierno del Partido Socialista, dio luz verde a la privatización de AENA en unas condiciones que supondrían la privatización de más del 60% del capital que ahora mismo hay, con lo que eso podría suponer de pérdida de control por parte del Estado de una de las joyas de la corona. En este caso estamos hablando —la ministra lo ha dicho muchas veces— del mayor conjunto aeroportuario del mundo, con cuarenta y siete aeropuertos y con la mayor actividad. Este consejo consultivo de privatizaciones ya ha marcado claramente cuál es su tendencia: la de legitimizar los procesos privatizadores de los Gobiernos que le tocan, al margen siempre del interés general. Podemos poner el ejemplo de Loterías del Estado o de las primeras sociedades concesionarias que se pretendían, Barajas y El Prat. Por lo tanto, creemos que el Gobierno, desde el Ministerio de Fomento, debería escuchar a otros sectores aparte de este consejo consultivo.

Nosotros, desde La Izquierda Plural creemos realmente que el coste implícito de las privatizaciones va a recaer en la calidad de los servicios y en las condiciones laborales y va a crear una situación de monopolio público, que ahora se pretende evitar, hacia un monopolio privado, tal y como lo ha configurado el propio informe, que pretende que el 30% de las acciones esté en manos de cuatro o cinco accionistas. Nuestra apuesta es clara, decidida y diametralmente opuesta a lo que se está planteando. En un modelo de Estado descentralizado existe otra alternativa, y no es precisamente la de la privatización sino la de la colaboración desde lo público, en la gestión y colaboración con las diferentes administraciones, tanto la central —el Estado— como la autonómica o la local. Creemos que este es el modelo que garantiza la transparencia y la participación en la toma de decisiones en un sector tan estratégico como es el aeroportuario. Esta privatización va a frenar el desarrollo económico y social de los entornos aeroportuarios por el exceso de búsqueda del beneficio, de mercantilización. Por último, este Gobierno, esta ministra además, ha llevado a cabo actuaciones para darle brillo y esplendor precisamente a AENA. Se ha llevado a cabo un expediente de regulación de empleo que va a dejar en paro a 1.170 trabajadores; se han sacado a concurso los *duty free* —ella nos lo ha explicado— para la explotación comercial, que sabemos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 6

que va a dar beneficios —el ministerio los ha estimado en 2.100 millones de euros en los últimos siete años—; se han invertido miles de millones —12.000 millones de euros que es la deuda— en la mejora de la infraestructura. Además se ha comprado un aeropuerto hace nada con inversión pública y ahora, después de toda esta inversión pública, se pretende malvender; porque lo que se va a hacer además es malvender. En cualquier caso sus previsiones de beneficios son entre cero y 3.000 millones de euros dependiendo de si podemos cubrir la deuda o no. Nos parece un verdadero escándalo —tenemos que manifestarlo y aprovechamos esta oportunidad—; un verdadero escándalo que habrá que explicar muy bien para que pueda entenderlo la ciudadanía.

Muchas gracias, de todas formas, por su contestación, señora Librero.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder doña Carmen Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Señora De las Heras, en una cosa coincido con usted, en que AENA es el primer operador mundial de aeropuertos en número de pasajeros, más de 200 millones de pasajeros en 2012 e incrementándose para este año 2013. AENA tiene que ser viable y tiene que seguir garantizando la movilidad de los ciudadanos y la conectividad de los distintos territorios de España, fomentando no solo la movilidad sino también el desarrollo económico y social de nuestro país. Me gustaría recordar que AENA no recibe dinero de los Presupuestos Generales del Estado; se financia a través de sus ingresos comerciales y de sus tarifas que cobra a las compañías aéreas, no salen de los impuestos de los ciudadanos. En consecuencia, partiendo del principio de que el todo vale más que las partes y de que el valor de AENA Aeropuertos radica en el mantenimiento de su red y se vería disminuido si se disgregara su gestión en aeropuertos de forma individualizada, en enero de 2012 la medida que se tomó desde el Ministerio de Fomento fue anular el proceso que estaba en ese momento en marcha de las concesiones de los aeropuertos de Barajas y de El Prat.

Querría seguir insistiendo en la idea de que la finalidad que nos mueve desde el Ministerio de Fomento es hacer viable AENA y mantener su condición de herramienta importantísima en la conectividad de los ciudadanos de este país. Para ello desde 2012 y en 2013 se han ido tomando una serie de medidas que me gustaría concretar en este momento: en primer lugar, la aplicación de una rigurosa política de austeridad. Para ello durante los dos últimos años AENA Aeropuertos ha desarrollado un ambicioso plan de control de los gastos corrientes, reduciendo los gastos de explotación y de personal, así como tomando medidas para la mejora de la eficiencia y la productividad, entre las que destaca el plan de eficiencia aeroportuaria en diecisiete aeropuertos y dos helipuertos deficitarios con menos de 500.000 pasajeros al año, que ha supuesto la adaptación de horarios operativos a la demanda y como consecuencia de ello la mejora de procedimientos y la adecuación de los servicios (mantenimiento, limpieza, seguridad, etcétera), aparte de la aplicación de medidas de carácter laboral que han permitido dimensionar óptimamente la plantilla, la flexibilidad de la jornada, la polivalencia y la movilidad del personal. La reducción general de estos gastos de explotación; la mejora de los procesos de contratación; la renegociación de los contratos con los proveedores; la reducción de las asistencias técnicas y de los servicios profesionales; la disminución de las horas extra y de los gastos de viaje y otras muchas medidas, unidas a las reducciones en materia de gastos de personal, tanto del ajuste de la estructura organizativa —con una reducción importante de directivos y de puestos de segundo nivel—, como de la aplicación del plan social de desvinculaciones voluntarias —que no es exactamente lo que usted ha comentado sobre un ERE forzoso—, acordado con los sindicatos en un clima de paz social y al que se han adherido libre y voluntariamente 1.170 personas —921 de aeropuertos y 249 de navegación aérea—, ha supuesto una reducción de plantilla aproximada de un 11%. La aplicación de esta rigurosa política de austeridad combinada con un estricto control del gasto permitirá al grupo AENA obtener un ahorro al finalizar este año 2013 de 166 millones de euros respecto a los gastos de explotación del año 2012. En segundo lugar señalo la orientación de esfuerzos hacia la consecución de resultados, incrementando y diversificando las fuentes de ingresos, potenciando la actividad comercial y la generación de negocio, promocionando los aeropuertos mediante un márketing aeroportuario, además de incrementando la presencia y la proyección internacional, dando prioridad a la aportación de valor en la gestión frente a la participación financiera minoritaria.

En lo relativo a los ingresos comerciales, se ha desarrollado un plan comercial con el objeto de incrementar los ingresos comerciales, tanto fuera de la terminal como dentro, además de mejorar la imagen de los centros y hacerlos más atractivos para los pasajeros. Se ha llevado a cabo con éxito el mayor concurso del mundo de tiendas *duty free* con unos ingresos mínimos garantizados de 2.100 millones de euros en siete años; se han emprendido diversas actuaciones en el ámbito comercial, por ejemplo, el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 7

rediseño de los espacios comerciales y el incremento de la superficie comercial en los principales aeropuertos de la red, aumentando así la oferta comercial e incitando nuevos contratos de diferentes líneas de negocio, tanto en restauración como en *retailing* y en otros. Por otra parte, AENA ha unificado la gestión de 120.000 plazas de parquin, con lo que se convierte en el mayor operador de España en el sector de aparcamientos. En esta línea de negocios la ampliación de la oferta y la mejora en la calidad de la gestión y en el servicio al cliente generarán una mejora en la rentabilidad de su explotación. Esperamos una cifra cercana a los 700 millones de euros de ingresos comerciales en 2013. Los ingresos comerciales para 2014 serán incrementados, llegando a los 788 millones de euros. Por otro lado, para un sector tan ligado al comportamiento del mercado, especialmente teniendo en cuenta la delicada situación en la que nos encontramos, resulta esencial para incrementar el tráfico aéreo llevar a cabo una activa promoción de los atractivos turísticos y del tejido empresarial que ofrece la zona de influencia de los aeropuertos. Por lo tanto, se ha desarrollado también un plan de márketing aeroportuario para los años 2013 y 2014. En este sentido, quiero destacar que se ha llegado a un acuerdo el pasado 25 septiembre para crear, en las terminales 1, 2 y 3 del aeropuerto de Madrid-Barajas, un segundo *hub* en el que operarán AirEuropa y la alianza de Aerolíneas SkyTeam. Fruto de esta labor también se ha anunciado, dentro del aeropuerto de Madrid-Barajas, que acogerá una nueva base de operaciones de la compañía Norwegian, que es la tercera compañía de bajo coste más importante de Europa con 17 millones de pasajeros.

Adicionalmente, quisiera mencionar la constitución para cada comunidad autónoma de los comités de coordinación aeroportuario, de acuerdo con el real decreto aprobado por el Consejo de Ministros del pasado 20 septiembre de 2013. Estos comités estarán formados por representantes de las comunidades autónomas, corporaciones locales, cámaras de comercio y organizaciones económicas y sociales más representativas, además de por personal de AENA Aeropuertos y estarán presididos por mí, como secretaria general de Transportes. En tercer lugar citaré la racionalización de las inversiones, ejecutando únicamente aquellas que son estrictamente viables y justificadas sobre la base de una demanda real. Por lo tanto, la inversión total del grupo AENA prevista para 2014 es de 550 millones de euros.

Otra de las medidas también ha sido reducir la deuda, controlar los costes y ser muy disciplinados en la gestión financiera en aras de una mayor solidez y solvencia. Por último señalo la adecuación de las tarifas a sus costes. Se ha alcanzado, como ya conocen sus señorías, un acuerdo entre AENA Aeropuertos y las asociaciones de las compañías aéreas el pasado mes de mayo. Este acuerdo representa la culminación de un montón de reuniones dentro del proceso de consulta que dará estabilidad a las tarifas para los próximos años. Para 2014, la previsión de la subida de tarifas se estima en 0,9%. Todas estas previsiones y medidas hacen que en la temporada que va a empezar haya 378 nuevas rutas y AENA Aeropuertos batirá un récord histórico en el tráfico internacional.

Concluyendo, el Ministerio de Fomento y AENA están trabajando para tener un sistema de transportes aéreo competitivo que contribuya al desarrollo social y a la recuperación económica que ya se está produciendo. Gracias a esta política, AENA ahora es una empresa saneada y viable, un gestor aeroportuario de referencia mundial y con un carácter de servicio público, el cual nunca olvida, y está en condiciones de afrontar con éxito un proceso de entrada de capital privado si las condiciones del mercado así lo aconsejan.

El señor **PRESIDENTE**: Señora De las Heras, le dejo un minutillo porque la señora Librero se ha extendido mucho.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Simplemente, quiero abundar en todo lo que ha dicho la señora Librero, pero no me ha contestado exactamente qué motivos son los que mueven al Gobierno para su venta. Si se está reduciendo la deuda, se están controlando los costes, se están adecuando las tarifas y se prevé que es una empresa saneada y viable, el Gobierno tendrá que explicarnos por qué va a venderla.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ROSANA PÉREZ FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE PARALIZAR CUALQUIER PRETENSIÓN DE PRIVATIZACIÓN DE AENA, ASÍ COMO DE OPTAR POR CAMBIAR A UN MODELO DE GESTIÓN DESCENTRALIZADO QUE PERMITA A TERRITORIOS COMO EL GALLEGO COORDINAR CON EFICACIA SUS TRES AEROPUERTOS. (Número de expediente 181/001334).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en este caso es la que figura como número 1 en el orden del día y que va a formular la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Antes de nada quiero disculparme por el retraso.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 8

Señora secretaria general, la pregunta que hemos presentado se refiere también a AENA. Supongo que en su explicación de ahora mismo habrá contestado probablemente a parte de mi pregunta, pero como me la he perdido tengo que realizársela y, probablemente, tendrá usted que repetirse. En todo caso, después de las informaciones que se han hecho públicas en las últimas semanas, queremos saber si, por un lado, el Gobierno tiene intención de paralizar cualquier pretensión de privatización de AENA y, por otro lado, si pretende mantener el actual modelo de gestión con unas dimensiones desde nuestro punto de vista realmente grandes y sustituirlo por un modelo descentralizado que permita a territorios como Galicia coordinar con eficacia sus tres aeropuertos, traspasando su gestión aeroportuaria. Recientemente, el Consejo Consultivo de Privatizaciones ha emitido un informe a petición del Gobierno sobre la privatización de AENA, con el que avala la colocación en bolsa de un 60% del capital de la compañía. La aparente intención del Gobierno de privatizar AENA desde nuestro punto de vista no es una cuestión sin importancia que se puede abordar tal y como nosotros creemos que se está abordando, con oscurantismo, sin información y sin un debate político previo en el Congreso de los Diputados, porque estamos hablando del principal ente de gestión de los aeropuertos del Estado. En este caso, tampoco es que nos sorprenda en este ámbito el ansia privatizadora del Gobierno, después de ver lo que está haciendo en otros ámbitos, pero sí nos resulta un tanto alarmante que se perpetre nada más y nada menos que la privatización del gestor de los aeropuertos del Estado, que pasaría a estar bajo decisiones del ámbito privado y, por lo tanto, el Estado perdería la titularidad de AENA en un sector de las infraestructuras básico para la economía. Desde nuestro punto de vista, un aeropuerto no es, evidentemente, una instalación cualquiera, sino que los procedimientos que se elaboran y se aplican se confeccionan para garantizar la seguridad operacional de los pasajeros, de las aeronaves, de los usuarios, así como para su defensa y la de derechos frente a abusos o situaciones de carácter especial. Creemos que los estándares de calidad y seguridad que se vienen manteniendo, aun con las dificultades existentes, sólo están garantizados bajo el prisma de una rentabilidad social y bajo una gestión pública y coherente. Hasta ahora hemos visto lo que supone la gestión privada o privatizada de infraestructuras estratégicas, donde la rentabilidad únicamente se viene midiendo en términos económicos.

Me refiero ya, señor presidente, al caso concreto de Galicia donde existen tres aeropuertos que, sistemáticamente, en los últimos años pero agudizadamente en los últimos meses vienen perdiendo pasajeros sin que por las distintas administraciones, incluida la del Estado, se tomen medidas y las pocas que se han tomado o no se han puesto todavía en práctica o no han dado todavía ningún fruto. Sin embargo, tenemos muy cercano al aeropuerto de Sá Carneiro, donde paradójicamente se incrementa el número de pasajeros a medida que, precisamente, los aeropuertos gallegos los pierden. Por lo tanto, creemos que el modelo de la pretendida privatización no sería tampoco la solución a este problema. Es cierto que se pudo haber agudizado con la crisis económica, pero se han hecho públicas también declaraciones desde el ámbito económico, social y administrativo que consideran que la mejora del tráfico aéreo en los tres aeropuertos gallegos pasaría necesariamente por poder gestionar y coordinar desde Galicia esta infraestructura estratégica. Creemos que resulta innecesario, además de incómodo y caro, pasar por el aeropuerto de Madrid cada vez que los gallegos y gallegas pretendemos comunicarnos con otros aeropuertos del Estado español o con otros aeropuertos del resto del mundo.

Hago esta referencia al caso gallego —y ya termino, presidente— para precisamente poner en entredicho la estrategia privatizadora del Gobierno. Los problemas en la gestión de un ente como AENA, que debe coordinar y gestionar todos los aeropuertos del Estado, no residen en que se trate de un ente público. Creemos que si la intención del Gobierno es, como parece, privatizar AENA, comete un gravísimo error, sobre todo desde la perspectiva de la rentabilidad social de los aeropuertos. La gestión de los aeropuertos del Estado se mejoraría en un grado importante si se optase por un modelo descentralizado, como acabo de decir, que permitiese que cada territorio planificase, programase y gestionase sus rutas de manera coordinada desde la cercanía y desde las necesidades económicas, sociales y de sus ciudadanos. Por lo tanto, estas son las preguntas que le formulo y le agradezco anticipadamente su respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Responde la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Como la pregunta anterior también se refería a la privatización de AENA, no quisiera repetir los argumentos ya esgrimidos, pero sí que me gustaría comentar una cosa que es importante. Desde el Ministerio de Fomento estamos trabajando, independientemente de cuál sea el modelo del proveedor de servicios aeroportuarios, en la



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 9

regulación, en el fortalecimiento de la regulación y la supervisión. Cualquiera que sea el modelo de la gestión aeroportuaria, la regulación de temas como seguridad operacional, seguridad física, capacidad y precio ya está regulado, lo estará más aún si cabe, y va a estar supervisado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Por lo tanto, en ninguno de los modelos que pueda establecer ahora o en el futuro, esa regulación va a ser el contrapeso potente para que los ciudadanos tengan la garantía de que van a poder tener su conectividad y la vertebración a la que tienen derecho. Por otro lado, el transporte aéreo está íntimamente ligado al juego de la demanda y la oferta, porque el mercado de las compañías aéreas está liberalizado desde hace muchos años. Por lo tanto, las compañías juegan a lo que es demanda y oferta, no hay otro juego dentro del transporte aéreo, si bien el ministerio, como regulador y supervisor, lo que hace es proteger la seguridad, la calidad de los servicios y la competitividad en el coste.

Respecto de lo que usted me plantea en cuanto a los aeropuertos gallegos, también tiene mucho que ver con la oferta y la demanda. El planteamiento de los tres aeropuertos gallegos se tiene que formular desde la perspectiva de un todo y no pueden estar compitiendo entre ellos. La competencia que hay con otros aeropuertos cercanos en su radio por encima de 100 kilómetros de distancia es algo que tiene que ver con lo que ofrecen y con lo que demandan los ciudadanos, por lo que la estrategia que se plantea desde el Ministerio de Fomento es establecer, a través de los comités de coordinación aeroportuaria, junto con la comunidad autónoma, los ayuntamientos, las cámaras de comercio y los representantes sociales, un plan de trabajo, un plan estratégico para el futuro de ese desarrollo. Tanto es así que, como sabe, el Real Decreto de comités de coordinación se ha aprobado recientemente y en las próximas semanas se constituirá oficialmente el comité de coordinación de aeropuertos de Galicia; si bien, y entendiendo que esa singularidad en los procesos que estaban ocurriendo en esos tres aeropuertos ya llevaban un cierto tiempo, anteriormente a esta constitución oficial se creó un grupo de trabajo análogo en su composición a este futuro órgano de comisión. Esa comisión técnica previa ha abordado los trabajos y ha presentado diversos documentos con la participación de las instituciones que están allí presentes y, por lo tanto, AENA ha presentado, como secretaria de ese grupo de trabajo, un documento de plan estratégico de futuro para el desarrollo de los aeropuertos gallegos. Me gustaría señalar que no tiene sentido el traspaso de los tres aeropuertos gallegos de AENA Aeropuertos a las comunidades autónomas. Lo he dicho antes y lo repito ahora: el todo es más que las partes. Tener un operador de aeropuertos potente a nivel mundial es el mayor activo que tiene este país en el transporte aéreo y, por tanto, desgajarlo creo que es un tremendo error estratégico a futuro. Por lo tanto, a través de los comités de coordinación aeroportuaria, con esa coordinación y participación entre todos los que están implicados, comunidades autónomas, ayuntamientos, cámaras de comercio y representantes sociales y sindicales, podemos establecer planes de trabajo para potenciar la calidad y la cercanía del tráfico de los ciudadanos a través de esos aeropuertos. Pero en el transporte aéreo —y seguro que usted lo sabe tan bien como yo— solo cuentan dos cosas: o los aeropuertos que son consolidadores o los que son consolidados. Aquí, o hay hubs o hay aeropuertos de origen punto a punto. En España el hub que tenemos se llama Madrid-Barajas y el resto de los aeropuertos se tiene que alimentar de ese hub y, al mismo tiempo, de la salida, la continuidad y la conectividad a los distintos ciudadanos de las distintas regiones. No me alargaré más porque ya he superado mi tiempo.

### — DE LA DIPUTADA DOÑA PATRICIA HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE FECHA PREVISTA PARA CUMPLIR EL DECRETO 1617/2011, DE 14 DE NOVIEMBRE, EN RELACIÓN CON LAS CHUMBERAS. (Número de expediente 181/001332).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta y última que responderá doña Carmen Librero, que es la que le va a formular la diputada doña Patricia Hernández Gutiérrez y que figura en el orden del día como pregunta número 11.

Tiene la palabra, doña Patricia.

La señora **HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ**: Señor presidente, la verdad es que estoy un poco estupefacta de que me vaya a contestar a una pregunta sobre vivienda, sobre Las Chumberas, un tema de alta sensibilidad en mi tierra que afecta a gente muy humilde —yo no pertenezco a esta Comisión, me he desplazado desde mi tierra—, la directora general de aviones, barcos y trenes. Es cierto que está en su derecho, pero es que este es un tema de vivienda y es un tema muy serio que afecta a mucha gente y donde hay un incumplimiento flagrante del Partido Popular, pero también del Gobierno, de las normas vigentes, porque los decretos son normas vigentes que se deben cumplir, y en este caso es el 1617/2011, de 14 de noviembre, en el que se dice que el Gobierno debería de firmar un convenio con las administraciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 10

canarias para hacer un acuerdo de reposición. Esto no se ha hecho. Fijese que en la última reunión que tuvo la ministra con las administraciones canarias se le dio en mano un estudio del Intemac, de octubre, en el que ya se habla de que en estos dos años se han deteriorado gravemente las vigas y la estructura de la urbanización de Las Chumberas; y cuando digo gravemente quiero decir con peligro para la salud y la integridad física de las personas que siguen viviendo en ese barrio. A mí me parece que esto no es diferente de lo que hacen ustedes en otras áreas: los incumplimientos. Eso es evidente, no hace falta que yo lo diga aquí, porque los incumplimientos del programa electoral son flagrantes, pero también el dejar a su suerte a la gente que menos tiene, a la gente más vulnerable. Supongo que usted no conoce Las Chumberas —si estuviera hablando con alguien de Vivienda por lo menos estaría al día—, pero son gente muy humilde y sus compañeros de partido se lo podrían explicar. Es más, el señor Matos, que es presidente de una Comisión en el Congreso de los Diputados y que fue portavoz de Vivienda en la anterior legislatura, le podría explicar cuál ha sido la trayectoria del Partido Popular en este caso y le podría explicar también el Decreto 1617/2011.

Me han dicho de nuevo —lo he visto en prensa y se lo he escuchado a la ministra— que en enero, en el primer tercio del año que viene, se va a firmar por fin este convenio, pero me gustaría algo más de concreción o quizás alguna explicación para la gente del barrio de Las Chumberas, de la isla de Tenerife, de por qué ahora sí tenemos que creerles; alguna garantía o seguridad. Insisto, esto me fastidia decírselo —porque es usted quien está aquí y parezco el cura que le echa el sermón a quien está en lugar de a quien no está—, pero no me parece serio; y no va por usted que está aquí respondiéndome, sino por los que no han venido, por el Gobierno de España, aunque de todos modos es a quien hablo, porque usted está aquí en representación del mismo y es verdad que me podrían haber mandado al director general de la Guardia Civil, a quien ustedes quieran. No es un tema muy serio que me venga a contestar... **(Rumores y protestas.—El señor Ayala Sánchez: Un respeto)**. No lo entiendo, no he dicho ninguna inexactitud. Voy a repetirlo por si acaso... **(El señor Ayala Sánchez: Lo hemos oído perfectamente.—La señora Santa Ana Fernández: Un respeto a la compareciente)**.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, dejen que continúe la diputada.

La señora **HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ**: Muchas gracias, señor presidente, porque alguno se altera. **(Rumores)**.

El Gobierno puede mandar a quien le dé la gana a contestar, es evidente, y por eso estoy hablando con la señora Librero, pero también es evidente que quien tiene la competencia no es la señora Librero. Lo lamento. Espero que usted me dé alguna respuesta y si no luego le repreguntaré en a réplica.

El señor **PRESIDENTE**: Responde doña Carmen Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Señora Patricia Hernández, soy la secretaria general de Transportes, pero tengo capacidad intelectual suficiente para aprender cualquier cosa que se me ponga por delante. **(La señora Hernández Gutiérrez: No lo dudo)**. Por tanto, le voy a contestar.

El Ministerio de Fomento tiene la voluntad de adoptar todas las medidas que sean necesarias, como así lo ha estado haciendo, para que los vecinos de Las Chumberas puedan tener una vivienda digna y está cumpliendo escrupulosamente con lo establecido en el Real Decreto 1617/2011.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Hernández.

La señora **HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ**: Yo no dudo de la capacidad intelectual de la señora secretaria general, sino de no conocer el tema. Hay gente que llevamos años en esto... **(El señor Ayala Sánchez: Y con la misma capacidad intelectual)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, por favor.

La señora **HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ**: Es que el señor Ayala tiene también una capacidad intelectual superior a la del resto y quiere manifestarla en todo momento, cuando tiene la palabra y cuando no.

Lo primero que quiero decirles es que yo pensaba que me iba a contestar: nosotros hemos puesto 48 millones. No hace falta que nos lo diga usted —seguro que se lo han puesto en el papelito—, porque no han puesto 48 millones ya que eso era del anterior Gobierno y este presupuesto solo tiene 100.000 euros

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 11

presupuestados. Pero no me preocupa tanto la cantidad de dinero...**(Rumores)**. Sonríe usted porque no conoce el tema, señora secretaria general; sonríe porque no conoce el tema y porque no conoce a la gente que sufre en ese barrio. Si conociera a la gente que sufre no sonreiría mientras le estoy hablando de los incumplimientos del Gobierno de España. Se han mandado por parte del ayuntamiento —para firmar ese dichoso convenio que tiene ya dos años de retraso— veinticinco propuestas, de planificación, de convenio de actuación. Pero es que a ustedes, cuando se les manda una cosa después de haberla corregido, dicen: es que no me gusta el tipo de letra, mándenme otra propuesta de planeamiento. En la propuesta del anterior Gobierno lo importante era darle una solución a los vecinos de Las Chumberas y ahora lo que ustedes plantean —e incluso lo han aceptado las administraciones canarias— es generar plusvalías, recalificar espacios comerciales para que esto cueste menos a la Administración central, para que cueste menos: oiga, mire usted a ver si pone un centro comercial por ahí para después poder venderlo y así nos ahorre dinero, y así hemos estado dos años. En cualquier caso, las administraciones canarias han aceptado esto y han hecho lo suficiente, hasta el número de veinticinco —no sé si veinticinco o veintiséis, ahí tengo alguna duda; igual usted me lo podría decir, porque seguro que en su secretaría general ven muchos papeles de esto— propuestas diferentes para que ustedes firmen el dichoso convenio. Este es uno de los incumplimientos más flagrantes, más sangrantes del Gobierno de España, sobre todo porque yo vi venir aquí —por cierto, estaban con gente del PSOE que también le reclamaba al Gobierno de España agilidad, y se cumplió— a compañeros suyos del Partido Popular y estar con los vecinos; ahora se han escondido, están todos escondidos. Así que yo le pido una respuesta: cuándo se va a firmar el convenio dando cumplimiento al Decreto 1617/2012.

El señor **PRESIDENTE**: Responde doña Carmen Libroero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Le voy a contestar, y lo voy a hacer con mi cara más sonriente posible porque no tengo por qué estar con cara enfadada. El Ministerio de Fomento tiene un compromiso con todos los ciudadanos de Canarias y especialmente con quienes más lo necesitan, y está a disposición de las instituciones canarias para la firma de un nuevo convenio cuando lo considere; así lo ha manifestado la ministra de Fomento, y esto es lo que se va a hacer. En la urbanización de Las Chumberas, que fue de protección oficial y que, como seguramente usted conoce perfectamente, está en el barrio del mismo nombre del término municipal de San Cristóbal de La Laguna, hay bloques de viviendas y locales que se encuentran, como sabe, en un deficiente estado de conservación; veintinueve de los bloques tienen aluminosis y el resto está afectado por otras deficiencias del paso del tiempo. Los inmuebles en general se encuentran en estado avanzado de deterioro y se han producido varios apuntalamientos de viviendas y zonas comunes así como desalojo de sus ocupantes... **(La señora Hernández Gutiérrez pronuncia palabras que no se perciben)**. Perdóneme, si estoy hablando, me gustaría que me atendiera, porque le estoy contestando.

En todo caso, debo recordarle que el Ministerio de Fomento ha mostrado desde el principio su entera disponibilidad para avanzar en el desarrollo de las actuaciones necesarias para resolver la difícil situación que sufre este barrio. De hecho, el Ministerio de Fomento ha sido la única Administración pública que ha aportado la totalidad de la financiación comprometida en el convenio firmado el 18 noviembre 2011 entre las cuatro administraciones implicadas. En este convenio las diferentes administraciones se comprometían a aportar un total de 9.772.499,5 euros; el ministerio asumía el 50 %; la Comunidad Autónoma de Canarias, el 35 %; el Cabildo Insular de Tenerife, el 10 %, y el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, el 5 % restante; es decir, el Ministerio de Fomento ha aportado 4.861.250 euros, el 50 % del total, que es a lo que se comprometió. El Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna ante la imposibilidad de justificar el empleo de los fondos aportados, solicitó la prórroga del convenio hasta el año 2016. Ante esta petición y de manera consensuada entre todas las partes, el Ministerio de Fomento y las tres administraciones canarias, se aprobó una adenda al convenio el 27 diciembre 2012. Mediante esta adenda se prorrogó la vigencia del convenio hasta 2016 y se estableció que en la tramitación urbanística todas las administraciones se comprometían a intentar generar plusvalías para poder minorar las aportaciones públicas. Además, desde el Ministerio de Fomento se realizó una visita al barrio de las Chumberas el 14 de junio de 2012 para conocer el entorno de la actuación y tener mayor criterio de apreciación de la situación. Los 42 bloques de esta urbanización están clasificados por el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna por nivel de gravedad. De aquella visita se confirmó que había bloques afectados por aluminosis y otras patologías, pero también se desprendía que la reposición completa de todo el barrio era una solución desmesurada que no correspondía a criterios sociales. El ámbito de la urbanización de Las Chumberas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 12

abarca 42 bloques con 668 viviendas. La actuación se plantea de acuerdo con lo firmado en el convenio, demolición y reposición de 31 bloques, 510 viviendas. El resto, 11 bloques, no presentan problemas de aluminosis y solo presentan deficiencias menores que serán abordadas mediante actuaciones de rehabilitación.

El problema de este convenio no es la falta de fondos, porque se han aportado ya más de 7 millones de euros. El Ministerio de Fomento ha aportado la totalidad, como he dicho. La comunidad autónoma y el cabildo insular han aportado la mitad de su parte. El ayuntamiento no ha acreditado haber aportado nada. El importe gastado hasta la fecha de la última constitución técnica de seguimiento es de 1.045.515 euros. Por tanto, la disponibilidad presupuestaria es de 6.003.296 euros ya aportados. ¿Cuál es la razón por la que no se han ejecutado esos 6 millones de euros que ya se han aportado? Bien fácil, porque para ello se precisa una modificación del planteamiento y del planeamiento urbanístico. Como he mencionado anteriormente, quiero señalar que recientemente se ha celebrado una reunión entre la ministra de Fomento y el alcalde de San Cristóbal de La Laguna en Madrid. En ella se acordó que, una vez modificado definitivamente el planeamiento urbanístico, se suscribiría un nuevo convenio plurianual. Este nuevo convenio deberá responder a la remodelación del barrio de forma proporcionada, mesurada y ajustada a las necesidades actuales. En este sentido, en esta reunión el Ayuntamiento de La Laguna se ha comprometido a elaborar un informe técnico-jurídico que hará llegar al resto de las administraciones con las actuaciones necesarias. **(La señora Hernández Gutiérrez: Ya lo tiene)**. Una vez que se disponga del mismo se reunirá la comisión técnica para evaluar las actuaciones presentadas y estudiar la aportación que debe realizar cada una de las instituciones y los plazos para ello. Por tanto, insisto en que la firma de este nuevo convenio plurianual requiere que previamente sea aprobada definitivamente la modificación del planeamiento urbanístico correspondiente y en ese momento el Ministerio de Fomento cumplirá, como ha hecho hasta ahora, con el convenio firmado, ya que le recuerdo que ha sido la única Administración que ha aportado la totalidad de la financiación. En todo caso, si necesitan más aclaraciones, estoy segura de que se las podrán dar si nos hacen las preguntas que consideren oportunas.

Concluyo reiterando el compromiso del Ministerio de Fomento con los ciudadanos de Canarias, con los residentes en el barrio de Las Chumberas y estoy segura de que con la participación y el compromiso de todas las administraciones implicadas se conseguirá una solución que resuelva el problema del barrio del que estamos hablando, el de Las Chumberas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Librero.

La señora **HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ**: Señor presidente, yo le quiero pedir amparo porque no me ha contestado. Le he preguntado por el Real Decreto 1617/2011 y me contesta otra cosa.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señora diputada, pero usted no tiene la palabra en este momento.

La señora **HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ**: Pero yo le quisiera pedir amparo para que conste que volveremos a preguntar porque...

El señor **PRESIDENTE**: Señora diputada, estoy diciendo que usted no tiene la palabra. Usted ha utilizado los dos turnos y no hay amparo posible...

La señora **HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ**: Pero le estoy pidiendo amparo a usted.

El señor **PRESIDENTE**: No hay amparo posible porque su turno terminó. Así que continuamos con la siguiente comparecencia y despedimos a la señora Librero.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ROSANA PÉREZ FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE APROBACIÓN POR ADIF EN 2010 DE UNA REBAJA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD PROGRAMADO ORIGINARIAMENTE PARA LA CONEXIÓN OURENSE-SANTIAGO DE COMPOSTELA, CAMBIANDO LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA AVANZADO ERTMS POR EL ASFA POR UNA CUESTIÓN DE AHORRO ECONÓMICO. (Número de expediente 181/001335).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la Comisión con la comparecencia ahora del señor secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño, que va a responder a las preguntas que figuran en el orden del día, y ahora ya seguiremos el orden previsto, comenzando, en primer lugar, por la pregunta número 2.º que formula la diputada doña Rosana Pérez Fernández. Tiene la palabra.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 13

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: El Bloque Nacionalista Galego ha tenido interés por esclarecer los hechos del accidente de Angrois el pasado 24 de julio desde el primer momento. A igual que otros grupos políticos, lo tuvimos desde el primer momento, pero a diferencia de ellos nosotros lo seguimos manteniendo ahora y, por eso, muchas de las cuestiones que se han ido sabiendo, que se han ido publicando nos están haciendo preguntarnos determinadas cuestiones como las que hoy le vamos a preguntar a usted.

Un auto de mediados del mes de octubre del juez que está llevando la investigación del Juzgado número 3 de Santiago de Compostela, se refería a que determinados miembros del consejo de ADIF podrían haberse opuesto —estoy leyendo casi textualmente— a la modificación del proyecto original que defendía el uso del sistema de seguridad Ertms hasta la estación de Santiago de Compostela. El juez señala en el auto que este cambio parece —repito que es textual: parece— tener su origen en la política de inversión de ADIF y alude a un plan de reducción de costes. En julio del año 2010 hubo una reunión entre ADIF y las empresas encargadas de la seguridad y señalización de la línea Ourense-Santiago; un encuentro en el que ADIF requirió a las empresas contratadas una valoración económica por la reducción del sistema de seguridad. En este informe se aporta precisamente un cambio en el presupuesto y se reduce en 26,6 millones de euros, que es casi el 20% de los 135,7 millones con los que fue adjudicado; de ahí —señala el informe— que 17,8 millones se detrajeron de la obra y 5,6 del mantenimiento y de las revisiones del sistema. Este estudio para reducir el gasto contempla, entre otros ajustes, una reducción del número de señales, circuitos de vía y balizas ASFA y Ertms, la rebaja en la red de cables de señalización y de Ertms, así como la reducción de pruebas para la puesta en funcionamiento. Por lo tanto, es normal que a estas alturas haya mucha gente que se pregunte si el accidente, si no se hubiese producido esa reducción en seguridad, se hubiera podido evitar y ahora probablemente no estaríamos hablando de él. La auditoría técnica que se realizó en el año 2011 por las empresas encargadas de las instalaciones de seguridad y señalización en el tramo de alta velocidad Ourense-Santiago, concluyó que era satisfactorio en lo relativo al funcionamiento de Ertms, pero alertó de una serie de riesgos, entre los cuales incluyó el sistema ASFA, que es el sistema de seguridad operativo a partir del punto kilométrico donde se produjo el accidente. La responsabilidad de definir el cuadro de velocidades máximas en la zona fue también de ADIF, ya que las empresas adjudicatarias le trasladaron esa responsabilidad. En este sentido, queremos recordar que la curva en la que se produjo el accidente viene después de tener que pasar en muy poco espacio de tiempo de una velocidad de 200 a 80 kilómetros por hora.

Nosotros hemos preguntado en sucesivas ocasiones, también en las comparencias de la ministra y de los altos cargos del ministerio, por el proyecto de construcción del trazado ferroviario, y a la vista de lo que el auto del juez viene a poner de manifiesto queremos preguntarle si ADIF aprobó en el año 2010 una rebaja del sistema de seguridad programado originariamente en la conexión Ourense-Santiago cambiando la implantación del sistema Ertms por el ASFA, si esto fue por una cuestión de ahorro económico y, de ser así, si considera usted que esta decisión supuso una merma en la seguridad en el tramo donde se produjo el accidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Quiero indicar rotundamente que ADIF no aprobó una rebaja del sistema de seguridad en 2010. Como su señoría conoce, personalmente he tenido la oportunidad de responder en esta Cámara, la seguridad es un principio fundamental e inherente al ferrocarril. En todo caso, como conoce también su señoría, se hicieron cambios que estuvieron motivados por la implantación del ancho de vía convencional en lugar del ancho de vía estándar, tal y como estaba previsto inicialmente en el proyecto, si bien dichos cambios no tuvieron como motivación el ahorro económico.

El señor **PRESIDENTE**: Por el tiempo que le resta, la señora Pérez Fernández tiene la palabra.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: En realidad no me ha contestado a lo que le he preguntado. Usted me responde que ADIF no aprobó rebaja de seguridad en 2010, que no es a lo que alude el auto del juez, y a raíz de ese auto lo que le pregunto es si... **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben)**. Señor presidente, esto de que los demás diputados interrumpen cuando una habla distorsiona bastante, sobre todo teniendo en cuenta que los demás solemos estar callados cuando habla el resto de los diputados.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 14

En todo caso, señor secretario general —discúlpeme—, lo que le estoy preguntando exactamente es si se ha cambiado la implantación del sistema avanzado Ertms por el ASFA del proyecto original a lo que finalmente se implantó. Si fue así, por qué razones se hizo. Ya no le voy a preguntar si se hizo por una razón de ahorro económico.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón, mientras uno habla los demás han de escuchar, aunque no agrade lo que se dice.

Tiene la palabra para responder don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Como ya conoce, la línea Ourense-Santiago estaba planificada en ancho estándar, también denominado ancho UIC, debido a que cuando se iba a poner en servicio la línea no tenía conexión en este ancho ni hacia la meseta ni hacia A Coruña. Se proyectó, como su señoría conoce, poner dos cambiadores de ancho, uno a la salida de Santiago y otro en Ourense, en el tramo entre Ourense y Santiago. De esta forma, el cambiador de ancho de Santiago se instalaría a la salida de la estación, lado A Coruña, y en el caso de Ourense se ubicaría, como le he dicho anteriormente, en el acceso a la estación, lado Santiago.

Con esta configuración estaba previsto instalar los sistemas Ertms nivel 2, Ertms nivel 1 y ASFA en el proyecto que fue inicialmente adjudicado y al que su señoría se ha referido en el tramo de vía de ancho estándar entre los dos cambiadores de ancho. Posteriormente, en 2010, se tomó la decisión de cambiar el ancho de vía del tramo Ourense-Santiago, tal como explicó la ministra en su comparecencia en el Congreso el pasado 9 de agosto de 2013, que su señoría conoce, con ocasión de informar sobre las actuaciones del Ministerio de Fomento en relación con el accidente del tren Alvia ocurrido el pasado 24 de julio. La solución que finalmente se adoptó fue montar todo el tramo en ancho convencional, porque el paso por los dos cambiadores en apenas 90 kilómetros produciría una distorsión innecesaria a la explotación, basándose fundamentalmente en que si estos cambiadores se hubieran colocado habría habido un incremento de los tiempos de viaje. Además he de decirle que en ese momento los trenes que circulaban eran trenes Talgo y necesitaban cambio de locomotora; por tanto, el tiempo de viaje era un tiempo apreciable. Así, la instalación del ancho estándar en este tramo se propuso hasta que se concluyera la conexión con la meseta, momento en el que se planificaría el cambio de ancho de esta línea. Así, se cambió la configuración inicial del sistema Ertms para los accesos y se mantiene la explotación en esta zona, en la zona del accidente, con el sistema ASFA. Quiero decirle, y quiero además decirlo con contundencia, que ambos sistemas ya estaban planificados inicialmente. En este sentido, por lo que digo, no se aprobó una rebaja del sistema de seguridad, tal como indica su señoría. No hay variación en el proyecto modificado en lo que se refiere al nivel de equipamiento de los sistemas de seguridad previstos en la línea, manteniéndose similar a lo habitualmente contratado para las líneas de la red de alta velocidad española en los años anteriores.

Quiero decirle que todas las líneas de alta velocidad, aunque tengan sistemas Ertms tienen como sistema de respaldo, por tanto, un sistema que funciona en determinadas circunstancias como sistema ASFA, es decir, que todas las líneas de alta velocidad en definitiva tienen el sistema Ertms y el sistema ASFA. Si bien es verdad que se tuvo que redefinir el ámbito donde se instaló cada uno de ellos, todos estos sistemas, el sistema ASFA y el sistema Ertms, son sistemas seguros si se atiende a sus normas de aplicación y protocolos de uso. De hecho, se puede autorizar la circulación de un tren con uno de los sistemas instalados, aunque no esté operativo el resto. Este es el caso del tren Alvia que fue autorizado a circular con ASFA aunque estuviera instalado el sistema Ertms en gran parte del tramo. La circulación sigue siendo segura si se atiende a la normativa de circulación propia de este sistema. Quiero insistir en este tema, que la circulación en todo caso es segura si se atiende, como he dicho anteriormente, a las normas de aplicación y protocolo de uso. Por este motivo, además para el caso concreto del Alvia que circulaba el 24 de julio, la redefinición del ámbito de aplicación del sistema Ertms no pudo suponer una merma de seguridad en la circulación, pues circulaba con ASFA en todo el trayecto. Para finalizar, aunque pueda ser repetitivo, quisiera dejar claro que en ningún caso fue un motivo económico la implantación de esta redefinición. En todo caso, como saben sus señorías, este tema es objeto de una investigación en curso, tanto por la comisión de investigación de accidentes ferroviarios como judicialmente. Desde el Ministerio de Fomento, como ha repetido reiteradas veces la ministra, con transparencia, enviaremos todos los informes que nos sean requeridos al respecto.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 15

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ASCENSIÓN DE LAS HERAS LADERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE FASE EN LA QUE SE ENCUENTRAN LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA HACER FRENTE A LA QUIEBRA DE LAS CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS. (Número de expediente 181/001323).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que es la que figura con el número 4.º, de la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera, a quien doy la palabra.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Señor secretario general, de la red de autopistas aprobadas por el Gobierno del Partido Popular, siendo ministro Álvarez-Cascos, que son las radiales Madrid R-2, R-3, R-4 y R-5, la de Cartagena de la AP-7; la AP-41, Madrid-Toledo; AP-36 Ocaña-La Roda y la M-12, ninguna ha llegado al tráfico previsto, como prueba palmaria de lo innecesario de su construcción. Además, las concesiones se hicieron con condiciones extraordinariamente beneficiosas para la constructoras y las concesionarias. Ahora algunas de ellas, diez en concreto, están en concurso de acreedores y, a pesar de que el Gobierno ya hace años que les viene concediendo créditos participativos a un bajo interés además se han habilitado cuentas de compensación hasta el año 2018, abonándoles la diferencia entre lo realmente recaudado por los peajes y lo que recaudarían hasta el 80% de la estimación de tráfico estipulada en los contratos. Hay que tener en cuenta que esas estimaciones de tráfico eran absolutamente temerarias. La construcción, como he dicho, era absolutamente innecesaria bajo un principio absolutamente mercantil o neoliberal, el de la oferta y la demanda, puesto que casi nadie las usa. Tenemos que decir también que en su momento estos contratos de concesiones se hicieron, reitero, en condiciones leoninas para los intereses públicos, puesto que garantizaban además que en el momento en que pudieran estar en quiebra el Gobierno se haría cargo de esa deuda, salvando los negocios privados, socializando las pérdidas y privatizando los beneficios en un principio absolutamente perverso.

El fiasco que ha supuesto esta construcción de autopistas —totalmente desmedida— desde La Izquierda Plural merecería más tiempo, mayor rigor y un análisis más exhaustivo. Algunas de estas constructoras —lo dejo ahí— están en los papeles de Bárcenas y será la justicia la que en cualquier caso tendrá que delimitarlo. Ahora nos centramos y decimos que la deuda de estas autopistas, que son privadas, asciende a 3.500 millones de euros según las previsiones que ha hecho el Gobierno y se van a convertir en deuda pública. Por lo tanto, van a aumentar el déficit y van a aumentar la deuda del Estado que sigue aumentando de manera imparable.

Se salva a los bancos que han hecho una quita a las constructoras de su deuda con los activos financieros y ahora, también, a estas constructoras se les vuelve a salvar, esta vez de forma directa, por el Estado. La creación de ese banco malo —que hemos conocido como siempre, en esta falta de transparencia a pesar de la aprobación de una ley que nos parece absolutamente hipócrita porque los diputados y diputadas de este Congreso de los Diputados nos enteramos muchas veces, casi siempre, por la prensa— hará sin duda que la deuda privada de estas constructoras recaiga directamente sobre el bolsillo mermado y esquilado, ya demasiado, de todos los españoles y de todas las españolas.

Estamos, señor secretario general, ante una situación crítica donde millones y millones de personas lo están pasando realmente mal. Mientras nos tendrá que explicar este Gobierno y también este ministerio cómo es posible que se responda de esta manera tan explícita y ágil a las necesidades de estas constructoras y sus intereses a costa de los intereses y del dinero de las mayorías. De verdad, ¿cuánto tiempo creen que van a seguir con este expolio y este desfalco de lo público? Si las concesiones pierden dinero y las concesionarias y las constructoras pierden dinero en el libre mercado que ustedes defienden, defiéndanlo, y si se caen pues que se caigan.

El señor **PRESIDENTE**: Responde don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señorías, el Ministerio de Fomento está trabajando en la determinación de una solución para el conjunto de las concesiones de autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado que presentan actualmente problemas de viabilidad económico-financiera. La implementación de la solución actualmente se encuentra pendiente de negociaciones y el análisis de las distintas alternativas que actualmente se están llevando a cabo y su planteamiento en su caso se concretará en el momento oportuno, en dichas negociaciones y con la solución que se adopte en su caso, dado que actualmente están en un estado suficientemente avanzado. Como ha dicho su señoría, en la actualidad existen nueve contratos de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 16

concesión de autopistas de peaje estatales que presentan problemas de viabilidad económico-financiera. Tras la última solicitud de entrada en concurso de acreedores presentada el pasado 25 de noviembre, actualmente son ocho las concesiones que se encuentran en fase de procedimiento concursal. De acuerdo con ello, en este momento existen dos escenarios alternativos que son los que está analizando detenidamente el Ministerio de Fomento con el Ministerio de Hacienda en relación con el futuro de las sociedades concesionarias que se encuentran en complicada situación.

El primer escenario posible sería la entrada en liquidación de las sociedades. Como sabe un concurso de acreedores lleva, salvo que exista un procedimiento negociado de salida, a la liquidación de las sociedades. Este escenario que estoy indicando llevaría a que las sociedades, de manera progresiva, entrarían en liquidación. Ello tendría como consecuencia, en primer lugar, la extinción propia de la concesión y, en segundo lugar, el Ministerio de Fomento debería incautar las fianzas de explotación y si considera que existen defectos constructivos o falta de conservación en las autopistas también se debería incautar las fianzas de construcción por el importe equivalente. Actualmente, quiero indicarle que en los nueve contratos, las garantías de explotación ascienden a 128 millones de euros y las garantías de construcción vigente son de 180 millones de euros; luego hay la posibilidad de que se incauten las fianzas por un importe total de 300 millones de euros. En tercer lugar, la Administración General del Estado debería hacerse cargo del servicio público correspondiente. Y, en cuarto y último lugar, se debería proceder a la liquidación de las inversiones ejecutadas por el concesionario en lo referente a los terrenos, obras, instalaciones y deducir la cuota de amortización acumulada en función del número de años que corresponda que, como ha dicho su señoría, serían aproximadamente 3.550 millones en concepto de responsabilidad patrimonial, al que hay que añadir 1.250 millones en concepto de pago de expropiaciones pendientes.

El segundo escenario que se está estudiando es la posible creación de una empresa pública de autopistas, situación que ya —como conoce su señoría— ocurrió en los años ochenta con la creación de la Empresa Nacional de Autopistas, y que se trata de una medida planteada por el Ministerio de Fomento como posible solución al conjunto de la concesión de autopistas de peajes dependientes de la Administración General del Estado. Ello supondría una alternativa a la liquidación de estas sociedades concesionarias, que presenta algunas ventajas frente a los procesos complejos que se abrirían en el caso que he expuesto en primer lugar de la liquidación de las mismas. Dicha alternativa, que supone una reforma estructural del sector, requeriría —como le he indicado— la creación de la empresa pública de autopistas, de la cual la Administración General del Estado tendría un porcentaje mayoritario, y se ha propuesto que el resto quede en manos de los accionistas de las actuales concesiones con problemas de viabilidad. Dicha empresa pública, en caso de su creación, se clasificaría en el sector de las sociedades no financieras; es decir, no computaría en déficit, que es una de las preocupaciones fundamentales del ministerio y de este Gobierno. Estamos negociando —como le he indicado anteriormente— con las empresas concesionarias, las entidades financieras las condiciones y distintos extremos en los que se articularía la posible creación de esta empresa de autopistas.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Ascensión, dispone de un minuto más si lo desea.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: No me ha contestado el secretario general. En cualquier caso, haremos estas preguntas otra vez al Gobierno por escrito. Quiero decirle que la empresa pública de autopistas se quedará con el 80 % —le agradezco su información—; el 20 % irá a las concesionarias que tienen problemas financieros más 480 millones de euros que está previsto que se le pague, también, por el pago de expropiación más —como ya también se ha anunciado— las concesiones que se le van a dar, una vez que estén liberalizadas, para compensarles por las posibles pérdidas que hayan podido obtener en todo este tiempo. Ya le digo, un fiasco, una vergüenza y un expolio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Tengo que decirle que yo no he dado ningún porcentaje todavía. Supongo que lo habrá visto, como yo, a través de la prensa. En todo caso, el porcentaje a mantener en la nueva empresa por parte de las empresas presentes en el accionariado es un elemento que habría que negociar; también la reestructuración de los créditos existentes, así como la apertura de líneas de financiación para el pago de las expropiaciones y parte de las obras pendientes por parte de los concesionarios. En función del resultado de estas negociaciones actuales y de la respuesta definitiva de las entidades financieras y de los concesionarios y accionistas se



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 17

podría clarificar este escenario frente al escenario que le he dicho anteriormente, que es la liquidación de las sociedades concesionarias, que es el procedimiento normal del concurso de acreedores.

En definitiva, lamento que no se encuentre satisfecha con la respuesta que le he dado. He intentado ser lo suficientemente claro y, en todo caso, quiero decirle que todavía se está pendiente de negociaciones de manera intensa y, como ya habrá escuchado a la ministra, lo que se quiere es que el impacto en el bolsillo de los ciudadanos sea nulo y el impacto en el déficit sea el mínimo posible.

— **DEL DIPUTADO DON PERE MACIAS I ARAU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE:**

— **CALENDARIO PARA LLEVAR A CABO LOS DIFERENTES TRAMOS DEL CUARTO CINTURÓN DE BARCELONA. (Número de expediente 181/000781).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en el orden del día figura como pregunta número 6.º una que va a formular el diputado don Pere Macias Arau, a quien doy la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor secretario general, bienvenido a la Comisión. El enunciado de mi pregunta es muy obvio y muy claro y, por tanto, me voy a remitir a él.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, en primer lugar quisiera indicarle en qué fase de tramitación se encuentra la autovía B-40 en sus diversos tramos, conocida vulgarmente como cuarto cinturón de Barcelona, para posteriormente detallarle cuáles son las previsiones del Ministerio de Fomento en relación con esta importante actuación en el ámbito de Barcelona. Como sabe, la B-40 se divide en cuatro tramos para su desarrollo y su situación administrativa es la siguiente. El primer tramo entre Abrera y Olesa de Montserrat se encuentra en servicio desde el año 2010 y el segundo tramo entre Olesa de Montserrat y Viladecavalls se encuentra en fase de obras. El presupuesto vigente es de 154 millones de euros y el nivel de ejecución es del 44 %. Como datos adicionales, esta obra se licitó en septiembre del año 2006 y se adjudicó en enero del año 2007. Esta obra tuvo una importante reprogramación en mayo de 2010 dentro del Ministerio de Fomento. Desde entonces las obras se encuentran prácticamente paralizadas, salvo en el año 2012 cuando se destinaron a esta actuación 9 millones de euros. Sí quiero señalar porque es un dato muy relevante, que las obras que quedan actualmente por ejecutar se refieren a un túnel, y lo digo por lo que luego detallaré respecto de esta obra. El tramo Viladecavalls-Tarrasa, que se encuentra también en servicio, y por último el cierre de la autovía B-40 entre Tarrasa y Granollers, que se encuentra en fase de estudio informativo.

En relación con las actuaciones pendientes para la finalización de esta autovía, hay que tener en cuenta las circunstancias económicas y administrativas en las que esta actuación se encontraba al principio de la presente legislatura. Dicho contexto económico ha condicionado de forma muy importante el avance y el desarrollo de esta autovía B-40 en los últimos años. No obstante, para lo que queda de legislatura el ministerio tiene programado en los próximos años el impulso de los dos tramos pendientes, es decir, el Olesa de Monserrat-Viladecavalls, que como he dicho se encuentra en fase de obras, y el cierre de la autovía entre Tarrasa y Granollers, donde estamos colaborando con la Generalitat de Catalunya al objeto de poder encontrar un trazado que pueda tener una aceptación pública, todo ello con el objetivo —porque creemos que esta actuación tiene pleno sentido— de finalizar lo antes posible la B-40 y que por tanto pueda servir al tráfico de largo recorrido que circunvala la ciudad de Barcelona.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor secretario general por sus explicaciones. Esta es una obra desgraciada desde todos los puntos de vista y a mi entender imprescindible. Me gustaría que en su segunda respuesta se pudiera concretar esto que se llama el impulso que va a dar el Gobierno al tramo pendiente, el tramo entre Olesa y Viladecavalls, para que pudiéramos fijar ya la fecha de su terminación, ya que ha estado prácticamente ejecutada, según usted nos dice exactamente en un 44 %. En relación con el otro tramo, como usted sabe perfectamente hay dos subtramos, el subtramo entre Terrassa y Sabadell, relativamente poco importante en kilometraje, donde hay un acuerdo básico entre los dos ayuntamientos, el de Terrassa y el de Sabadell con el Gobierno de la Generalitat que creo que ha sido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 18

transmitido al propio Gobierno del Estado. El resto del tramo es entre Sabadell y Granollers, donde las obras son más incipientes. Yo le pediría también, igual que ha hecho el Gobierno de la Generalitat, que se pueda establecer ya un calendario, al menos para toda la fase de aprobación documentada en el tramo entre Terrassa y Sabadell porque la puesta en servicio de este tramo comportaría que ya tuviéramos un itinerario alternativo a la B-30 desde Abrera hasta la B-30 o A-7, conectada en Sabadell a través de la ronda oeste de Sabadell. Por tanto, construir el tramo entre Terrassa y Sabadell generaría una gran rentabilidad desde todos los puntos de vista. Además, me gustaría hacer hincapié en que son muchas e importantes las empresas que en estos momentos requieren la terminación de este trazado para poder viabilizar importantes inversiones empresariales. Se trata de una vía a la que habría que dar prioridad puesto que es una vía de rendimiento absolutamente inmediato, es decir, que los 75 u 80 millones de euros que pueden faltar para acabar el tramo Olesa-Viladecavalls en muy poco tiempo el Estado podría recuperar esta inversión si lo ejecutara, gracias a las inversiones que importantes empresas, empezando por SEAT, por ejemplo, están dispuestas a hacer, pero, repito, necesitan una vía imprescindible como es el cuarto cinturón.

El señor **PRESIDENTE**: Responde don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Como he indicado anteriormente, las actuaciones pendientes para la conclusión del cuarto cinturón de Barcelona son las comprendidas en los tramos Olesa de Montserrat-Viladecavalls y el cierre de la autovía entre Tarrasa y Granollers.

En lo que se refiere al tramo Tarrasa-Granollers, el estudio informativo, como sabe su señoría, fue aprobado provisionalmente y sometido a información pública en julio de 2010. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia)**. La solución que se adoptó en el estudio redactado supone el desarrollo de una autovía de nuevo trazado de 34,7 kilómetros de longitud y un presupuesto estimado de 387 millones de euros. Desde el inicio de la tramitación de la información pública se constató el importante rechazo social y territorial de la solución adoptada, a pesar de que el Gobierno anterior escogió como alternativa el trazado que había sido demandado por la Generalitat de Catalunya. Por otro lado, el trazado escogido como solución al estudio informativo tiene un coste elevado y actualmente no cumple los criterios de eficiencia de obra pública que se han dictado desde el Ministerio de Fomento. Una vez analizadas estas circunstancias y con el objetivo de bloquear esta actuación en el marco de la nueva planificación vial recogida en el Pitvi, hemos tomado la decisión de iniciar dos nuevos estudios informativos en colaboración con la Generalitat de Catalunya, con el objetivo de analizar y proponer una alternativa de trazado que sirva al interés general, consensuada con la mayoría de los agentes interesados y a un coste razonable dentro del contexto económico actual. De este modo —veo que su señoría coincide con lo que le voy a indicar a continuación—, el tramo entre Tarrasa y Granollers se va a dividir en dos tramos: Tarrasa-Sabadell y Sabadell-Granollers. Efectivamente, parece que hay acuerdo entre los ayuntamientos de Tarrasa y Sabadell y también con la Generalitat. El objetivo de este planteamiento es priorizar el desarrollo de este tramo que cuenta con el mayor consenso inicial. En este sentido, quiero anunciarle que está previsto que la redacción del estudio informativo del subtramo Tarrasa-Sabadell se licite durante el año 2014.

En lo que se refiere al trazado del tramo en fase de obras Olesa-Viladecavalls, este discurre desde la ribera oriental del Llobregat atravesando la sierra de Ribes mediante un túnel y finaliza en el cruce con la autopista C-16 enlace Viladecavalls. A finales de la pasada legislatura, como le he indicado, se encontraban las obras paralizadas y durante el año 2012 se realizó una inversión de 9 millones de euros. Quiero indicarle —ya lo dije en la primera parte de mi intervención— que para la ejecución de las obras, al ser un túnel lo que queda, es necesario dotarlo presupuestariamente de anualidades importantes para mantener el ritmo de ejecución, por lo que debido a las dificultades económicas y las necesidades de desarrollo de otras actuaciones prioritarias en Cataluña durante los ejercicios 2013 y 2014 no ha sido posible adquirir compromisos presupuestarios para afrontar con todas las garantías y con un ritmo de avance suficiente el desarrollo de las obras. En este sentido, como conoce su señoría, hemos realizado durante estos dos últimos años un importante esfuerzo presupuestario para hacer frente al pago de ejercicios anteriores, que en el caso de Cataluña ha ascendido a 153 millones de euros. Como su señoría sabe, el abono de dichas obligaciones pendientes ha condicionado la programación presupuestaria y, no obstante, aunque nos encontramos en un contexto complicado económicamente, el Ministerio de Fomento está trabajando y existe el firme compromiso de retomar las obras del tramo Olesa-Viladecavalls con el ritmo de inversión

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 19

que requiere la ejecución de las mismas, teniendo en cuenta que una vez que se inicien las obras hay que dotarlas presupuestariamente para que finalicen en el plazo más breve posible.

### — SOBRE EL ACCIDENTE FERROVIARIO PRODUCIDO EN LA ESTACIÓN DE SANT ANDREU ARENAL EL DÍA 27 DE OCTUBRE DE 2013. (Número de expediente 181/001329).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos al punto número 7.º, relativo al accidente ferroviario producido en la estación de Sant Andreu Arenal el día 27 de octubre de 2013. Tiene la palabra don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor secretario general, en este caso, más allá del propio accidente ferroviario, del que han sido ya conocidas las causas, comprenderá que la pretensión de este diputado sea hacer referencia a la necesidad de actuaciones en la red de cercanías de Cataluña para garantizar plenamente la seguridad. En este sentido, mi pregunta —repito, más allá del conocimiento del accidente ferroviario— sería saber si el señor secretario general va a dar cumplimiento a una petición del Gobierno de la Generalitat expresada en un documento titulado Propuesta de actuaciones prioritarias en la red ferroviaria de Cataluña para la mejora de rodalies y regionales, y concretamente a las que se llaman priorizaciones de actuaciones de modernización de infraestructuras, que son las que garantizan la plena seguridad y sobre todo evitan los retrasos que se están produciendo diariamente en la prestación de este servicio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, la pregunta tal y como estaba formulada, hacía referencia también al accidente —veo que le importa más el tema de las inversiones—, por lo que quiero hacer alguna referencia a las circunstancias en que se ha producido dicho accidente, más que nada para después hacer referencia a las inversiones necesarias.

El pasado 27 de octubre, a las 20:00 horas, el tren que hacía el trayecto La Tour de Querol-L'Hospitalet de Llobregat comunicó su descarrilamiento a la estación de Sant Andreu Arenal, lado Montcada-Bifurcació, cuando entraba al andén de la vía 2 como consecuencia de haberse encaminado sus dos últimos *bogies* hacia la vía 4 por el cambio número 12. El descarrilamiento se produjo a baja velocidad, pero provocó la colisión del último coche con la punta del andén y su segregación del resto del tren. Inmediatamente, como es normal en este tipo de accidentes, se activó el procedimiento establecido a tal efecto con el fin de movilizar los medios de ayuda. En el accidente se produjeron tres heridos leves que fueron atendidos por los servicios de emergencia de la propia estación y los viajeros se pudieron evacuar directamente a través del andén. También se movilizó el personal de infraestructuras de ADIF y el personal de mantenimiento de trenes de Renfe, como es normal en los protocolos en caso de accidentes. Se movilizó también el tren taller, que es un tren de ADIF. Como consecuencia del accidente, las vías 2 y 4 quedaron afectadas y fuera de servicio, no sufriendo la vía 1 ningún desperfecto, si bien su gálibo quedó ocupado por el tren descarrilado. Atendiendo a estas condiciones degradadas de la instalación, después del accidente se definió un plan alternativo de transporte consistente básicamente en el encaminamiento de los trenes en sentido entrada a Barcelona por Sant Andreu Condal y manteniendo los trenes en sentido salida de Barcelona por la vía 3 de Sant Andreu Arenal, que se mantuvo en servicio durante todo el suceso.

No voy a entrar en detalles con respecto a la implicación que hubo en el material, si bien el tráfico ferroviario se restableció a las 8:55. Las causas del accidente están actualmente en fase de investigación por parte de la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, la CIAF, y en cuanto se disponga del informe se lo facilitaremos a su señoría. Sí querría adelantar que estamos aún a la espera, como he dicho anteriormente, de las conclusiones de la investigación y hasta entonces no se podrá tomar ninguna decisión en relación con los sistemas de señalización y de seguridad. La información a los viajeros se produjo a través de la megafonía centralizada en los trenes y también en las estaciones del área de cercanías de Barcelona. Por su parte, el Centro de gestión de cercanías transmitió los mensajes correspondientes con una frecuencia de diez minutos.

Con respecto a las inversiones y acciones que se llevan a cabo por parte del Ministerio de Fomento para mejora de la seguridad y la fiabilidad de las cercanías de Barcelona, en primer lugar y relacionado con este accidente, la ministra ha encargado una revisión singular de las cercanías de Barcelona, aspecto que ya se ha puesto en marcha por parte de la Dirección General de Ferrocarriles y que todavía no ha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 20

concluido. El objetivo de esta información es redactar un informe donde se analicen las circunstancias en las que se ha producido este accidente y algún otro durante los últimos meses. Además estamos en comunicación permanente con la Generalitat de Catalunya y a este respecto el pasado 11 de noviembre ha habido una reunión con la Generalitat, con el conseller de la misma, donde se ha analizado el documento al que anteriormente ha hecho referencia su señoría. En la reunión se acordó que se trabajaría de forma prioritaria en los proyectos relacionados con la mejora de la seguridad y la fiabilidad del servicio, realizando también avances en aquellas actuaciones propuestas de accesibilidad y adaptaciones que estuvieran en fase de redacción de proyecto con proyecto finalizado. De esta forma se propuso ejecutar alrededor de 40 millones de euros en obra nueva en 2014 en cercanías y regionales, invirtiendo importes similares en los años 2015 y 2016.

Esta es la conclusión de la reunión que hubo con el conseller de la Generalitat y en este sentido vamos a seguir trabajando durante los próximos meses.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Gracias, señor Miño. Señor Macias, dispone de un minuto y medio.

El señor **MACIAS I ARAU**: Los trabajos que se están llevando a cabo por parte de las distintas administraciones deberían conseguir poner fin a este periodo yo diría que crítico y negro de estos últimos diez años en las cercanías de Barcelona. Usted conoce perfectamente, señor secretario general, las propuestas de la Generalitat. Fíjese usted, en un tramo donde ha habido en tres meses veintiocho incidencias, según informaciones de la compañía Renfe, que han provocado 14.650 minutos de retraso, puede resolverse el problema con una inversión de 7 millones de euros. Vale la pena tener en cuenta estas aportaciones y nos parecería, tal como ya había propuesto el Gobierno de la Generalitat, que habría que licitar cuanto antes, porque además en muchos de los casos el ministerio dispone ya de los proyectos de todas estas medidas, por un lado, para garantizar plenamente la seguridad y, por otro lado, para mejorar las condiciones de prestación del servicio que cada día provoca, por desgracia, múltiples retrasos y disfunciones en toda la red. Por lo tanto, más allá de la respuesta que usted nos pueda dar en estos momentos, le pido que se proceda cuanto antes a licitar todos los proyectos que el ministerio ya tiene en su poder y que puedan garantizar plenamente estas buenas condiciones del servicio. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

El señor **PRESIDENTE**: Responde don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muy brevemente. La inversión que tenemos prevista en el año 2014 es de 72 millones de euros para este tipo de actuaciones que van dirigidas fundamentalmente a la mejora de la seguridad y la fiabilidad. Quiero indicarle que también vamos a trabajar en una actuación importante en la R-3, que tiene como objetivo incrementar la capacidad de la línea Barcelona-Vic.

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL PEZZI CERETO, EN SUSTITUCIÓN DE DON FRANCISCO GONZÁLEZ CABAÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DEL FUTURO DE LA CONCESIÓN DE LA AP-4 SEVILLA-CÁDIZ. (Número de expediente 181/000201).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta en el orden del día, la número 8.º Estaba previsto que la formulara el diputado don Francisco González Cabaña, pero lo va a hacer el diputado señor Pezzi Cereto, que tiene la palabra.

El señor **PEZZI CERETO**: Efectivamente, la pregunta que hacemos los diputados socialistas es cuáles son las previsiones acerca del futuro de la concesión de la AP-4 Sevilla-Cádiz. La ministra de Fomento, su ministra, estuvo en Cádiz hace unos días presentando la estrategia logística de España. Miles de miles de millones. Pero la voz que se oyó ante este cúmulo de millones que se presentaban en Cádiz, fue: Bien, ¿pero qué pasa con la autopista de peaje Sevilla-Cádiz? ¿Por qué Cádiz es la única provincia de Andalucía que no tiene un servicio de autovía gratuito? ¿Por qué la autopista de peaje Sevilla-Cádiz, que se inauguró en 1969 por una concesión que duraba veinticuatro años, hasta 1993, ahora se va a finalizar en el 2019, cincuenta años después, es decir duplicando el número de años? Por tanto, hay una enorme inquietud en saber cuál es la posición final del Gobierno del Partido Popular respecto a la AP-4 Sevilla-Cádiz. ¿Cuál es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 21

la situación que estamos viviendo en este momento? Le acabo de decir que el Gobierno de Aznar en 1997 amplió la concesión del peaje desde el 2006 al 2019 y ahora nos comunican que ahí se acaba la concesión —se amplió trece años más—, a pesar de que la empresa dice que está en pérdidas porque lo que está haciendo la concesionaria es subir los precios en una provincia profundamente afectada por la crisis económica. La crisis se une al aumento de precios: el 1 de enero de 2013 subieron el 13,4%; tres subidas en doce meses. Los turismos pagan ya 7,15 euros, los camiones y transportes pesados 12,55 los del primer nivel y 13,95 los de segundo nivel. Esta subida de precios con la crisis supone el abandono de los vehículos ligeros y pesados de la utilización de la autopista de peaje. La intensidad media diaria última que ha dado la empresa es que en 2012 hubo 15.052 transportes diarios y en lo que llevamos de 2013, 12.704, es decir que ha bajado el 15,06% el paso de automóviles ligeros y pesados por la autovía de peaje. Desde 2007 se ha perdido más del 25% del transporte que pasaba por la autopista de peaje y ¿dónde va ese transporte? A la N-IV que está congestionada, contaminada y por la que es imposible circular. La crisis y los precios empujan hacia esa N-IV. Según los datos que tenemos, hay 480.000 camiones/año que han pasado de la autopista de peaje a la N-IV. Esta situación no se puede mantener. El Gobierno de la Junta de Andalucía en 2005 rescató Jerez-Puerto Real, 30 kilómetros, y le costó a la Junta de Andalucía 72,3 millones de euros. El Gobierno del Partido Popular, en estos dos años de gobierno, ha tenido un abanico de posiciones realmente curioso: la ministra Pastor comunicó que iba a duplicar la N-IV, posteriormente dijo que no era viable duplicar la N-IV, que se seguiría con el peaje hasta el 2019 y, al hilo de la ministra Pastor, Teófila Martínez, García Pelayo, Sanz, Saldaña, empresarios, etcétera, se han alineado diciendo que Cádiz tiene que tener una gran paciencia porque en el 2019 se terminarán los problemas.

Yo le manifiesto mis dudas. Quisiera oírle de una forma terminante: a) que ya han decidido que hasta el 2019 no resuelven el problema de Cádiz; b) si van a duplicar o no la N-IV, la decisión final del ministerio; c) si van a bajar los precios en la línea que están haciendo en otros servicios que da el Ministerio de Fomento, ya que bajar los precios aumentaría el número de usuarios y posiblemente disminuiría las pérdidas. Porque si no, lo que anuncia la empresa es que va a quiebra y si va a quiebra, estamos en la situación que hizo que Aznar aumentara el periodo de peaje de 1997 a 2019, con la misma argumentación: caen los beneficios, aumentan las pérdidas, déme usted más años para que yo recupere. Repito, Cádiz tenía veinticuatro años de concesión a la empresa y ya van por cincuenta años. Me gustaría que a los gaditanos les diéramos una respuesta para evitar seguir estando así; usted sabe que una de las señas de identidad anuales de Cádiz son las chirigotas, y las chirigotas sobre el precio del peaje Cádiz-Sevilla han sido habituales y necesitamos ya una respuesta terminante.

El señor **PRESIDENTE**: Responde don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, como conoce porque lo ha dicho de forma reiterada, el 31 de diciembre de 2019 finaliza el plazo de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la AP-4. El Ministerio de Fomento ha tomado la decisión, como ya anunció la ministra en noviembre de 2012, de no proceder a la prórroga del periodo concesional vigente, como se decía en unas declaraciones recientemente, el pasado 8 de noviembre. Por lo tanto, a partir del 31 de diciembre de 2019, tras cincuenta años en régimen de concesión, la gestión y explotación de la autopista revertirá a la Administración General del Estado y pasará a ser libre de peaje y gratuita en la totalidad del trayecto entre Sevilla y Cádiz.

Algunos datos sobre esta autopista. Efectivamente, el tramo entre Puerto Real y Jerez de la Frontera es libre de peaje para todo tipo de vehículos conforme al convenio firmado en mayo de 2005 entre la Administración de la Junta de Andalucía y Autopistas Aumar, concesionaria de la AP-4. En la actualidad, la Junta de Andalucía tiene que seguir haciendo frente al pago de una subvención y simplemente quiero recordar que debe ahora mismo 9,36 millones de euros a la empresa concesionaria Aumar dentro de la compensación correspondiente al ejercicio 2013. Quiero indicar de manera general que en la actualidad nuestro país dispone de un importante patrimonio de infraestructuras de transporte. No obstante, en los últimos años la planificación de infraestructuras se ha enfocado prioritariamente a continuar aumentando la oferta del sistema sin que exista una correlación directa con el crecimiento de la demanda; ello ha producido en algunos sitios situaciones de exceso de capacidad mientras en otras zonas y en otras áreas se produce todo lo contrario. Por tanto, se debe mantener una estrategia de cara al futuro teniendo en cuenta que las infraestructuras que actualmente son competencia del Ministerio de Fomento tienen que hacer frente a unos costes de mantenimiento y de reposición muy importantes. En este sentido quiero indicar que existen infraestructuras actualmente en fase de desarrollo y que en el futuro podrían encontrarse

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 22

con este tipo de dificultades, por lo que la planificación debe ser reevaluada tal y como se indica en el Plan de infraestructuras, Transporte y Vivienda, Pitvi, impulsado por el Gobierno.

Siguiendo los citados objetivos para la optimización de las capacidades existentes y los recursos disponibles, la reversión a la Administración General del Estado de la autopista AP-4 entre Sevilla y Cádiz el 31 de diciembre de 2019 es la fórmula más rápida y eficiente, y por supuesto menos costosa, para que la comunicación entre Sevilla y Cádiz se articule a través de una vía de gran capacidad gratuita, libre de peaje. Otras alternativas tales como proceder a la subvención de la totalidad del peaje entre Jerez y Dos Hermanas, a falta tan solo de seis años para que la autopista revierta a la Administración, supondrían un coste inasumible. Hemos hecho algunos cálculos y supondrían una media de 40 millones al año, lo cual significaría 240 millones en el periodo que resta hasta el año 2019, y ello repercutiría en los recursos disponibles para actuaciones futuras en el ámbito de las carreteras, concretamente también en el ámbito de Sevilla, como puede ser la importante obra que actualmente se está ejecutando en el puente sobre la bahía de Cádiz. El Ministerio de Fomento está esperando a que llegue el año 2019 y se libere y, mientras tanto, el liberar de peaje totalmente el tramo pendiente es una alternativa que no se plantea por el ministerio.

Con respecto a la autovía paralela o al itinerario paralelo, que es la A-4, actualmente tenemos el tramo entre Dos Hermanas-Los Palacios y Villafranca, que tiene un presupuesto estimado de 65,6 millones de euros y cuyo proyecto está aprobado desde abril de 2009. El resto, el tramo entre Palacios y Jerez de la Frontera, se encuentra con un estudio informativo también aprobado en 2009. En este sentido, hay que indicar que la N-IV discurre paralela a la AP-4 y que lo que parece razonable ahora mismo respecto de la autovía A-4 es seguir adelante con la planificación. Tenemos ya un proyecto redactado y la voluntad es poder seguir adelante con las actuaciones expropiatorias, que es el paso inicial, y con el otro tramo, que está a nivel de estudios informativos, seguir en la fase del proyecto. En todo caso, el objetivo pasa por desarrollar aquellas actuaciones que sean necesarias para la mejora de la seguridad vial, también en la A-4, realizar acondicionamientos y priorizar aquellas actuaciones como es la variante del Cuervo, que supone la eliminación de una travesía por la que circulan muchos vehículos pesados y, dentro de las disponibilidades económicas, llevar a cabo las duplicaciones en los tramos concretos de la autovía N-IV.

### — DEL DIPUTADO DON HERICK MANUEL CAMPOS ARTESEROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LAS ACCIONES PARA CONCLUIR LAS OBRAS DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO EN LOS PLAZOS PREVISTOS. (Número de expediente 181/000333).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, en esta ocasión la que figura como número 9.º en el orden del día, que formula el diputado don Herick Manuel Campos Arteseros.

Tiene la palabra.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Tenemos dudas razonables sobre el cumplimiento de los plazos en cuanto a la ejecución de las obras del corredor mediterráneo y queríamos que nos explicara qué acciones van a tomar para cumplir esos plazos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, como conoce bien, este es un proyecto prioritario para el Gobierno y así ha sido expuesto tanto por el presidente del Gobierno como por la ministra desde el comienzo de la legislatura, porque entendemos que además es un buen ejemplo de inversión productiva. Cuando iniciamos la legislatura, el corredor mediterráneo no era más que una idea sin un solo proyecto concreto redactado. Ahora, tras más de veinte meses de trabajo y con una dotación en los presupuestos de 2012 y 2013 que asciende a un total de 2.433 millones de euros, es un proyecto ya en marcha y, gracias a la dotación prevista en el presupuesto de 2014 por un importe de 1.005 millones de euros, el próximo año seguirá avanzando a buen ritmo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Herick Campos.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Empiezo comentando las afirmaciones que acaba de hacer y quiero dejar claro que cuando un Gobierno tiene una prioridad lo refleja en los presupuestos y, como demostraré después con cifras, esa prioridad no se ve en los Presupuestos Generales del Estado. Sobre todo les pedimos coherencia y no hacer demagogia en aspectos tan importantes como son las infraestructuras.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 23

Usted acaba de decir: cuando llegamos nosotros este era un proyecto que estaba en los cajones, y me estoy acordando de las declaraciones de la ministra, que la tenía yo en alta estima hasta ese momento, que dijo que el AVE entre Albacete y Alicante pasó del *power point* a la realidad gracias al trabajo del Gobierno de Rajoy. Esto es faltar a la verdad y nos remitimos a los diarios oficiales, a los presupuestos generales y a las obras realizadas hasta la fecha. Podemos decir que entre 2004 y 2011 se invirtieron más de 10.000 millones de euros en el corredor mediterráneo —ya no entro en la línea Albacete-Alicante del AVE—, y solamente entre 2010 y 2011 esta inversión fue de más de 3.000 millones de euros, contando que estábamos ya en plena crisis. Cuando ustedes llegaron había un presupuesto de 1.719 millones de euros y para 2014 hay, según su presupuesto, 798,8 millones de euros, una reducción del 54 %. Y si nos vamos a la variación entre 2013 y 2014 veremos cómo frente a una variación del 17 % de recorte en ADIF, en el caso del corredor esta reducción es de más del 20 %. Por tanto, no se demuestra lo que usted acaba de decir, que es su prioridad. Tenemos serias dudas de que se pueda acometer en los tiempos establecidos y, sobre todo, en las formas como se debe acometer. Claro, haciendo chapuzas se puede arreglar algo. Más allá de que se tomen medidas urgentes para poner en marcha algunos tramos, lo que nos preocupa en el Grupo Socialista es que en sus previsiones esté que esas chapuzas se consoliden como recorridos del corredor mediterráneo; chapuzas como el tercer carril, que lo que hace es crear cuellos de botella y que pasen estos trenes de mercancías por en medio de algunas localidades. Ustedes no tienen previsto ni inversiones al respecto, ni siquiera tienen contempladas inversiones referentes a pasos a nivel en las obras del tercer carril. Eso, señor secretario general, supone problemas porque tiene consecuencias en la competitividad y, al final, lo barato sale caro, porque tenemos un corredor mediterráneo, sí, pero no tendrá todo el potencial que podría tener la obra tal y como se configuró y diseñó en su momento por el Gobierno del Partido Socialista. Además, ustedes no dan todas las explicaciones del trazado. Nosotros no tenemos clara cuál es la planificación desde Murcia hacia abajo, en qué estado está, porque la ministra no ha explicado nada al respecto. Llega allí, explica lo que hay hasta Murcia y ya está. Esto no tiene lógica, porque el corredor mediterráneo si tiene un sentido y una importancia es porque cumple todo un trazado, desde la frontera hasta Algeciras. Además, la situación es clara, y es que el corredor es de una gran importancia porque abarca a cinco comunidades autónomas si contamos también las Illes Balears, el 20 % de la superficie, el 48 % la de población, el 45 % del PIB, el 50 % del tráfico terrestre, el 48,9 % del tráfico de mercancías. Creemos que no estamos pidiendo nada del otro mundo; simplemente lo que pedimos es que con una inversión adecuada, sin chapuzas, podamos conseguir que esa gran inversión tenga una repercusión en el PIB.

Ustedes ahondan en una discriminación a las comunidades autónomas por las que pasa, porque en la inversión que se realiza en todas ellas vemos que hay una clara discriminación con respecto a otras; es evidente que se suma a una carencia en el caso de la Comunidad Valenciana en cuanto a la financiación autonómica. Vamos a tener un corredor mediterráneo, pero la Generalitat, que tiene que asumir determinadas obras que comportan actuaciones que lo complementan, no puede hacerlas porque no tiene dinero para ello. Vamos a tener un corredor estupendo sin las infraestructuras necesarias para aprovechar todo el potencial de tráfico de mercancías a lo largo de su recorrido o por lo menos en puntos estratégicos con nodos logísticos que ahora mismo en la Comunidad Valenciana, por ejemplo, están en el aire porque la Generalitat no tiene dinero para hacerlos, y aquí nadie explica, y mucho menos el Gobierno de España, cómo se van a hacer. Nos parece que es un error político, además de estratégico y económico; ya lo decíamos. El corredor tiene un papel fundamental de cohesión territorial de España porque une personas, une territorios y une mercancías; así lo creemos en el Partido Socialista. Además, esta estrategia y este grado de inversión que llevan a cabo ponen en peligro empleos directos e inversiones futuras inminentes que se podrían producir.

Le voy a decir claramente cuál es nuestra posición, que antes, en el Gobierno, era hacer que este corredor tuviera la financiación adecuada, la planificación adecuada, las inversiones adecuadas y el apoyo de la Unión Europea; y ahora —lo hicimos recientemente en la declaración de Alicante— quiere que se cumplan los plazos y en todos los tramos previstos desde la frontera hasta Algeciras, quiere que haya vías exclusivas en áreas metropolitanas y tramos de mayor saturación combinadas con línea de alta velocidad para pasajeros. Estamos de acuerdo en que se pueden dar soluciones temporales como el tercer carril, pero en ningún caso esto puede ser una solución estructural, que se consolide; hay que dar una solución efectivamente clara, evidente y rápida a la situación de la fábrica de Ford en Valencia, pero no se puede consolidar. En definitiva, poniendo en duda el corredor se pone en duda todo un modelo productivo nuevo basado en los sectores productivos que hay en el corredor.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 24

Acabo diciendo que exigimos al Gobierno que apoye las enmiendas presentadas por el Grupo Socialista a los presupuestos generales de 2014 en el Pleno del Senado mañana, que dejen de cuestionar en la Unión Europea la importancia de este corredor, haciendo caso de lo que dice la Unión Europea en cuanto a los plazos que deben acometer, y no solamente en 2014 sino en años sucesivos realicen la inversión oportuna para que este corredor sea una realidad en tiempo y forma.

El señor **PRESIDENTE**: Responde don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): La apuesta del Gobierno y del Ministerio de Fomento por este corredor es clara y espero que con los datos que le voy a dar así quede reflejado. Recientemente ha recibido, como no puede ser de otra forma, el apoyo por parte de la Unión Europea a este importante corredor, que va desde la frontera francesa hasta Algeciras por una parte y Sevilla por otra.

Quiero hacer un relato de cuáles han sido los avances en estos años. Recientemente —porque es un tema que está dentro del corredor del Mediterráneo, que es un corredor para viajeros y mercancías—, en la cumbre de la pasada semana, se anunció la implantación de los servicios internacionales entre España y Francia, lo cual supone un hito histórico. A partir del 15 de diciembre, una vez que se hayan homologado los trenes, habrá cinco relaciones de conexión entre España y Francia. El proyecto de implantación del ancho UIC, el denominado tercer carril, es un proyecto importante. Yo no comparto con usted que el tercer carril sea una chapuza; si así fuese, en la legislatura anterior se hicieron algunos tramos con tercer carril, concretamente entre Girona y Figueres por una parte y entre El Papiol y Mollet. Luego no creo que fuese una chapuza si lo hizo el Gobierno en las últimas legislaturas. La implantación del tercer carril es un proyecto importante porque va a suponer que haya ancho internacional, que será un hito histórico, en el año 2016 en una longitud aproximada de 700 kilómetros, desde Castellbisbal, en Barcelona, hasta Murcia y Cartagena. Los 700 kilómetros serán desde Cartagena hasta la frontera francesa. Con ello se evitará el cambio de ejes en la frontera francesa.

Las actuaciones que ha llevado a cabo el Ministerio de Fomento tienen como consecuencia que entre Castellbisbal y Tarragona ADIF ya haya adjudicado las obras de todos los tramos, con una inversión total de 315 millones de euros. Entre Vandellòs y Almussafes hubo una inversión de 320 millones de euros. A finales del año 2012 se comenzaron a licitar las primeras obras entre Moncófar y Castellón y posteriormente se han ido adjudicando las obras en los diversos tramos. Entre La Encina y Alicante actualmente se están redactando los proyectos y la inversión estimada será de 175 millones de euros. Finalmente, entre Alicante, Murcia y Cartagena también se encuentran en redacción los proyectos. Como consecuencia de estas importantes actuaciones —pensamos cumplir los plazos, que, como saben, implican llegar hasta Almussafes en 2015 y hasta Murcia y Cartagena en 2016— tendremos más de 700 kilómetros en ancho UIC. Estamos convencidos, porque hemos hecho los estudios convenientes, de que este corredor tendrá capacidad suficiente. En las circunstancias actuales lo que procede es hacer esto precisamente, implantar el tercer carril, porque quiero dejar bien claro que el problema del corredor no es de capacidad, sino de que exista el ancho internacional, y así nos lo han manifestado tanto la ministra como el resto de personas del ministerio en distintas reuniones mantenidas en varias ocasiones con todas las industrias de este importante corredor.

En cuanto al paso por las zonas urbanas, yo he dicho muchas veces que es mejor que pase un tren de mercancías que camiones; por algún sitio tienen que pasar. Sucede en todas las líneas ferroviarias del mundo, y España no puede ser una excepción.

Complementariamente a las actuaciones que le he indicado y a que este proceso se está haciendo en colaboración con todas las industrias de la zona, son importantes las mejoras que se van a hacer en los accesos a los puertos. Concretamente el puerto de Barcelona, en septiembre de 2012, gracias al tercer carril, se conectó ya en ancho internacional y actualmente hay un protocolo de colaboración que prevé una inversión de más de 100 millones de euros para llegar al puerto de Barcelona. En los presupuestos del Estado ADIF va a destinar 32 millones aparte de 20 millones que destinará el puerto de Barcelona. En cuanto al puerto de Castellón, antes de que acabe este año se enviará al Ministerio de Medio Ambiente para la solicitud de la declaración de impacto ambiental y en cuanto al puerto de Sagunto estamos pendientes de la declaración de impacto ambiental. Con esto quiero decir que las conexiones con los puertos, que también es un elemento importante, están todas en marcha. No quería olvidar en Andalucía el acceso a Algeciras; en el tramo Almoraima-Algeciras vamos a destinar 50 millones de euros el próximo año.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 25

No querría dejar de mencionar importantes inversiones que estamos haciendo en el corredor del Mediterráneo, como haber puesto en servicio a comienzos de este año la línea de alta velocidad en Barcelona-Figueras y la llegada a Alicante el pasado mes de junio. Para el año 2014 destinamos 1.005 millones —no la cifra que usted ha dicho anteriormente—; en esta dotación hay 306 millones para la implantación del ancho internacional, de los cuales 148 millones son en la Comunidad Valenciana. Gracias a estas dotaciones podemos seguir avanzando para que sea una realidad, como he dicho anteriormente, en el año 2015 en primera etapa hasta Valencia-Almussafes y en una segunda parte Murcia-Cartagena. Como conclusión, este corredor del Mediterráneo va a tener en 2014 un año muy productivo en inversiones. Todo ello contribuirá al desarrollo económico y social de nuestro país y, por supuesto, de este importante corredor del Mediterráneo, cuyos datos socioeconómicos ha dado su señoría. **(El señor Campos Arteseros pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campos.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Algo esquemático.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campos, tiene un minuto.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Sobre el apoyo de la Unión Europea estamos contentos de que reconozca que fue una gestión del Gobierno socialista la que lo consiguió. Evidentemente, ustedes han metido otros factores por en medio que no sé si garantizan más el corredor o entorpecen su desarrollo. Sobre el ancho internacional y su adaptación en tercer carril, nosotros no hemos dicho que no se pudieran utilizar ya recorridos existentes; eso no lo ha dicho el PSOE. Lo que decimos es que donde haya nudos, cuellos de botella y tránsito por núcleos urbanos hay que buscar un recorrido propio y exclusivo del corredor mediterráneo. Eso lo decíamos antes, lo planificábamos antes y lo hacíamos. ¿Por qué tenemos dudas? Respecto a lo que acaba de decir usted, tengo aquí un documento de 18 de diciembre de 2012 en el que se menciona La Encina y varios trayectos que estaban en proyecto, pero siguen igual, siendo proyectos, un año después. Esa es la prueba de que esto no sigue el ritmo que debería.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Simplemente he de indicarle que es coherente lo que he dicho con ese documento que nos ha mostrado porque efectivamente el tramo desde La Encina hasta Murcia y Cartagena está en proyecto, ya que la fecha de puesta en servicio es el año 2016. Para el resto están todas las obras adjudicadas, que es la prueba evidente de que estamos cumpliendo el documento.

### — DEL DIPUTADO DON ODÓN ELORZA GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE OBRAS DEL AVE ENTRE BURGOS Y VITORIA Y ENTRE VALLADOLID Y BURGOS. (Número de expediente 181/000506).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que es la que lleva el número 10, que va a formular el diputado don Odón Elorza González. Tiene la palabra.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Pasamos a otro corredor, al corredor del Atlántico. Señor presidente, le hago una observación: esta es una pregunta formulada en julio de 2012. Lo digo porque me gustaría situarla en el nuevo contexto y añadir dos cuestiones al secretario general. De entrada, quiero expresar nuestra preocupación con estas preguntas sobre la lentitud en las obras que interesan a la Y vasca, pero fundamentalmente a las conexiones de la Y vasca con Madrid; esto es, al tramo Valladolid-Burgos, que está estancado en la zona Venta de Baños-Burgos, como usted sabe, del que luego hablaremos más. También está por empezar, no sabemos con qué solución, aunque algo hemos leído en la prensa, el tramo entre Burgos y Vitoria. Por otra parte, el tramo correspondiente a la ejecución por el Estado, dentro de la Y vasca, entre Vitoria y Bilbao va muy lento, y el dato que tenemos —no sé si usted lo puede confirmar—, para acabar, es que este año 2013 se invertirán 90 millones, esto es, un 40 % de la partida disponible en el presupuesto para 2013, que nos sitúa en una previsión de que el AVE llegue a las capitales vascas, para conectar con Madrid esa parte del eje europeo del Atlántico, en 2022, lo cual nos parece realmente muy preocupante; no quiero añadir otros adjetivos, señor secretario general. Hasta aquí la primera parte.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, tras un difícil punto de partida como el que nos hemos encontrado, desde el Ministerio de Fomento hemos realizado una tarea para definir objetivos realistas para nuestra política ferroviaria en general y para la alta velocidad en particular, siempre teniendo en cuenta el contexto económico en el que nos encontramos. Como conoce su señoría, hemos elaborado el Plan de infraestructura, transporte y vivienda —el conocido Pitvi—, uno de cuyos objetivos establecidos es potenciar la red de alta velocidad porque entendemos que vertebrará y cohesionará el país, sobre todo el cuadrante norte de España, que está siendo el último en recibir inversiones en actuaciones de alta velocidad. La priorización de las actuaciones que estamos realizando responde a una serie de criterios: la potencialidad de la demanda, la rentabilidad económico-social, el grado de ejecución actual de las infraestructuras, la mejora de la funcionalidad de la red y también la posibilidad de recepción de fondos europeos.

Como me anuncia que va a haber una segunda intervención yo le anuncio que tendré una segunda intervención también.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Yo juego limpio, señor secretario general. Tenía usted cinco preguntas; no me ha contestado a ninguna de las cinco, ni a las dos que le he añadido. Se las voy a volver a formular. De verdad, presidente, yo lo que quiero son aclaraciones no meterme con usted ni con el Gobierno en este caso; tiempo habrá.

Usted sabe que de San Sebastián a Madrid tardamos cerca de seis horas en llegar; en el tren más rápido, cinco horas cincuenta. Si usted consigue una disminución de tiempo, de mi bolsillo le invito a cenar kokotxas; es imposible. De San Sebastián a Vitoria, 100 kilómetros, tardamos hora y media en tren y sin cobertura para la red. Significa que vamos a una velocidad de 69 kilómetros/hora, cifra mágica pero no para ir en tren; 100 kilómetros, hora y media. ¿Qué está pasando por tanto cuando ustedes no me aclaran el porqué se invierte este año en el tramo Vitoria-Bilbao de la Y vasca solamente el 40 % de la partida disponible? Si seguimos a este ritmo —le vuelvo a repetir— el AVE llegará a las capitales vascas en el año 2022 como poco; será así si seguimos el ritmo de inversión, que no están cumpliendo, porque lo reducen al 40 %.

Segunda cuestión, Vitoria-Burgos. Se paralizó todo, también lo que afectaba a la remodelación o reforma de la estación de Miranda; no nos dicen ustedes por qué. ¿Qué está pasando? ¿Cuándo se va a iniciar la actuación de plataforma Vitoria-Burgos o Burgos-Vitoria? ¿En qué plataforma será: en AVE, con el tercer carril o con tercer hilo? Si eso es así, ¿por qué se ha decidido, cuándo se va a iniciar y con qué previsión?

Vamos más adelante. Burgos-Valladolid, tramo Venta de Baños-Burgos, túnel de Estépar, otras localizaciones. En ese tramo cercano —provincia de Burgos— ustedes han invertido en lo que va de año 10 millones de euros, un 23 % del total de la partida disponible en el presupuesto del Estado para el año 2013. ¿Qué explicación me da? No me está dando ninguna. Yo le pregunto cuestiones bien concretas y usted no me da ninguna respuesta. ¿Cuál es la previsión para que se realice y finalice la obra Venta de Baños-Burgos en plataforma AVE? Le preguntamos también —voy acabando— para cuándo está previsto licitar las obras de superestructura Valladolid-Burgos, no vaya a ser que en la conexión de la Y vasca con Madrid, si algún día se acaba, se quede como una isla, aislada del resto de España; grave error si juegan a eso.

Por último, habla usted del Pitvi. Hay una pregunta también: ¿cuáles son las prioridades de inversión realmente en materia de AVE en España para los próximos dos o tres años? Porque el Pitvi, cuando se explicó aquí como borrador en septiembre de 2012, era una carta a los Reyes Magos. Hemos hecho alegaciones, no ha habido debate en profundidad —aquí está mi portavoz— sobre el Pitvi. No pueden ser todas prioridades; ustedes no están mojándose y diciendo cuáles son las prioridades. Desde luego hoy por hoy —es una realidad— el corredor europeo del Atlántico no es para ustedes ninguna prioridad. Eso es muy grave en política, que lo sepa usted. Yo le he formulado las preguntas con datos, con concreción y de momento usted no me ha dado ninguna respuesta —lo digo con todo cariño—, y yo venía con otra intención.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 27

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): En esta segunda parte espero satisfacer sus preguntas y contestarlas adecuadamente.

Entre Burgos y Vitoria, actualmente, estamos realizando algunos proyectos que todavía están pendientes de finalizar y supervisándolos. En cuanto a la previsión de ejecución de obras en este tramo se tienen que dar dos circunstancias: primero, que los proyectos estén supervisados y, segundo, que las condiciones económicas, la situación económica sea favorable para poder llevar a cabo estas inversiones que, por cierto, son cuantiosas. Quiero anunciarle que la Y vasca tiene un mayor grado de avance. Evidentemente, entre Vitoria y Burgos todavía no hemos comenzado las obras. Excluida la variante de Burgos —que, por cierto, la inició un Gobierno del Partido Popular—, tengan claro sus señorías que cuando finalice la Y vasca se llevarán a cabo las actuaciones necesarias en la línea existente, en la línea convencional, para aprovechar al máximo los tiempos de viaje, que se obtenga mejora del tiempo de viaje motivada por la ejecución de la Y vasca.

Con respecto a la situación de las obras del AVE entre Valladolid y Burgos, actualmente entre Valladolid y Venta de Baños, que son 39 kilómetros, las obras de plataforma se han dividido en cuatro tramos; tres de ellos están finalizados ya y queda solo en obras, pendiente de remates, el nudo de Venta de Baños. Es decir, se encuentran en un avanzado estado las obras. Entre Venta de Baños y Burgos, donde se encuentra por cierto el tramo de Estepa, en seis de los siete tramos las obras de plataforma están en ejecución, mientras que se han finalizado las obras de un séptimo tramo; la variante de Burgos está puesta en servicio desde diciembre de 2008.

Con respecto a la estación de Miranda de Ebro —por la que pregunta también—, la redacción del proyecto de la estación se licitó en marzo de 2010 pero cuando llegó al Gobierno el equipo actual el proyecto se encontraba todavía sin adjudicar; no sé exactamente por qué, pero se encontraba el proyecto sin adjudicar. En función de la programación de las actuaciones generales, a las que me he referido anteriormente, lo que parece lógico es que hasta que no se inicien las obras en el tramo entre Burgos y Vitoria, las actuaciones en la estación de Miranda de Ebro, lógicamente, se deberán adecuar al nivel de desarrollo de las actuaciones en la línea de alta velocidad entre Burgos y Vitoria. No obstante, quiero anunciarle que llevaremos a cabo en la estación de Miranda de Ebro las actuaciones necesarias relacionadas con la mejora de la accesibilidad, tal y como estaba previsto.

Respecto a la pregunta que me hace sobre cuáles son las prioridades dentro del Pitvi en el conjunto de todas las líneas, queremos aprovechar al máximo las obras ya iniciadas, cosa que estamos haciendo por cierto en muchísimos sitios, en Extremadura y en el AVE entre Antequera y Granada. En este último caso, entre Antequera y Granada, gracias a la implantación del tercer carril a su paso por Loja y a la entrada en Granada podemos conseguir —tal y como ha anunciado la ministra— llegar con la alta velocidad a Granada en el año 2015, dejando para una segunda fase las obras restantes. También quiero destacar que, en el ámbito de las estaciones, llevaremos a cabo las inversiones dentro del contexto económico que nos encontramos, por supuesto haciendo obras sostenibles desde el punto de vista de su explotación y —lo que es más importante— que dé un servicio de calidad a los viajeros. En esta legislatura se está acabando ya la estación de Puerto Real, que es fundamental dentro de la línea Sevilla-Cádiz; el corredor del Mediterráneo estará finalizado hasta Valencia —como he indicado anteriormente— en 2015 y hasta Murcia y Cartagena en 2016. Al tramo de Bobadilla-Granada ya me he referido anteriormente. En las actuaciones en la línea de alta velocidad a Extremadura pretendemos que se puedan obtener grandes reducciones de tiempo de viaje en el año 2015, gracias a la instalación del ancho ibérico de manera provisional, hasta que se pueda efectuar el trazado con el ancho internacional. También está previsto acabar en esta legislatura el eje atlántico. En la línea Madrid-Asturias estamos avanzando en los túneles de Pajares. Concretamente, en el pasado consejo de ADIF se aprobaron importantes inversiones en este itinerario. Por lo que se refiere la Y vasca, las inversiones que hemos realizado en el año 2012 son por valor de 655 millones de euros y en el año 2013 tenemos previstos 540 millones de euros, 190 millones por parte del Ministerio de Fomento. Ha hablado de un porcentaje de ejecución que no responde a la realidad que yo tengo aquí. La previsión son 190 millones, y esperaremos a finales de año para saber cuál es la inversión real. La otra inversión que también es del presupuesto del Estado, porque la anticipa el Gobierno vasco pero es inversión de los presupuestos del Estado, como usted muy bien conoce, va a ser de 350 millones. Conclusión, en los años 2012 y 2013 invertiremos 1.200 millones de euros, que creo que es una inversión relevante para la Y vasca, y la previsión para el año 2014 estará entre los 540 y los 590 millones de euros. En cuanto al resto de las infraestructuras de alta velocidad, vamos a impulsar el tramo Castellón-Pamplona. Seguimos trabajando en los tramos Albacete-Murcia-Cartagena, Murcia-Almería,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 28

Sevilla-Cádiz —a la que me he referido anteriormente— y la conexión en ancho UIC entre Atocha y Chamartín. Son las prioridades para esta legislatura, y en ellas vamos a seguir trabajando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Intervengo para agradecer a secretario general sus no respuestas. Me tranquiliza; como diría mi aita, es para comer cerillas. Lamento que no nos haya proporcionado unas respuestas un poco más generosas, excepto en una cuestión, la estación de Miranda de Ebro. Lamento además que no haya aprovechado para desmentir —el silencio confirma— que el AVE llegará al País Vasco no antes de 2022, sino con posterioridad. Por tanto, señor secretario general, ya sé lo que tengo que hacer. Lamento que usted no haya aprovechado la oportunidad para contestar a las seis preguntas; desde ahora ya sé lo que tengo que hacer, y actuaré dentro del grupo en coherencia con sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): En cuanto a la fecha del AVE en 2022, ya sabe que la política del ministerio —me parece una política correcta— es no dar fechas hasta tanto se tenga la constancia de que se acaban las obras, porque tanto los «Diarios de Sesiones» como los diarios de prensa están llenos de fechas incumplidas. Como esa no es la política de Gobierno, no se dan fechas; desde luego, con los datos que ahora mismo manejamos la fecha de 2022 no coincide con nuestras previsiones en absoluto.

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL SIMANCAS SIMANCAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EL COSTE QUE TENDRÁ PARA EL ERARIO PÚBLICO LA SALIDA PROPUESTA POR EL MINISTERIO DE FOMENTO A LAS GRAVES DIFICULTADES POR LAS QUE ATRAVIESAN ALGUNAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS DE PEAJE. (Número de expediente 181/001338).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en el orden del día figura con el número 12 y que formula el diputado don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor secretario general, en realidad he conocido ya la posición del Gobierno al respecto de mi pregunta por una respuesta anterior; no obstante, voy a insistirle en algunos argumentos porque me gustaría alguna concreción más en torno a los planes del Gobierno. Partimos de un análisis, con el que usted estará de acuerdo, de grave crisis en las concesionarias de autopistas de peaje. Podríamos hablar de las cuatro radiales de Madrid, Madrid-Toledo, de la M-12 a Barajas, Cartagena-Vera, Ocaña-La Roda, Cartagena-Alicante, circunvalación de Alicante. La crisis de estas empresas concesionarias, que en algunos casos ha desembocado en concursos de acreedores, amenaza por una parte la supervivencia de las entidades y de sus puestos de trabajo y por otra —esto es muy grave— la reputación global del sector concesional español en el mundo del transporte. Es un sector que hasta ahora ha cosechado muchísimos éxitos. Amenaza también con la asunción por parte del Estado de una responsabilidad patrimonial realmente importante. Las cantidades a las que habría que hacer frente en el caso de una quiebra total en el sector serían muy resaltables.

A nuestro juicio estamos ante la historia de un despropósito, sobre todo en el caso de las radiales de Madrid. Permítanme que me centre en mayor medida en estas carreteras puesto que soy diputado por la circunscripción madrileña. Historia de un despropósito: nacieron fruto de una planificación poco rigurosa y pretenden cerrarse de una manera lesiva para el interés público, a nuestro juicio. Mala planificación técnica y económica: los trazados de estas radiales de peaje eran y son absurdos, señor secretario general. Supuestamente salvan atascos en una parte del trazado de las carreteras nacionales de acceso a Madrid para multiplicar el atasco en la circunvalación M-40. ¿Qué sentido tiene librarse del atasco en Alcorcón para sumarse al atasco de la M-40 unos 500 metros más allá? Los trazados no estaban bien hechos. Además, a los pocos meses, por ejemplo, de trazar la carretera de peaje Madrid-Toledo, la Comunidad de Madrid duplicó esta vía con una autovía libre de peaje. ¿Qué sentido tiene esto? Claro, esto llevó a la ruina a esa autopista de peaje.

Los costes en expropiaciones se multiplicaron de una manera desmesurada, pero esto también se podría haber previsto porque la ley de 1998, la ley que liberalizaba el suelo en este país, fue obra del mismo ministro que lanzó las radiales de peaje y todos sabíamos lo que iba a ocurrir. Los tráfico se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 29

previeron de una manera disparatada, 30.000 vehículos al día en algunas de las radiales de Madrid. No sé a quién se le ocurrió, pero cualquiera que pensara un poco y conociera la cultura española, y en concreto la madrileña, en relación con los peajes podría haber aventurado que esto no era realista. De hecho, no se ha cumplido ni en un 25 %, y eso en tiempos de bonanza económica. En fin, una planificación un tanto absurda.

La solución. Sabe usted que el Gobierno anterior avanzó alguna idea. A corto plazo, préstamos participativos y cuentas de compensación para sostener las empresas concesionarias, tengo que reconocer que con el concurso activo y responsable del Grupo Parlamentario Popular en cada ley de presupuestos. Y a medio y largo plazo, sabe usted que el sector estaba en negociación con Fomento. Se trataba de llevar a cabo una gran reconversión del sector reordenando las concesiones, elaborando en lo posible paquetes viables, concesiones más rentables con concesiones no rentables. Ya había un dibujo más o menos hecho al respecto. El Grupo Popular accedió al Gobierno a principios del año pasado y decidió, era legítimo, acometer su propia estrategia. Por ahora han pasado dos años sin solución alguna, ni las de corto plazo, ni las de medio, ni las de largo plazo. Y se nos apunta —negociación avanzada ha expresado usted literalmente hace unos minutos— una salida en clave podríamos decir —permítame la broma— bolivariana, una solución en clave de nacionalización, una especie de banco malo público que lleva a cabo una práctica un tanto perversa. Hoy hemos conocido que tienen ustedes intención de privatizar lo rentable, AENA, y, sin embargo, se va a socializar aquello que no es rentable y que más pérdidas tiene ahora mismo en el sector privado de la gestión de los transportes, que son las autopistas de peaje. Privatizar lo rentable y socializar las pérdidas no es, a nuestro juicio, una buena idea. Se trata, al parecer, de crear una sociedad pública en la que se otorga al menos un 20 % del capital a las concesionarias quebradas. Usted ha matizado: un 20 % u otro porcentaje. Nos quedamos con esa matización, en clave de preocupación por cierto, porque yo interpreto un 20 % o más a las concesionarias y asunción de la deuda por parte del Estado, una deuda muy rentable. Claro, los bancos están encantados con esta solución porque de tener como acreedores a las empresas privadas a tener como acreedor al Estado, hay una diferencia. Además, parece que se les va a dar una cantidad a las empresas concesionarias, no sabemos si unos trescientos cincuenta o cuatrocientos y pico millones compensando tampoco sabemos qué. Y a todo esto las empresas no están satisfechas porque, en general, las empresas no se satisfacen con cantidad alguna. A nosotros no nos parecería aceptable —y le avanzo ya algún criterio del Grupo Socialista— una solución que supusiera un solo euro de dinero público para socializar pérdidas en ese sector —y esto coincide en principio con su enunciación de hace unos minutos—, como tampoco aceptaríamos lógicamente que la solución pasara por un aumento del déficit público del Estado, lo que conllevaría más sufrimiento, más riesgo para ralentizar la recuperación económica que todos deseamos. Tampoco nos parecería razonable aplicar la solución que han propuesto algunas empresas concesionarias, que como ellos tienen que cobrar peaje en las carreteras que gestionan, pues que cobremos peaje en todas las demás también. Si ellos cobran 4 euros por un trayecto en la R-5, pues que cobremos 5 euros en la A-5 y así su negocio se salvaría. Desde luego no sería una solución, y he entendido de alguna intervención pública por parte de algún portavoz del Gobierno de la Comunidad de Madrid que se lo han pensado, lo que no me parece razonable. Como tampoco nos parece una buena idea que se incrementen los límites de velocidad en la utilización de las carreteras de peaje para mejorar su uso. No nos parece razonable aumentar el riesgo de accidentabilidad y reducir la seguridad vial simplemente para solucionar el problema, que nosotros entendemos como grave, del futuro, de la viabilidad de las empresas concesionarias de autopistas.

Termino. Nosotros seguimos recomendando la solución de una gran reconversión en el sector, una gran reordenación de todas las concesiones en las autovías de peaje. Entendemos que es viable con sacrificios de todas las partes porque creemos que es lo que más conviene al interés público, pero en todo caso, si finalmente se opta por una sociedad pública, por una sociedad con capital público importante, les pediríamos —incluso a través del registro de una proposición no de ley en el día de hoy— que la sociedad se beneficie en algo de ello. Por lo menos liberalicen esas carreteras que vamos a asumir como propias del Estado o lléguese —ahora sí termino— a algún acuerdo con las administraciones autonómicas y locales correspondientes para liberalizar esas autopistas de peaje, quizá en los momentos de mayor congestión de las carreteras nacionales paralelas, o por para vehículos de alta ocupación, o para el transporte público. Es decir, que los ciudadanos obtengan algún beneficio si el Estado, en representación suya, se hace cargo de este desastre.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señorías, como he dicho anteriormente, el Ministerio de Fomento está trabajando en la determinación de una solución para el conjunto de las concesiones de las autopistas de peaje dependientes de la Administración General del Estado que actualmente presentan problemas de viabilidad económico-financiera. Nuestro objetivo es el diseño de un modelo que asegure la viabilidad del sistema concesional estatal en su conjunto. Comparto con usted que el sistema concesional español en su conjunto es un sistema de prestigio; dentro de las diez empresas concesionarias más importantes del mundo hay seis españolas, lo que constituye un dato del eficiente sistema concesional español y, por tanto, de sus empresas concesionales. Nuestro objetivo es evidentemente asegurar la viabilidad del sistema concesional estatal sin impacto en el déficit público y con un coste nulo a medio plazo para la Administración General del Estado y, por tanto, para el conjunto de los ciudadanos.

Como conoce su señoría, actualmente hay nueve contratos de concesión de autopistas de peaje estatales que presentan problemas de viabilidad financiera; la última concesión que entró en fase de concurso fue el pasado 25 de noviembre. Y por hacer un poco de historia —como usted ha hecho algo de historia, quería darle algún dato más de estas autopistas—, aunque efectivamente se gestionaron en el periodo 1998-2003, con un Gobierno del Partido Popular, muchos de los trazados —usted ha criticado los trazados— fueron anteriores a esa época, algunos datan del año 1990, le remito a que vaya a los anteproyectos. En todo caso también quiero decirle que el procedimiento concesional —estas concesiones se otorgaron de acuerdo con la Ley de autopistas de peaje del año 1972— se hizo sobre la base de unos anteproyectos que habían sido redactados por la Administración con unos estudios de tráfico, pero en todo caso la responsabilidad de los estudios de tráfico era de las empresas concesionarias. Yo me he dedicado durante el tiempo que llevo como secretario general a analizar todos los estudios y he visto no solamente que aceptaban las TIR y la rentabilidad en definitiva de estas autopistas, sino que en algunas de las ofertas aumentaban estas tasas internas de rentabilidad.

Sí le quiero indicar por qué se ha llegado a estos problemas de viabilidad desde el punto de vista del ministerio. Fundamentalmente se ha debido a dos circunstancias. Una, los sobrecostes de las expropiaciones. La estimación para las expropiaciones fue de 400 millones de euros y el valor estimado es superior a 2.300 millones de euros debido a las valoraciones de los terrenos realizadas por los tribunales, muy superiores a las previstas en las ofertas, al considerar que dichos terrenos, en general rústicos, tenían expectativas urbanísticas. Dichas valoraciones por encima de las previstas fueron realizadas por los jurados de expropiación y tribunales y lo fueron en resoluciones y sentencias a partir del año 2004. Hubo un problema similar no de una autopista de peaje, sino de la variante ferroviaria de Burgos, donde se ha producido también —por las resoluciones del jurado de expropiación— un incremento muy notable de la valoración de las expropiaciones. En ese momento se recurrió en lesividad, se declaró la lesividad como paso previo al recurso contencioso-administrativo, lo que tuvo como consecuencia que la estimación final fue muy por debajo a la realizada por los jurados de expropiación. Con lo cual una primera reflexión que hay que hacer es si se podía haber evitado llegar a este importe tan elevado, porque estamos hablando de pasar de 400 millones de euros a 2.300 millones de euros, 1.900 millones de euros más que viene a ser más o menos la mitad del coste total de las autopistas, tema de reflexión importante.

Luego ha habido un tráfico real respecto del estimado un 45 % inferior. Sí quiero indicar que este 45 % de tráfico inferior al estimado tenemos que ponerlo en comparación con cuál ha sido la caída del tráfico en las autopistas de peaje estatales, en el resto de las autopistas de peaje, que ha sido del 39 %. Luego estamos en unos órdenes de magnitud desgraciadamente muy parecidos y lógicamente debido a la grave crisis económica que hemos padecido durante estos años; según los datos que se están manejando, el año 2014 será —esperemos— el de salida de la crisis económica.

Durante la anterior legislatura, ante la reducción general del tráfico en las autopistas de nuestro país a partir del año 2008 y por las resoluciones a las que me he referido anteriormente de los jurados de expropiación y las sentencias de los tribunales lesivas para la Administración General del Estado, el Gobierno adoptó una serie de medidas, entiendo que de forma tardía y que han resultado claramente ineficientes para solucionar los problemas estructurales del sector. Dichas medidas consistieron en los préstamos participativos y en las cuentas de compensación. Pese a las medidas introducidas en la pasada legislatura, la situación económico-financiera de las concesiones ha continuado empeorando por lo que el actual equipo del Ministerio de Fomento ha decidido adoptar medidas que supongan una reforma

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 31

estructural del sector. He indicado anteriormente cuáles son los dos posibles escenarios: el escenario de la liquidación, fruto del desenlace natural de los procesos concursales, o la posible creación de la empresa pública de autopistas. Insisto nuevamente —como hice en mi anterior intervención— en que ya en los años ochenta se creó la Empresa Nacional de Autopistas, con lo cual no es un escenario nuevo el que afronta este país y, en todo caso, tal y como se hizo en su momento, la creación de dicha empresa, Enausa, se hizo para hacer viables las autopistas y que luego, en un determinado momento, pudieran volver otra vez al sector que es el lugar natural donde tienen que estar las empresas concesionarias de autopistas de peaje.

Concluyo. Esperemos que la solución pueda ser la creación de una sociedad porque pensamos que sería la solución, desde el punto de vista del impacto exterior, que menos impacto tendría para la imagen, aunque también quiero decirle que hay otros países, como Chile, donde efectivamente ha habido un proceso de liquidación de las autopistas y nadie discute, por ejemplo, el modelo chileno. En todo caso, la implementación de la solución se encuentra en fase de negociaciones. Y en relación con los porcentajes, en la anterior pregunta oral dije que puede ser un 20 por ciento u otro, pero eso no quiere decir que sea superior, también puede ser inferior, porque las cosas pueden subir o bajar, como la Bolsa. En todo caso, sea cual sea la solución que se arbitre, tal como ha dicho la ministra de forma reiterada, y esta mañana lo ha vuelto a repetir en un desayuno, será sin impacto en el déficit público y con un coste nulo para los ciudadanos.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CONCEPCIÓ VERAY CAMA, EN SUSTITUCIÓN DE DOÑA MARÍA ÁNGELES ESTELLER RUEDAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LAS ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA CARRETERA N-II EN CATALUÑA. (Número de expediente 181/001342).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, punto 13.º La va a formular la diputada doña Concepció Veray Cama.

La señora **VERAY CAMA**: Secretario general, cuando se habla de mejoras de la N-II en Cataluña esto se tiene que circunscribir a la provincia de Girona; creo que en esta Comisión no hay ningún diputado a quien no haya quedado claro que si en alguna provincia hay problemas con esta carretera es precisamente en la provincia de Girona. Desde hace muchos años se viene hablando de la mejora de la N-II en estas comarcas —recuerdo incluso al ministro Borrell hablando en su momento de lo que tenía que ser el desdoblamiento de esta carretera—, pero no fue hasta la Legislatura 2000-2004, cuando gobernaba el Partido Popular con Álvarez-Cascos al frente del Ministerio de Fomento, cuando comenzó a caminar este proyecto. Se empezaron a preparar diferentes proyectos, sobre todo de la parte sur, y se dejó adjudicada la obra del único tramo que en estos momentos está en servicio que es el de Fornells a Caldes de Malavella, que fue adjudicado en 2004. En 2004 perdió las elecciones el Partido Popular y, por tanto, fue un Gobierno del Partido Socialista quien ejecutó esas obras. Pero el Gobierno socialista, de 2004 a 2011 ahí se quedó, solo ejecutó esas obras y todo lo otro que nos explicó e incluso pintó en los presupuestos a la hora de la verdad no se realizó. Creo que el Partido Socialista va a pasar a la historia en las comarcas de Girona por dos grandes cosas: haber parado las obras del tramo de Caldes a Sils y haber parado las obras del tramo de Orriols a Medinyà. Estos son los dos grandes logros que hizo el Partido Socialista durante siete años de gobierno. En la parte sur, como he dicho, dejó paradas las obras del tramo Caldes-Sils, cosa que aún complicó más la situación de esta carretera haciéndola incluso más peligrosa si cabe. Y en el tramo norte dejó paradas las obras Medinyà a Orriols, lo que además ha supuesto un coste de un millón de euros al Gobierno actual porque se tuvo que rescindir el contrato con la empresa adjudicataria en ese momento de esas obras; fue el ministro Blanco quien decidió que se pararan. Cada vez que el ministro Blanco venía a Girona —y vino unas cuantas veces a raíz del tren de alta velocidad— nos decía que la N-II era una prioridad para el Gobierno del Partido Socialista, nos prometía que se iba a desdoblarse, que se iba a mejorar, nos prometía que las obras estaban a punto de empezar y que los proyectos, sobre todo de la parte norte, se estaban haciendo. La realidad es diferente. Como he dicho, solo hay un tramo de seis kilómetros en servicio, los otros tramos de obras que se habían empezado están todos parados, y en la parte norte incluso hay algún tramo sin ningún estudio informativo hecho a día de hoy. Eso sí —antes se refería un diputado socialista a los presupuestos—, en los presupuestos pintaron muchos millones, llegaron incluso a pintar en 2008 creo que 40 millones de euros para la N-II, pero al final siempre eran cero

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 32

euros de ejecución. Por eso me ha sorprendido bastante que ahora vengan aquí a pedir ejecuciones, cuando aún ni hemos terminado el año en curso para poder verlo.

El Partido Popular hace dos años que ha llegado al Gobierno, dos años que han traído esperanza a los ciudadanos de Girona, porque hemos visto que hay tramos de obras que se han vuelto a poner en marcha, porque hemos visto que, aunque lo que decía el ministro Blanco en su momento de que era una prioridad él no lo cumplió, estamos convencidos de que el Gobierno del Partido Popular sí lo va a cumplir. A lo mejor los presupuestos no son tan amplios como los que ponía el ministro Blanco encima del papel, pero sí son realistas y se van cumpliendo poco a poco, que es lo que realmente necesitan los ciudadanos, porque no olvidemos que el problema de la N-II es un tema de seguridad vial, de intentar paliar la siniestralidad que tiene esta carretera, este tiene que ser el gran tema; no estamos hablando de una infraestructura simplemente para comunicación y para transporte de mercancías, que también —ahora al final me referiré a ello—, sino sobre todo para mejorar la seguridad de las personas que circulan por esta vía, que es lo que desde el primer momento el Ministerio de Fomento, con la ministra Pastor al frente, ha puesto encima de la mesa.

En definitiva, esta carretera, aparte de un tema de seguridad vial, es cuestión importante en el transporte de personas y de mercancías, es la entrada a nuestro país por carretera de Francia, la N-II es más que conocida por todos aquellos que transportan mercancías y nos están pidiendo a gritos que la mejoremos. Esta carretera, esta infraestructura es no solo importante para el desarrollo de las comarcas de Girona, sino también para el desarrollo de todo nuestro país, para el desarrollo de España, por esto a mí me gustaría preguntarle, secretario general, qué acciones ha puesto en marcha ya el Ministerio de Fomento para mejorar esta carretera y cuáles va a poner en funcionamiento a lo largo de esta legislatura para hacer más segura y mejor esta carretera N-II.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, muchas gracias por el diagnóstico que ha realizado y que comparto, y en términos de esperanza, la esperanza se está reflejando ya en los presupuestos y en las actuaciones que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento.

Sobre la situación en la N-II a su paso por Girona, la mejora y modernización de la carretera N-II, particularmente en esta provincia, es una de las principales prioridades del Gobierno en materia de infraestructuras desde el inicio de la legislatura. Como sabe, la N-II discurre sensiblemente paralela a la AP-7 a lo largo de sus 99 kilómetros en la provincia de Girona. En 2011 su tráfico medio fue elevado, con 18.000 vehículos diarios, de los que muchos eran pesados, aproximadamente el 20%. Se trata en gran parte de tránsito de largo recorrido que, como dice su señoría, va a Francia y a otros países de la Unión Europea y que evade el peaje de la AP-7. Además la carretera presenta unos índices de peligrosidad, 21,6 y de mortalidad, 2,3, superiores a la media nacional de otros tramos similares en la Red de Carreteras del Estado. Adicionalmente, en los últimos años debido a la crisis se ha producido un trasvase de tráfico desde la AP-7 a la N-II.

En cuanto al plan de la N-II al que ha aludido su señoría, en el Ministerio de Fomento somos plenamente conscientes de la problemática que actualmente presenta esta carretera y por ello, dada la situación de paralización en la que se encontraban todas las actuaciones previstas por el Gobierno anterior para resolver la problemática expuesta en esta infraestructura, hemos diseñado y puesto en marcha un plan de mejora de la carretera N-II. Se trata de un plan sólido y coherente, que contempla un paquete de actuaciones y medidas urgentes para la modernización de esta infraestructura en Girona, que a continuación paso a detallar. En primer lugar, la duplicación del tramo más al sur de Girona, Tordera-Maçanet de la Selva, de 8 kilómetros, tenía al inicio de la legislatura un proyecto paralizado desde 2009 con un coste desproporcionado de 288 millones. Hemos procedido a analizar la funcionalidad del tramo concluyendo que, tras la cesión a Cataluña del tramo adyacente entre Montcada y Tordera, en el año 2009 ha dejado de tener funcionalidad dentro de la red de carreteras del Estado. Por ello, y debido a su elevado coste, se ha procedido a anular esta actuación. En su lugar se va a acometer el acondicionamiento de la N-II entre Tordera y Maçanet, para lo que hemos licitado el contrato para la redacción del proyecto que ha sido adjudicado el pasado 10 de septiembre de 2013. En este tramo como actuación más urgente están previstas las obras de remodelación de dos nudos en Tordera, cuyo proyecto fue aprobado en julio de 2013 después de haberlo sometido a información pública en abril. Por otro lado, tras años de paralización, en 2012 hemos retomado las obras de duplicación entre Sils y Caldas de Malavella, que



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 33

tenemos previsto finalizar en esta legislatura. Por último, y en lo que se refiere a la N-II, al sur de Girona, en mayo de 2013 hemos procedido a la aprobación del proyecto constructivo de la duplicación del tramo Maçanet de la Selva-Sils, cuyas obras tenemos previsto licitar de acuerdo con lo recogido en los Presupuestos Generales del Estado.

Por lo que se refiere a la circunvalación en Girona de la AP-7, al trayecto a la carretera N-II que corresponde a la circunvalación de Girona, en este tramo está planificado el uso de la AP-7 libre de peaje para movimientos internos como autovía A-2 entre Fornells de la Selva y Vilademuls. En este sentido la autopista se encuentra ampliada a cuatro carriles en la circunvalación de Girona y en marzo de 2013 se puso en servicio el enlace intermedio de Sant Gregori-Girona Oeste, y en agosto de 2013 se abrió el enlace de Fornells de la AP-7 con la autovía A-2. Actualmente se está ejecutando el enlace de Vilademuls de la AP-7 con la N-II, que se prevé poner en servicio en el verano de 2014. En octubre de 2013 se ha adjudicado la obra de conexión de este enlace con la N-II. Con la puesta en servicio de este último enlace se podrá disfrutar de hasta 20 kilómetros de autopista AP-7 como circunvalación de Girona, circunvalación de la autovía A-2, pues será gratuita para todos los movimientos internos entre los enlaces de Fornells y Vilademuls, siéndolo ya actualmente entre Fornells y Girona norte.

Del norte de Girona hasta la Junquera, en los tramos al norte Girona, el plan de la N-II contempla ordenación de actuaciones, proyectos y obras que se encontraban paralizados al inicio de esta legislatura. Para ello el plan prevé duplicar la calzada de la N-II y realizar una mejora integral de la carretera mediante actuaciones como la remodelación de enlaces e intersecciones y la reordenación de accesos. Además se van a trazar nuevas variantes alternativas a las travesías de Bàscara y Pont de Molins. En este sentido tenemos prevista la licitación de la obra de duplicación del tramo Medinyà-Orriols, cuyo proyecto se aprobó en abril de 2013.

Por otra parte, en 2013 se han iniciado todos los proyectos y estudios para actuar entre Orriols y la Junquera. Como actuación más urgente vamos a licitar las obras de remodelación de dos nudos en Pontós y Garrigàs cuyo proyecto se aprobó el pasado mes de julio después de un proceso de información pública. También se ha adjudicado en julio de 2013 el contrato de obras para completar el enlace de Figueras norte, que mejorará la conexión de la N-II con la AP-7.

Quiero referirme finalmente a las reducciones de peaje en la AP-7 y la prohibición de circular camiones en la N-II, actuaciones que se han realizado en colaboración con la Generalitat de Catalunya, y conjuntamente estamos financiando las reducciones de peaje en la autopista AP-7. Esta fue una actuación que se acordó el pasado 19 de abril y que implantó la prohibición de circulación de vehículos pesados de cuatro o más ejes en el tramo de la carretera N-II comprendido entre Maçanet y la Junquera. Para compensar esta prohibición el ministerio firmó el correspondiente convenio para subvencionar hasta un 50 % el peaje de vehículos pesados que circule en el citado trayecto de la autopista.

### — DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DE LA CONCEPCIÓN SANTA ANA FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE KILÓMETROS DE ACTUACIONES DE CARRETERAS PUESTAS EN SERVICIO EN LA X LEGISLATURA. (Número de expediente 181/001343).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es la que figura como punto 14.º en el orden del día y que va a formular la diputada doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández. Tiene la palabra.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Niño, bienvenido a esta Comisión de Fomento.

Por estas fechas se cumplen ya dos años de legislatura, dos años en los que por parte del Ministerio de Fomento se viene haciendo un importantísimo esfuerzo, sobre todo atendiendo a la situación que ustedes se encontraron. Es bien conocida ya en esta Comisión ese agujero de 40.000 millones de euros que afectaba al Grupo Fomento. Desde luego, en estos dos años desde el Ministerio de Fomento se está contribuyendo a la recuperación económica, se está contribuyendo, cómo no, a la vertebración del territorio a través de todos los modos de transporte, haciéndolo con eficiencia y destinando las inversiones a aquellas actuaciones que pueden tener un mayor retorno social, y haciéndolo también, cómo no, a través de una gestión rigurosa. A pesar de las circunstancias económicas, Fomento ha seguido invirtiendo y en estos momentos se le está dando un impulso muy importante a lo que nosotros creemos que son tres ejes fundamentales vertebradores de este país: la Ruta de la Plata, la ruta del Cantábrico —la A-8— y la autovía del Mediterráneo —en este caso en mi circunscripción, en Granada—, una autovía en la que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 34

han puesto tantas y tantas fechas que siempre han sido incumplidas por anteriores Gobiernos, pero desde luego, viendo ahora el impulso económico que se le está dando, con todos los complementarios, con todos los modificados, con todos los pagos de expropiaciones, nos hace tener la certeza de que tendremos la garantía de que será inaugurada en esta legislatura.

Es una política acertada, la que se está llevando a cabo en el ministerio —no desde luego sin mucho esfuerzo—, gestionar mejor y sacar el máximo rendimiento a los escasos recursos que tenemos disponibles y además hacerlo con eficiencia y con calidad, con unas cuentas que deben ser claras y que por supuesto tienen que estar saneadas, por la buena gestión del ministerio pero también por el futuro del mismo cuando otros sean los responsables de su gestión. Han sido muy importantes, por ejemplo, todos los pagos de expropiaciones pendientes de ejercicios anteriores, que no solamente era de recibo de pagarlos, sino que además era una situación que estaba mermando la economía de muchas familias que habían visto cómo lo que eran sus tierras, aquello a lo que dedicaban su labor había sido expropiado; obviamente eso tenía que ser así, pero desde luego no era de recibo que estuviesen tanto tiempo sin recibir lo que justamente les correspondía, y también otros muchos pagos pendientes de ejercicios anteriores que afectaban a la Dirección General de Carreteras.

Después de todo lo dicho, me gustaría que usted nos contase cuántos kilómetros de actuaciones de carreteras se van a poner en servicio en la presente legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, el Ministerio de Fomento, en coherencia con los objetivos que están marcados en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, el Pitvi, está firmemente comprometido con el impulso de la cohesión territorial y la mejora de la accesibilidad y condiciones de comunicación de todos los ciudadanos, promoviendo la modernización del sistema de transportes en su conjunto de forma compatible con un desarrollo económico equilibrado y sostenible.

En este sentido, desde el inicio de la legislatura, en materia de desarrollo de la red de carreteras, el Ministerio de Fomento viene trabajando intensamente en la finalización de los grandes ejes viarios pendientes, así como en la ejecución de actuaciones para la mejora de la seguridad vial y la mejora de la capacidad de la red existente en aquellos puntos donde la infraestructura lo requiere y existe una mayor demanda de tráfico. De este modo, desde el inicio de la legislatura hasta la fecha se han puesto en servicio numerosas actuaciones para la modernización de la red de infraestructuras de carreteras de nuestro país, contribuyendo, por tanto, a la vertebración y la cohesión territorial. Concretamente, se han puesto en servicio 238 kilómetros de nuevas autovías que darán soporte al tráfico de largo recorrido. Asimismo, se han puesto en servicio 49 kilómetros de carreteras convencionales, que se refieren a variantes de población o nuevos trazados, lo que supone una clara mejora en la seguridad vial. También hemos construido 112 kilómetros de carriles adicionales para incrementar la capacidad de autopistas o autovías que soportan mayor tráfico, lo que posibilita, sin lugar a dudas, la competitividad económica de las actividades que requieren del apoyo del transporte para su consecución. Además, se han puesto en servicio o remodelado siete enlaces y se han realizado mejoras en 17 kilómetros de antiguas carreteras, lo que se traduce en una mejora de las condiciones de explotación para los usuarios. Adicionalmente se han realizado las obras de reforma del trazado de firme de 441 kilómetros de los tramos más antiguos de las autovías A-1, A-2 y A-4. Es la actuación conocida como autovías de primera generación. Estas autovías, en las que, como he dicho, se ha mejorado tanto el firme como su trazado, se refieren a la A-1 entre Madrid y Burgos, la A-2 entre Madrid y Zaragoza y la A-4 en la provincia de Ciudad Real. Con ello, hemos conseguido que estas autovías se acerquen a los estándares de autovías más modernos. Estas actuaciones se han llevado a cabo mediante contratos concesionales que incluyen su mantenimiento durante diecinueve años, abonando el Ministerio de Fomento un canon anual en función del tráfico y de los estándares de servicio.

En lo que se refiere a las previsiones de cara a lo que queda de legislatura, y siempre haciendo la prevención de que me voy a referir a datos que son acordes con los actuales programas de trabajo de las obras, hay que decir que el incremento del número de kilómetros de autovía sin la finalización y puesta en servicio de nuevas actuaciones pertenecientes a la red de carreteras se encuentra condicionado por la evolución de la coyuntura económica, el marco de las disponibilidades presupuestarias a las que ha hecho referencia su señoría y las dificultades técnicas que eventualmente puedan surgir en las distintas actuaciones que se encuentran actualmente en ejecución. Adicionalmente, hay que decir que durante los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 35

años 2012 y 2013 el Gobierno ha realizado un importante esfuerzo presupuestario para hacer frente a compromisos pendientes de ejercicios anteriores. Concretamente, se han abonado 1.400 millones de euros, de los que 600 millones han sido en 2012 y 664 millones en 2013 en el ámbito de la Dirección General de Carreteras, a los que habría que sumar los 130 millones de euros de pagos pendientes de subvenciones a autopistas y que no fueron satisfechos en su momento como deberían haberlo sido. El abono durante los años 2012 y 2013 de obligaciones de pago adquiridas en ejercicios anteriores, como pueden comprender, condiciona de manera importante la programación presupuestaria de cara a futuros ejercicios.

No obstante, y teniendo en consideración lo indicado anteriormente, le puedo adelantar que, de acuerdo con la programación actual y con el objetivo de proseguir impulsando la vertebración territorial y la mejora de la seguridad vial, de aquí hasta el final de la legislatura tenemos previsto, siempre con la salvedad que he indicado anteriormente, la puesta en servicio de 300 kilómetros de nuevas autovías y 35 kilómetros de carreteras convencionales en variantes de población, la finalización de obras de mejora de 48 kilómetros de antiguas carreteras y 39 kilómetros de carriles adicionales en autovías, así como la entrada en funcionamiento de tres enlaces nuevos o remodelados.

Quiero destacar, como ha indicado su señoría, que entre las actuaciones cuya puesta en servicio está prevista en esta legislatura cabe destacar el cierre de itinerarios estratégicos de gran capacidad, como son la A-8 en Galicia y en Asturias, la puesta en servicio de itinerarios completos en la provincia de Granada de la A-7, la conocida Ruta de la Plata en el itinerario entre Benavente y Zamora, así como la finalización de otras obras emblemáticas, como puede ser, en el caso concreto de Cádiz, el puente sobre la bahía de Cádiz.

### — DE LA DIPUTADA DOÑA ANA MARÍA MADRAZO DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE KILÓMETROS DE NUEVAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD PUESTAS EN SERVICIO EN LA X LEGISLATURA. (Número de expediente 181/001344).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en este caso va a formular la diputada doña Ana María Madrazo Díaz.

Tiene la palabra.

La señora **MADRAZO DÍAZ**: Es para mí un honor intervenir en esta Comisión de Fomento para hablar de un tema estratégico y clave para nuestro desarrollo económico y social de futuro y que es nuestra auténtica joya de la corona, como es la alta velocidad. En las dos últimas décadas España ha apostado fuerte por el desarrollo del ferrocarril de alta velocidad y en veinte años nos ha permitido desarrollar el sistema más moderno y avanzado del mundo. La alta velocidad ha crecido, ha generado desarrollo, ha mejorado la vertebración del país y ha mejorado también algo muy importante, la calidad de vida de las personas que utilizan este servicio, con un número de viajeros que yo leía ayer y que es una cifra impresionante, porque hay más de 23 millones de usuarios que utilizan anualmente estas líneas de alta velocidad. Por tanto, la alta velocidad se ha convertido en uno de los principales motores de desarrollo socioeconómico, como decía antes, ha creado miles de puestos de trabajo, ha reforzado nuestra cohesión territorial y ha abierto nuevos mercados y nuevas posibilidades a nuestras empresas gracias a la elevada competitividad e internacionalización de las empresas del sector ferroviario. Por todo ello, el compromiso de este Gobierno con la alta velocidad es incuestionable —así lo ha manifestado en muchas ocasiones la ministra de Fomento, doña Ana Pastor—, pero es evidente que la llegada del nuevo Gobierno del Partido Popular hace dos años se produjo en unas circunstancias extraordinariamente complicadas, en medio de la mayor crisis económica que hayamos conocido en nuestra historia contemporánea, y esta situación encontró también su reflejo en la situación económico-financiera que se encontró la ministra de Fomento al tomar posesión. Señorías, la ministra expresó en su primera comparecencia en esta Cámara cuáles eran las cifras que heredó al llegar al ministerio. Entre ellas, el ente gestor de las infraestructuras ferroviarias, Adif, tenía una deuda de más de 14.600 millones de euros. En resumen, el Gobierno se encontró una difícilísima situación financiera, con una deuda total de las empresas del grupo que era superior a los 40.000 millones de euros y una economía en recesión con una destrucción masiva de puestos de trabajo. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia)**. Señorías, a pesar de todas esas dificultades, este Gobierno y su ministra de Fomento en particular han manifestado una clara apuesta por el ferrocarril, con un modelo, eso sí, más eficiente y más rentable económica y socialmente. Ha manifestado también la ministra en diversas ocasiones que, a pesar de las dificultades y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 36

teniendo como objetivo prioritario compartido por todo el Gobierno cumplir con nuestros objetivos de consolidación fiscal comprometidos con la Unión Europea, la política ferroviaria es uno de los ejes fundamentales del Ministerio de Fomento y su objetivo es completar la red de alta velocidad para que todos los ciudadanos puedan tener acceso a unos servicios de transporte similares. Efectivamente, así se recoge en la nueva planificación del Ministerio de Fomento que se recogió en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda.

Señorías, el secretario de Estado de Infraestructuras también manifestaba recientemente con motivo de su comparecencia para explicar las cifras del presupuesto para el año 2014 que, a pesar del contexto de restricción presupuestaria y el necesario esfuerzo de austeridad, se está haciendo y se va a seguir haciendo el máximo esfuerzo en infraestructuras a través de una planificación más eficiente, más rigurosa y más realista de nuestras inversiones públicas. Prueba del compromiso de este Gobierno con el ferrocarril, y en concreto respecto a los proyectos de alta velocidad en marcha, el esfuerzo inversor del ministerio va a superar en el año 2014 los 3.000 millones de euros para seguir completando y poniendo en valor grandes proyectos que ya tienen un alto grado de ejecución, como hemos ido viendo a lo largo de la mañana en esta Comisión. Sin duda, señorías, los objetivos del Ministerio de Fomento son muy ambiciosos, pero queda clara su firme voluntad de finalizar los corredores actualmente en construcción y que se puedan completar nuestras conexiones con Francia a través de Cataluña y del País Vasco.

Por todo ello, señor secretario general, y como ejemplo de esa planificación y de esa gestión rigurosa y responsable de nuestro recursos públicos, que está sin duda llevando a cabo todo el Ministerio de Fomento, vuelvo a repetir en ese contexto difícil de escasez de financiación para los grandes proyectos de infraestructuras que este Gobierno debe acometer, me gustaría que nos comentase si, a pesar de esas difíciles circunstancias, este Gobierno ha inaugurado en estos dos años nuevas líneas de alta velocidad y cuántos kilómetros se han puesto en servicio en esta X Legislatura.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, como sabe, las actuaciones que estamos llevando a cabo se encuentran dentro del marco del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Pitvi, que define una nueva planificación para las inversiones y los servicios del transporte dentro del ministerio. Dentro de esta planificación, la inversión en ferrocarril es uno de los ejes prioritarios, por lo que hemos continuado invirtiendo en este modo y seguiremos invirtiendo en su triple versión: cercanías, la red convencional y la alta velocidad.

Por lo que se refiere a la alta velocidad, a lo largo de esta legislatura, después de un esfuerzo muy importante tanto de gestión como presupuestario, hemos puesto en servicio 272 kilómetros de línea de alta velocidad. Se ha puesto en servicio la línea de alta velocidad Barcelona-Figueras, que completa la conexión Madrid-Barcelona-frontera francesa de alta velocidad, que se constituye en uno de los principales ejes de comunicación de España con Europa. Todo esto después de un gran esfuerzo, ya que cuando comenzamos la legislatura todavía existían obras sin adjudicar. Con esta obra Cataluña se convierte así en la primera comunidad española que conecta con un servicio de alta velocidad todas sus capitales de provincia. Asimismo, quiero indicar que tras la cumbre hispano-francesa del pasado 27 de noviembre pondremos en marcha servicios internacionales de viajeros entre España y Francia el próximo 15 de diciembre, todo ello después de un proceso de homologación de trenes que ha permitido por primera vez que haya trenes de alta velocidad españoles que estén homologados en Francia. El número de servicios que se van a implantar son cinco servicios en cada sentido y conectarán Barcelona con París, Madrid con Marsella, Barcelona con Toulouse y Barcelona con Lyon.

También a lo largo de esta legislatura, y concretamente el pasado mes de junio, se puso en servicio la línea de alta velocidad Madrid-Alicante en su tramo Albacete-Alicante tras la finalización de las obras correspondientes. Ello ha supuesto una reducción de los tiempos de viaje en cuarenta y nueve minutos, pasando de tres horas nueve minutos a dos horas veinte minutos, y en breve plazo se podrá reducir aún más, en otros diez minutos, el tiempo de viaje pasando por tanto a dos horas diez minutos. También quiero indicar que se han puesto en servicio varios tramos de la línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz, concretamente 42 kilómetros en lo que ha transcurrido de legislatura, destacando además una actuación importante, que es la estación de Lebrija. Asimismo, en el eje atlántico, importante obra que vertebrará Galicia, se han puesto en servicio 9 kilómetros entre Pontevedra y Arcade. También se ha acondicionado uno de los andenes en la estación de Pontevedra.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 37

En el marco de la estrategia para potenciar el transporte de mercancías en este país, no querría dejar de señalar también que en el corredor del Mediterráneo hemos puesto en marcha determinadas actuaciones, una de ellas es el nuevo acceso provisional en ancho UIC al puerto de Barcelona. También hemos licitado y adjudicado obras para la implantación del ancho UIC en el corredor del Mediterráneo, que permitirá prolongar hacia el arco mediterráneo los beneficios de la conexión ferroviaria de este ancho con el resto de Europa del que ya dispone Barcelona. Se han licitado y adjudicado las primeras obras de la mejora de la línea Antequera-Algeciras entre Almoraima y Algeciras. Adicionalmente, también estamos trabajando en diversas actuaciones de mejora en la red convencional que permitirá, junto con el uso parcial de línea de alta velocidad, mejorar de manera notable los tiempos de recorrido, como es el caso de Santander y Salamanca, gracias a la electrificación en el caso de la línea Medina-Salamanca y la mejora de la línea con renovación de la misma entre Palencia y Santander.

Sobre dónde estamos ahora mismo trabajando y sobre el futuro, lo que permitirá que a lo largo de esta legislatura se pueda llegar a un gran número de ciudades en el horizonte de 2015, hay que decir que estamos trabajando en el AVE Madrid-Galicia con importantes inversiones con el objetivo, como fue anunciado por el presidente del Gobierno, de finalizar las obras en el año 2018. El eje atlántico A Coruña-Vigo está previsto que entre en servicio en esta legislatura y, como he dicho anteriormente, supondrá un eje importante de vertebración de Galicia de norte a sur. De Madrid a Asturias estamos trabajando en los túneles de Pajares y también en la conexión entre Valladolid-Venta de Baños-León. Ello va a permitir, cuando estén finalizadas estas actuaciones, una reducción del tiempo de viaje entre Madrid y Asturias en más de cuarenta y cinco minutos. Entre Madrid y el País Vasco estamos trabajando en el tramo entre Valladolid y Burgos, lo que permitirá conectar la alta velocidad desde el centro de la Península con la nueva red ferroviaria en el País Vasco, a la que me he referido anteriormente, que permitirá conectar las tres capitales vascas en un tiempo inferior a treinta minutos y que a su vez permitirá el tráfico tanto de viajeros como de mercancías. Entre Castejón y Pamplona también la alta velocidad permitirá conectar las fachadas atlántica y mediterránea mediante un corredor de alta velocidad. Entre Albacete, Murcia y Cartagena, como línea de alta velocidad, también se está trabajando y avanzando para que se finalice en esta legislatura con la llegada del AVE a Murcia. Entre Murcia y Almería seguimos trabajando al ser una de las importantes actuaciones dentro del corredor del Mediterráneo. Entre Antequera y Granada se prevé la llegada del AVE a esta ciudad en 2015 con un tiempo de viaje inferior a las tres horas. Entre Sevilla y Cádiz también se prevé su finalización, lo que supondrá una reducción de los tiempos de viaje entre estas importantes capitales andaluzas. Entre Madrid y Extremadura el objetivo es reducir los tiempos de viaje en el horizonte de 2015, lo que supondrá que la conexión entre Madrid y Badajoz se quede en un tiempo de viaje próximo a las tres horas y media. Finalmente, la conexión del ancho UIC entre los túneles de Atocha y Chamartín permitirá dar continuidad a este ancho para los trenes procedentes del sur que puedan conectar con los trenes del norte.

En conclusión, señoría, estamos trabajando firmemente por la alta velocidad en este país; también en el resto de la red ferroviaria, tanto en cercanías como en la red convencional, y continuaremos haciéndolo en el futuro. Prueba de ello son los casi 3.200 millones —a los que ha hecho mención su señoría— que vamos a dedicar en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.

### — DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE AVANCES CONSEGUIDOS DURANTE LA X LEGISLATURA EN LA CONEXIÓN FERROVIARIA MESETA-GALICIA. (Número de expediente 181/001345).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos a la siguiente pregunta formulada por don Celso Luis Delgado Arce, sobre los avances conseguidos durante la X Legislatura en la conexión ferroviaria meseta-Galicia. Tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Presidente, señorías, secretario general, hace pocos días se cumplieron dos años de las elecciones generales, y el día 22 del presente mes de diciembre se van a cumplir dos años desde que Ana Pastor tomó posesión como ministra de Fomento del Gobierno de Mariano Rajoy. No podemos olvidar las dificultades con las que se afrontó el comienzo de esa legislatura, también por parte del Ministerio de Fomento, con ese lastre tan importante de los 40.000 millones de euros de deuda del Grupo Fomento que afectaba, de una manera muy importante, al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que estaba lastrado con 14.600 millones. Creemos que hoy, en el ecuador ya de la legislatura, es procedente que quien habla, que tantas veces se ha interesado desde la leal oposición por este

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 38

proyecto de conexión de Galicia con la meseta, se vuelva una vez más a interesar por este proyecto de infraestructuras de extraordinario valor social y económico para el Estado —no para unas comunidades autónomas, para el Estado—, que es la conexión de alta velocidad de Galicia por Castilla y León con la meseta, con parámetros de infraestructuras del siglo XXI.

En estos dos años he percibido una apuesta decidida por el ferrocarril en su conjunto por el Gobierno del Partido Popular. Así lo he visto en las leyes de presupuestos del año 2012, del año 2013 y en el proyecto de 2014 que tenemos en curso, el ferrocarril va a recibir el 51 % de la inversión del Estado. En 2014, en concreto, está previsto invertir 3.372 millones de euros por parte de ADIF, y estrictamente lo que es la conexión entre Olmedo, Lubián y Ourense va a recibir 667 millones, de los que en territorio de Galicia son 572 millones. Pues bien, lo que deseo con mi pregunta es que usted me informe, en este ecuador de la legislatura, de lo licitado, de lo adjudicado, del tratamiento presupuestario de esta conexión. Al mismo tiempo, quiero que me informe sobre el estado del acceso a Ourense desde Taboadela hasta esta capital. Como usted muy bien sabe, el 19 abril del presente año la ministra de Fomento estuvo en la capital de la provincia, en Ourense, y dejó absolutamente claro que se mantenía la variante exterior desde Taboadela hasta Ourense, y que el nuevo trazado entre Taboadela y Seixalbo, como entre Seixalbo y la ciudad de Ourense, sería de doble vía en ancho UIC y que se daría una solución también a las mercancías para dar acceso a una planta industrial en el polígono de San Cibrao, lo cual obligaba a mantener la traza de la actual vía de mercancías. Por lo tanto, conocemos muy bien el compromiso firme del Gobierno de España con esta variante exterior y queremos saber cuál es el estado de redacción de los proyectos que sabemos que se están elaborando y que son el paso previo a la licitación.

Finalmente, quisiera congratularme de las palabras que ayer pronunció la ministra en Medina del Campo. Hasta allí fue para ver las obras de electrificación y de las vías, así como la conexión con Salamanca. Allí la ministra aseguró que la conexión de la alta velocidad entre Madrid y Zamora —Zamora es la antesala de la llegada de la alta velocidad a Galicia— previsiblemente estará operativa en abril del año 2015 y allí confirmó también que esta infraestructura, como es evidente, se está construyendo en doble vía, saliendo al paso de algunas informaciones que querían tergiversar lo que es una realidad incontrastable que solo hay que ponerse a pie de obra para ver. Hoy mismo, la ministra Ana Pastor, en un desayuno informativo que hemos compartido, ha ratificado con plenitud que esta línea de alta velocidad a Galicia se construye en ancho internacional, electrificada y que será de doble vía.

Sabemos que es mucho el camino recorrido, sabemos que es mucho el camino por recorrer, las cuantiosas inversiones que hay que ejecutar, las dificultades orográficas y técnicas que habrá que ir venciendo, pero estamos esperanzados de que en el año 2018, que es la fecha objetivo, tengamos esa tan necesaria conexión por alta velocidad entre Galicia y Madrid.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, el AVE a Galicia es sin duda alguna una infraestructura estratégica en la vertebración territorial y cohesión social en nuestro país que mejorará las comunicaciones entre Galicia, que es una región periférica, como todo el mundo sabe, y las regiones centrales del país. Galicia representa algo más del 5 % del PIB y tiene una población de 2,8 millones de habitantes. Además, el proyecto del AVE a Galicia está incluido entre los proyectos que forman parte de la Red básica transeuropea, como ha sido recientemente aprobado por el Parlamento, y por este motivo desde el Ministerio de Fomento estamos impulsando de manera decidida esta actuación. Esta afirmación se puede demostrar claramente con los siguientes hechos que voy a exponer a continuación.

Cuando llegamos al Gobierno a finales de 2011 la inversión realizada en la línea entre Olmedo y Ourense era de tan solo 483 millones de euros. Todavía quedaban por ejecutar, según la información y los datos del coste de la línea en ese momento, 5.331 millones de euros para llegar a los 5.814 millones de euros en los que se valoraba la línea. Atrás quedaban las promesas de que el AVE a Galicia estaría en 2012, ya que faltaban por ejecutar 5.300 millones de euros y quedaba solo un año para acabar 2012. Con ese nivel de inversión era imposible lograr ese reto, como es obvio, y desde entonces desde el ministerio, como he comentado anteriormente, venimos realizando un gran esfuerzo, tanto en la planificación realizada por la Dirección General de Ferrocarriles como por ADIF, ejecutor de las obras. Así, entre 2012 y lo que llevamos de 2013, se han licitado obras por importe de 928 millones de euros, y de esta forma, entre 2012 y lo que llevamos de 2013 se han adjudicado inversiones por valor de 1.933 millones de euros. Para este año 2013 se destinarán en los presupuestos 884 millones de euros, de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 39

que casi 500 son para Galicia. En el proyecto de ley de los Presupuestos Generales del Estado, como ha dicho su señoría, hemos presupuestado 876,6 millones de euros, de los que 572,2 son para el AVE en Galicia.

Como comentaba, el AVE a Galicia es una infraestructura estratégica para la vertebración territorial y cohesión social de nuestro país, y así ya lo comentaba yo en la comparecencia que realicé el 20 marzo de este mismo año, donde hice una comparación de los tiempos de viaje por ferrocarril desde Madrid a Galicia y a otros puntos de la geografía, y decía textualmente que el tiempo de viaje, por ejemplo, entre Barcelona y Madrid era de algo más de dos horas treinta minutos, desde Sevilla dos horas veinte, desde Valencia una hora treinta y cinco, que son tiempos muy competitivos para que estos territorios estén interconectados. Galicia no puede ser menos. A título de ejemplo hay que indicar que hoy la conexión de Madrid con Ourense se realiza en cuatro horas y cincuenta y un minutos; con Santiago, en cinco horas y veintiséis minutos; con A Coruña, en cinco horas y cincuenta y nueve minutos, y con Vigo, en seis horas y veintinueve minutos. La nueva infraestructura de alta velocidad, en la que estamos trabajando, permitirá que las principales ciudades gallegas estén conectadas con Madrid en tiempos similares a los que existen actualmente con las capitales de provincia a las que me he referido anteriormente. Una vez que estén completadas las obras, los tiempos de viaje entre Madrid y Ourense, Santiago, A Coruña y Vigo estarán en el entorno de las dos horas y diez minutos en el caso concreto de Ourense, de dos horas y cuarenta en el caso de Santiago, de tres horas y cinco minutos en el caso de A Coruña y de dos horas y cincuenta y cinco minutos en el caso de Vigo. Quiero indicar que a medida que vayamos finalizando los tramos intermedios, concretamente cuando llegemos a Zamora, ya se producirá una reducción de los tiempos de viaje actuales en la comunicación con Galicia. Seguimos trabajando con este objetivo. Así, con las inversiones que venimos haciendo estamos recuperando el tiempo perdido por Gobiernos anteriores y, de esta forma, en la actualidad entre Olmedo y Lubián están muy avanzadas las obras de plataforma, plataforma para vía doble. Además, entre Olmedo y Pedralba de la Pradería ya se encuentra adjudicado el montaje de vía y las instalaciones de energía mediante contrato de colaboración público-privada. Con todo esto, está previsto que en una primera fase se pueda realizar el tramo entre Olmedo y Zamora, como ha dicho anteriormente su señoría, ya que la plataforma de este tramo se encuentra prácticamente terminada. En el caso del montaje de vía ya se han realizado las obras, como pudo comprobar la ministra en su visita de ayer al tramo entre Olmedo y Medina del Campo. Entre Lubián y Taboadela, los 19 tramos existentes se encuentran en obras.

Todo esto, como podrá suponer su señoría, no ha sido un camino fácil. Ya no lo es realizar esta inversión en la coyuntura de estos últimos años, pero además estamos resolviendo los problemas pendientes, como es el acceso a Ourense, al que se referido su señoría, en lo que continuamos trabajando en la redacción de los proyectos. También tenemos pendiente de resolver la licitación de la electrificación del tramo entre Pedralba de la Pradería y Ourense, así como las instalaciones de toda la línea en las que seguimos trabajando.

El AVE a Galicia es un compromiso claro del Gobierno y así lo manifestó cuando se comprometió públicamente a que estaría finalizado en el año 2018, y con este objetivo estamos trabajando, como queda reflejado claramente en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda y con los logros conseguidos.

Como también me lo ha preguntado su señoría, quiero decir que entre Taboadela y Ourense seguimos trabajando en el trazado que fue anunciado en el viaje que hizo la ministra este año 2013. Después del análisis que estamos haciendo de los trazados habrá que hacer un nuevo proceso de información pública con las modificaciones que hay con respecto a la información pública llevada a cabo por el Gobierno anterior y que había sido objeto de la correspondiente declaración de impacto ambiental.

### — DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA PAZ LAGO MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ACTIVIDAD E INVERSIÓN EN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LA PROVINCIA DE PONTEVEDRA. (Número de expediente 181/001366).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos a la última pregunta de esta sesión, formulada por doña María Paz Lago Martínez, sobre la actividad e inversión en las autoridades portuarias en la provincia de Pontevedra. Tiene la palabra.

La señora **LAGO MARTÍNEZ**: Señor secretario general, antes de formular la pregunta quiero darle la bienvenida, aunque esta sea ya la última pregunta, a esta Comisión, que hoy cubre el trámite parlamentario

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 40

de dar respuesta a las preguntas de los distintos grupos parlamentarios. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

A principios del año 2012 la situación financiera de Puertos del Estado reflejaba una deuda de 2.600 millones de euros que, como explicó la ministra en aquel momento, significaba tener que dedicar más del 50% de los recursos generados a los servicios de la deuda. Aun partiendo de esta situación, desde entonces se ha llevado a cabo una apuesta firme por las infraestructuras portuarias por parte del ministerio, con dos objetivos generales únicos: mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y aumentar la productividad económica. Es una apuesta que solo ha podido llevarse a cabo, como todos sabemos, garantizando la viabilidad económico-financiera de las obras y asegurando los fondos públicos y privados que hacen viable la operación para mejorar la competitividad de nuestros puertos. Los pontevedreses, conscientes de que las autoridades portuarias de Vigo, Marín y Vilagarcía son tres de los motores económicos más importantes de la provincia, creemos que es necesario que se potencie su posición para la captación de mercancías en tránsito, de origen o destino en el resto de países, teniendo siempre muy presente, por supuesto, la excelencia del servicio, que nos diferencie y nos haga ser competitivos en una coyuntura tan delicada como la actual.

Además, señor Niño, en el Grupo Parlamentario Popular somos conocedores de la línea marcada por el ministerio en cuanto a mejora de infraestructuras, equipamientos y servicios como herramienta fundamental para la competitividad portuaria, tal y como se viene reflejando en los Presupuestos Generales del Estado. Precisamente partiendo de esta línea es por lo que le formulo la siguiente pregunta: ¿Puede informarnos sobre la actividad y la inversión de las autoridades portuarias de la provincia de Pontevedra? Agradezco su respuesta y todos los datos que con ella pueda facilitarnos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): En primer lugar, querría indicar que en el sistema portuario de titularidad estatal el importe de las inversiones ejecutadas durante los años 2012 y 2013 por las autoridades portuarias de Marín y Ría de Pontevedra, Vigo y Vilagarcía, ubicadas en la provincia de Pontevedra, ascienden a 34,7 millones de euros en 2012 y 21,4 millones de euros en 2013, esta última inversión es a 31 de octubre, por lo que todavía queda la inversión prevista desde ahora hasta fin de año. En total estamos hablando de una inversión ejecutada en el periodo 2012-2013 de más de 56 millones de euros.

En este sentido, quiero enumerar las actuaciones más significativas llevadas a cabo durante los años 2012 y 2013 en la provincia de Pontevedra. Por lo que se refiere a la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, destaca la inversión del muelle comercial oeste que contará, una vez finalizada la inversión, con 283 metros de atraque y 15 metros de calado. Esta infraestructura dará una buena respuesta al tráfico de graneles ya que, como sabe, este puerto es fundamentalmente de graneles. Con la finalización de esta obra podrá impulsarse este importante tráfico de mercancías. Adicionalmente, se han iniciado también las obras de dragado para la mejora de calados en los accesos marítimos a la zona comercial del puerto.

Por lo que se refiere a la Autoridad Portuaria de Vigo y en cuanto a obras, destaca la ejecución de las obras de ampliación de los muelles comerciales, que supone la mejora de la operatividad de dichos muelles en una primera fase, cuyo objetivo es hacer frente a las previsiones del desarrollo del tráfico general de mercancías además de permitir una mejora en la distribución del espacio destinado a tráficos, tanto de contenedores como de mercancía general convencional. Con esta actuación conseguiremos además más metros de línea de atraque con un mayor calado que el existente actualmente, por lo que se podrá dar servicio a buques de mayor porte, con el consiguiente ahorro de coste de transporte en la cadena general del transporte, lo que determinará una mejora significativa de la competitividad de los usuarios que operan en el puerto de Vigo. Para ello, como digo, se están ejecutando nuevos muelles que sustituirán a los existentes, que se encuentran en mal estado, consiguiendo además una mejora de los calados de los muelles y un aumento significativo de la longitud de atraque, además de ganar una superficie de servicio anexa a los nuevos muelles que permitirá reorganizar los tráficos dentro del puerto. En concreto, con esta ampliación la Autoridad Portuaria de Vigo conseguirá 750 metros lineales de atraque con un calado de 14 metros y 49.000 metros cuadrados de explanada, así como 600 metros de viga y carril para apoyo de las nuevas grúas portacontenedores que tienen que operar en este puerto. Quiero significar que la inversión realizada en relación con esta actuación durante los años 2012 y 2013 supera los 32 millones de euros, estando prevista la finalización en enero del año 2014. Por tanto, repito, la inversión global en los puertos de la provincia de Pontevedra supera los 56 millones de euros en el periodo 2012 y lo que llevamos de 2013.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 476

3 de diciembre de 2013

Pág. 41

Quiero también referirme a una importante actuación, como es la autopista del mar Vigo-Nantes-Saint Nazaire, en la que el Gobierno está comprometido, y concretamente la ministra, y que va a permitir un sistema de transporte moderno, integrado, que contribuya a la sostenibilidad ambiental y cuyo funcionamiento debe permitir una mejora en la competitividad de nuestras empresas. La autopista del mar constituye por tanto una excelente fórmula para combinar todos estos objetivos a los que me he referido anteriormente; las instituciones comunitarias ya la reconocieron en el año 2004, en la época de Loyola de Palacio, al integrarla en la Red transeuropea de transportes como uno de sus proyectos prioritarios. España y Francia apuestan firmemente por el desarrollo de unas autopistas del mar que ofrezcan servicios de puerta a puerta para las mercancías de alta calidad y frecuencia. Son servicios que contribuyen a reducir el tráfico en los grandes ejes viarios —es decir, que quitan camiones de la carretera— y en las zonas sensibles, en especial y sobre todo al atravesar los Pirineos. Se trata, por tanto, de impulsar el transporte marítimo como modo de transporte complementario al terrestre en una lógica de ordenación del territorio y de un transporte sostenible, y dentro de la estrategia logística anunciada por la ministra la semana pasada en Cádiz.

Los resultados de la XXIII Cumbre hispano-francesa, celebrada la pasada semana, el día 27, han sido enormemente positivos al potenciarse la estrategia de éxito de las autopistas del mar poniendo en marcha líneas favorecedoras de la sostenibilidad del sistema de transportes en su conjunto. Por ello, el Gobierno valora positivamente el acuerdo entre ambos países para continuar trabajando a favor de la apertura de la segunda autopista del mar Vigo-Nantes, que integrará la conexión con Le Havre y Algeciras. Dicha autopista del mar potenciará la posición de Vigo como puerto de partida en España, tratando de impulsar la captación de tráfico con el centro y el norte de Europa. La cumbre a la que me he referido escenificó la apuesta de ambos países por la autopista del mar y en este sentido tanto la ministra de Fomento como su homólogo francés ratificaron que es un objetivo común que la línea marítima Vigo-Nantes-Saint Nazaire entre en funcionamiento el próximo año. Para cumplir este objetivo y sobre todo para tener garantías de que el servicio no sufra retrasos, este Gobierno se reunirá con los máximos responsables de transporte de la Unión Europea para comprobar que el proyecto presentado por la naviera Suardiáez cumple las exigencias comunitarias para recibir ayudas estatales. En dicha cumbre se puso de manifiesto la posibilidad de que la autopista del mar, además de enlazar con el citado puerto galo, se complete con una conexión hacia Le Havre y Algeciras, manteniendo el puerto de Vigo como punto de partida de la autopista del mar en España.

También quiero referirme a la plataforma logística de Salvaterra-As Neves (Plisan). Se ha incluido el proyecto de comunicación ferroviaria de la Plisan como nodo de cofinanciación en la red ferroviaria de la Red transeuropea de transporte en la propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las infraestructuras de conexión europeas, Connecting Europe Facility (CEF).

Con respecto a la Autoridad Portuaria de Vilagarcía y en lo que se refiere a las inversiones, quiero destacar la correspondiente al ferrocarril A Ferrazo en la fase número 1. Este ferrocarril, que se recuperó en el puerto en el año 1996, actualmente llega solo hasta el muelle del Ramal. Con esta inversión se trata de llevar este servicio hasta la zona de mayor calado y las nuevas superficies y concesiones en la zona de Comboa, Comercial y Ferrazo. La conexión intermodal del puerto de Vilagarcía será así un servicio cuantitativa y cualitativamente mejor que el actual, además de ser una demanda de las nuevas empresas ubicadas en el entorno de los muelles comerciales. Durante 2012 se ha iniciado esta obra habiéndose ejecutado hasta la fecha, en lo que llevamos de 2012, una inversión en torno a los 5 millones de euros. Por último, significarles que la ejecución correspondiente a la obra mejora portante de la explanada de Ferrazo, también correspondiente a la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, ha superado durante 2012 y hasta la fecha los 3 millones de euros. Esta actuación permitirá dotar de unas características resistentes al terreno suficientes para asumir las cargas de la terminal de contenedores que opera en esta área del puerto.

Con esto quiero dejar clara la apuesta del ministerio por todos los puertos a nivel nacional y concretamente los correspondientes a la provincia de Pontevedra.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño. En nombre de la Comisión le agradecemos mucho el esfuerzo de responder a tantas preguntas y con tanta amplitud y conocimiento.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.

**Eran las dos y cuarenta y cinco minutos de la tarde.**