



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 684

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 40

celebrada el martes 11 de noviembre de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

De la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre:

- Medidas en relación con el funcionamiento irregular del aeródromo de Godos en el término municipal de Caldas de Reis (Pontevedra). (Número de expediente 181/001453) 3
 - Opinión del Gobierno acerca de la transparencia del proceso de privatización iniciado en AENA. (Número de expediente 181/001537) 5
 - Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre balance de los servicios ferroviarios operados por Renfe en larga y media distancia en el año 2013 en y con destino a la Comunidad Autónoma de Galicia. (Número de expediente 181/001557) 6
 - De la diputada doña Isabel Sánchez Robles, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre estrategia y acciones de promoción y comercialización del aeropuerto de Foronda, implementadas por Aena en la X Legislatura. (Número de expediente 181/002092) 8
- Del diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre:
- Fecha prevista para hacer efectivo el modelo de liberalización de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. (Número de expediente 181/001365) 11

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 2

- Previsiones acerca de adoptar las 44 toneladas como peso máximo autorizado, con carácter general en el transporte de mercancías, durante el periodo 2014-2015. (Número de expediente 181/001866) 13
- Del diputado don Félix Lavilla Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:
 - Cantidad total invertida en el presente año 2014 referida a los cinco tramos en la autovía del Duero soriana (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/050495). (Número de expediente 181/002086) 15
 - Cantidad exacta de dinero ejecutado en los tramos de Soria en la autovía del Duero (A-11) en el año 2014 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/055425). (Número de expediente 181/002087) 18
- Del diputado don Luis Tudanca Fernández, en sustitución del diputado don Juan Luis Gordo Pérez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre opinión del Ministerio de Fomento acerca de si las inversiones en infraestructuras programadas en los Presupuestos Generales del Estado para 2015 en Castilla y León son suficientes para dar respuesta a sus necesidades. (Número de expediente 181/002088) 20
- Del diputado don Francisco González Cabaña, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre consciencia que tiene el Gobierno de que el tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla es un tramo ferroviario de una sola vía, de tráfico mixto, sin electrificar, sin Ertms, con apartaderos de menos de 500 metros, con pendientes máximas de 24 milésimas y con una de las prestaciones más bajas de toda la red ferroviaria estatal, así como previsiones acerca de incrementar la dotación presupuestaria para el año 2015 y programación presupuestaria plurianual que se contempla sobre el mismo. (Número de expediente 181/002089) 23
- Del diputado don Antonio Ramón María Trevín Lombán, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre mes del año 2015 previsto para poner en funcionamiento el primer túnel de la variante de Pajares para la alta velocidad. (Número de expediente 181/002091) 26
- De la diputada doña Rosana Pérez Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre:
 - Resolución por el Ministerio de Fomento del expediente abierto a la concesionaria Audasa. (Número de expediente 181/002095) 28
 - Motivos por los que ha decidido Adif no incluir la conexión Santiago-Ourense y la conexión del Eixo Atlántico Ferroviario Santiago-A Coruña entre las líneas de responsabilidad del ente ADIF Alta Velocidad. (Número de expediente 181/002096) .. 30
- Del diputado don Andrés José Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre avances producidos en las actuaciones necesarias para la adaptación al ancho internacional del tramo Murcia-Cartagena del corredor mediterráneo. (Número de expediente 181/002097) 32
- De la diputada doña M.^a Ángeles Esteller Ruedas, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre fecha prevista para retomar las obras de la variante de Vallirana en la carretera N-340. (Número de expediente 181/002098) 34
- Del diputado don Manuel Mora Bernat, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre avances conseguidos en los ejes A-23 y A-21 en Aragón en la X Legislatura. (Número de expediente 181/002099) 35
- De la diputada doña Celinda Sánchez García, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre grado de avance de las obras de mejora en la línea convencional Palencia-Santander. (Número de expediente 181/002101) 37

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 3

- Del diputado don Vicente Guillén Izquierdo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre inversiones que el Gobierno va a realizar en Aragón durante el año 2015 en sus líneas ferroviarias. (Número de expediente 181/002109) 39
- Del diputado don Joan Ruiz i Carbonell, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre calendario previsto para implantar el tercer carril en el trayecto Vilaseca (Tarragona) y Castellbisbal (Barcelona) y su conexión con la vía del trayecto Madrid-Barcelona, a la altura de l'Arboç. (Número de expediente 181/002111) 43

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

Si me permiten, quisiera tener un recuerdo en este momento para las familias de las personas fallecidas desgraciadamente en el trágico accidente de autobús en Bullas, en la provincia de Murcia. Quiero trasladar nuestras condolencias también al señor Ayala, diputado por esa circunscripción, y que se recoja en el acta nuestro pesar por estos fallecimientos.

PREGUNTAS:

- **DE LA DIPUTADA DOÑA ASCENSIÓN DE LAS HERAS LADERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE:**
- **MEDIDAS EN RELACIÓN CON EL FUNCIONAMIENTO IRREGULAR DEL AERÓDROMO DE GODOS, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CALDAS DE REIS (PONTEVEDRA). (Número de expediente 181/001453).**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la sesión que, como ustedes ya conocen, hoy exclusivamente se celebra para tramitar preguntas orales. Las primeras seis preguntas serán contestadas por el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, don Julio Gómez-Pomar, al que damos una vez más la bienvenida a esta Comisión, pues anteriormente ha asistido en su condición de presidente de Renfe. Les recuerdo a sus señorías que el tiempo total de tramitación de cada pregunta será de diez minutos, cinco para quien plantea la pregunta y cinco para el compareciente, que serán distribuidos a discreción por ustedes.

Para formular la primera pregunta, tiene la palabra doña Ascensión de las Heras Ladera, diputada del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Nuestra primera pregunta es qué medidas se van a tomar en relación con el funcionamiento irregular del aeródromo de Godos, en el término municipal de Caldas de Reis. A principios del año 2000 un promotor local estableció un aeródromo en la parroquia de Godos, en el término municipal de Caldas del Reis, Pontevedra, que no está finalizado, entre otras razones, por las distintas irregularidades administrativas en materia de documentación preceptiva y porque el lugar donde está ubicado no es el idóneo. El espacio en el que está emplazado el aeródromo se conforma por unos terrenos inundables que periódicamente quedan inutilizados para operativos de emergencia. Además, la pista de vuelo que se está construyendo se incluye dentro de unos 500 metros que afectan a viviendas, instalaciones como una gasolinera y un gasoducto, un río y explotaciones agrícolas. Pero, para complicarlo todavía más, se encuentra a escasos 500 metros de un viaducto de considerable altura del tren de alta velocidad por donde pasa el eje atlántico. Ante esto, La Izquierda Plural pidió documentación al Gobierno después de haber hecho una serie de preguntas y peticiones, concretamente la solicitud de informe de la Administración del Estado que recababa el informe donde consta el expediente del proyecto de explotación. Este expediente se emite por la Subdirección de Operaciones Noroeste de ADIF y es enviado a la Subdirección de Evaluación del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. La contestación que nos da el Gobierno nos remite, por el volumen de la documentación solicitada, a la dirección central de ADIF. Por otras vías hemos sabido que esa ingente documentación se resuelve en un solo folio, que dice exactamente —porque se nos ha leído— que el viaducto afectado pertenece a un tramo por donde pasa el eje atlántico y cuestiona la viabilidad de esa infraestructura privada que se está ejecutando por parte de la Diputación Provincial de Pontevedra, que no tiene licencia urbanística y que no se ampara en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 4

ninguna partida presupuestaria porque no la tiene asignada. Sin embargo, siguen volando los aviones en ese aeródromo.

Estos son los motivos por los que pedimos que se nos diga qué medidas va a adoptar el Gobierno para que de manera inmediata se paralice toda actividad y si se va a hacer una modificación en el trazado de la alta velocidad, porque estamos hablando de la seguridad de la gente que vive cerca y también de la seguridad ferroviaria, que se está poniendo en peligro mientras que el aeródromo esté en funcionamiento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señoría, el 2 de junio de este año mi antecesor en el cargo contestó en la Comisión de Fomento del Senado a una pregunta oral formulada en los mismos términos. Puedo confirmarle que sigue siendo válida la información facilitada entonces; es decir, que el aeródromo situado en el término de Caldas de Reis no cuenta con la autorización preceptiva de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y tiene orden de clausura y no se realiza en él ningún tipo de actividad aeronáutica.

El señor **PRESIDENTE**: Señora De las Heras, le quedan dos minutos.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Evidentemente, no fue mi grupo parlamentario el que hizo esa pregunta en el Senado porque entonces no la hubiéramos repetido aquí. Simplemente, quiero decir que, según los datos que nosotros tenemos del 3 de noviembre de 2014, sí hay actividad y sí están despegando aviones. Aquí hay una clara disensión, por lo que nosotros tendremos que comprobar los datos y, en todo caso, volveremos a traer esa pregunta si no se nos pueden facilitar más datos por parte del secretario de Estado y del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gómez-Pomar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señoría, remontándome al comienzo quiero recordarle que el promotor de este aeródromo solicitó en su día autorización de Aesa, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para el inicio de la actividad. Esta autorización nunca llegó a otorgarse al no cumplirse los requisitos obtenidos. La misma agencia, con fecha 11 de diciembre de 2013, acordó el inicio de un expediente sancionador al haber tenido conocimiento, a través de denuncias de la Guardia Civil y de particulares, de la realización de operaciones aéreas en una infraestructura que no reúne las características para ser considerado aeródromo eventual y que carece de la autorización necesaria para su establecimiento y explotación. Con fecha 28 de febrero de 2014, Aesa adopta, de acuerdo con la normativa vigente, una medida provisional consistente en el cese inmediato de cualquier operación de aterrizaje y despegue en la infraestructura en cuestión; señalar la prohibición anterior de forma visible y permanente para cualquier tipo de aeronave, publicar copias de la resolución de Aesa en los hangares y lugares visibles de la infraestructura, informar a la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de Aesa de cualquier operación de aterrizaje o despegue que se realice en la citada infraestructura.

La notificación, aparte de comunicarse al Aeródromo de Caldas Sociedad Limitada, quien se hacía responsable de cualquier incumplimiento, se trasladó igualmente a la Subdelegación del Gobierno en Pontevedra, solicitando su colaboración para garantizar el cumplimiento de la resolución. Para mantener un adecuado seguimiento de la situación, el pasado 10 de abril Aesa solicitó a la compañía de la Guardia Civil de Villagarcía de Arousa, dependiente de la comandancia de Pontevedra, que se personara en el aeródromo con el fin de comprobar que, efectivamente, la orden de paralización estaba siendo debidamente cumplida. El 19 de mayo se recibió en la agencia la contestación a dicha solicitud en la que se manifiesta que la inspección realizada permite confirmar que la pista del aeródromo está señalizada para evitar su utilización por aeronaves, y se han colocado copias de la resolución de Aesa en hangares y otros lugares visibles. La Guardia Civil indica igualmente que, en caso de que se observara cualquier operación de aterrizaje o despegue en el aeródromo, se daría cuenta de forma inmediata a la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de Aesa. Por tanto, esto confirma que la medida provisional que ordenaba el cierre de cualquier actividad aeronáutica es efectiva. El 5 de junio de 2014 se resolvió el expediente sancionador mediante una resolución de la directora de Aesa por la que, además de ratificar la orden de cierre, se impone una sanción pecuniaria al promotor del aeródromo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 5

Adicionalmente puedo informarle de que, por su parte, la Defensora del Pueblo se ha interesado por este asunto, solicitando información en diversas ocasiones, y que en fecha muy reciente, el 23 de octubre de 2014, se ha recibido en Aesa la comunicación de la Defensora del Pueblo en la que da por finalizadas las actuaciones sobre este expediente considerando que Aesa ha proporcionado suficiente información y que su actuación ha sido correcta al haberse incoado el oportuno expediente sancionador adoptando las medidas cautelares necesarias.

— OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LA TRANSPARENCIA DEL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN INICIADO EN AENA. (Número de expediente 181/001537).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, también de la diputada doña Ascensión de las Heras Ladera. Tiene la palabra

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Pregunto sobre la opinión del Gobierno acerca de la transparencia del proceso de privatización iniciado en Aena.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gómez-Pomar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): El Gobierno del Partido Popular está muy satisfecho con el modo en que se está desarrollando este proceso de entrada de capital privado en Aena, que en todo momento ha venido presidido por los criterios de transparencia, concurrencia y competitividad.

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

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Entonces el Gobierno tendrá que explicarnos cuáles son los motivos de orgullo, porque desde luego aquí se ha denunciado por parte de toda la oposición, también por parte de los sindicatos, trabajadores y trabajadoras, la opacidad y la falta de transparencia con la que se está llevando a cabo esta oferta pública de venta. Desde Izquierda Unida, junto con el Grupo Parlamentario Mixto, hemos pedido una comisión de investigación y seguimos manteniéndolo ahora más, si cabe, porque es mucho más acuciante.

«La oferta pública de venta de Aena se para de nuevo por luchas internas en Moncloa y presiones empresariales para venderla por partes»; noticia de prensa. «De Guindos dirigía una de las firmas que crearon la trama fiscal de Juncker para multinacionales»; se llama PwC, auditor de la gestora aeroportuaria encargada de valorarla y llevar a cabo la oferta pública de venta. De Guindos: «La privatización de Aena se solucionará en los próximos días». Paralizada hasta abril. «La valoración de Aena en caída libre, bloquea su privatización». Se la puedo enseñar, esta es la información que tenemos los grupos de la oposición. Aquí, en el foro donde se tenía que haber informado, que es donde está la representación de la soberanía popular, no hemos tenido ninguna información. Lazard, el banco de inversiones que está relacionado con Rodrigo Rato y el caso Bankia, es el banco de inversiones que ha valorado Aena.

La ciudadanía tiene que saber, los grupos de la oposición tenemos que saber y el Gobierno está obligado a abrir esa comisión de investigación y paralizar de manera definitiva la venta que es el expolio de Aena hasta que no se aclaren absolutamente todos estos conceptos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gómez-Pomar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): En primer lugar, señoría, permítame poner de manifiesto que, gracias al trabajo y al esfuerzo que se ha venido realizando en los últimos tres años, Aena, S.A., es hoy en día una empresa pública viable, y así lo acredita el hecho de que por primera vez desde su creación en 2011 la compañía ha entrado en rentabilidad al cierre de 2013, con un beneficio neto de 597 millones de euros y con una ratio deuda/Ebitda que ha disminuido a 6,9 veces su resultado bruto de explotación. Sin embargo, en 2011 esta ratio era de 13,7 veces, las pérdidas alcanzaban los 252 millones de euros y había un saldo negativo de 504 millones de euros. Es precisamente el saneamiento financiero de Aena lo que nos ha permitido afrontar un proceso de venta del 49 % de su capital social con un objetivo: fortalecer su gestión y garantizar el funcionamiento en red del sistema aeroportuario español. Un sistema que es clave en un país como España, en el que el turismo supone un 11 % de nuestro PIB y donde cuatro de cada cinco turistas que nos visitan lo hacen utilizando el avión, un sector que da claras muestras de recuperación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 6

como lo demuestra que hasta el mes de octubre de este año nuestros aeropuertos han recibido casi 171 millones de pasajeros, un 4,6 % más que en 2013. Precisamente porque queremos optimizar la mejora de su gestión y, lo que es más importante, preservar la integridad de la red de aeropuertos, hemos centrado la entrada de capital privado en la totalidad de los aeropuertos españoles y no solo en los principales activos, como se hizo en 2011.

Desde el primer momento el Gobierno ha planteado la venta de parte del capital social de AENA con total transparencia. Así lo demuestra el hecho de que la primera medida tras aprobar la venta de un 49 % del capital ha sido la de aprobar un marco normativo mediante el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, que regula todo el proceso y configura los aeropuertos como servicios de interés general. Igualmente se ha producido la segregación entre Aena, S.A., y Enaire, que, como ente público empresarial poseedor del cien por cien de las acciones de Aena, ha sido declarado agente privatizador y en cuyo seno se ha constituido la comisión de dirección de todo el proceso. En dicha comisión participan todos los departamentos ministeriales implicados en la operación, es decir el de Fomento, el de Economía y Competitividad y el de Hacienda y Administraciones Públicas, junto con la Oficina Económica de la Presidencia del Gobierno. Esta comisión ha adoptado todas las decisiones que han acompañado el proceso de la venta de capital, lo que ha garantizado en todo momento la adecuación de las actuaciones al ordenamiento jurídico en términos de competencia, concurrencia, publicidad y transparencia. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia.)**

Quiero poner de manifiesto que el Consejo Consultivo de Privatizaciones ha ejercido su funciones de control y supervisión durante todo este tiempo, como ha quedado demostrado en los tres informes que ha elaborado desde diciembre de 2013, en los que ha manifestado su conformidad con el proceso de venta. Precisamente ha sido en aras de la transparencia y sujeción al ordenamiento jurídico por lo que el Gobierno ha adoptado la decisión de seleccionar mediante un concurso al auditor emisor de las *comfort letters* o letras de garantía.

Señoría, el Gobierno ha hecho las cosas bien y quiere seguir haciéndolo bien hasta el final. Por ello, aunque la práctica habitual en todas las salidas a Bolsa es que el auditor de la compañía sea también el que emita las cartas de conformidad en relación con los folletos emitidos por la entidad auditada, ha acordado poner en marcha una nueva contratación del auditor mediante un sistema que garantice la publicidad y la concurrencia. Estamos convencidos de que esta medida dará confianza y certidumbre a los mercados y así se reflejará en la salida a Bolsa a principios de 2015. De esta forma culminaremos el proceso emprendido hace tres años de fortalecer el papel de Aena como operador aeroportuario de referencia mundial.

— DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE BALANCE DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS OPERADOS POR RENFE EN LARGA Y MEDIA DISTANCIA EN EL AÑO 2013 EN Y CON DESTINO A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA. (Número de expediente 181/001557).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos a la tercera pregunta, sobre el balance de los servicios ferroviarios operados por Renfe en larga y media distancia en el año 2013 y con destino a la Comunidad Autónoma de Galicia. Su autor es don Celso Delgado, que tiene la palabra.

El señor **DELGADO GARCÍA**: En enero del presente año registré esta pregunta que por distintos avatares se formula ahora en Comisión, aunque yo entiendo que esto no la priva de actualidad, primero porque tenemos el ejercicio pasado vencido y porque, dado también lo avanzado de este, estoy seguro de que usted me podrá adelantar algunos datos de 2014. Quisiera información sobre los viajeros que utilizaron los servicios de larga distancia en todas las relaciones con origen o destino en Galicia —nosotros esperamos que los números sean positivos teniendo cuenta el incremento de servicios diurnos entre Galicia y Madrid operado a partir del año 2013—, y también queremos tener información por lo que respecta a los servicios de carácter regional en Galicia tanto los de media distancia convencional y los de Feve, así como los servicios Avant, que hoy están permitiendo, por ejemplo, que desde Ourense a Santiago se viaje en 38 minutos o a Coruña en una hora y diez.

Señor Gómez-Pomar quiero decirle que vemos con optimismo el futuro del transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma de Galicia porque constatamos también la positiva evolución de las obras de las líneas de alta velocidad nuevas, en concreto el eixo atlántico en su tramo Vigo-Coruña, que todo indica que finalizará en el próximo año, así como de las obras de conexión entre Olmedo y Ourense.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 7

El pasado 13 octubre yo acompañé a la señora ministra, al presidente de la Xunta y a usted mismo, entre otras autoridades, a una visita a las obras de ejecución de la línea de alta velocidad en Galicia a su paso por la provincia de Ourense, en concreto el tramo Lubián-Ourense, que en casi 60 kilómetros tiene un espectacular trazado que se desarrolla mediante dos vías con plataformas independientes, vía derecha y vía izquierda, con una sucesión continua de túneles y viaducto. En esta visita hemos podido comprobar *in situ* la evolución de las obras que avanzan conforme a lo previsto y que se trabaja con un horizonte puesto en 2018. Por otra parte, estamos en el trámite presupuestario en esta casa y vemos que esta línea tiene una dotación en el tramo Olmedo-Lubián-Ourense-Vigo de 891 millones de euros, lo que hace que sigamos albergando esperanzas de que se cumple el objetivo.

Señor Gómez-Pomar, según nuestras informaciones, en este año 2014 está previsto que España cierre una cifra de pasajeros de alta velocidad en 28 millones de personas, superando con creces la cifra del año 2013, que fue, si no nos falla la información, de 24 millones. En España tenemos un importante potencial de crecimiento en el uso del ferrocarril, pues un español lo está usando una vez cada dos años, mientras que, por ejemplo, en Francia o en Alemania se está usando más de dos veces al año. Pues bien, pienso que para el crecimiento de este número de pasajeros van a ser fundamentales las inversiones previstas en el año 2014 y 2015, la puesta en servicio de mil nuevos kilómetros de red de alta velocidad para que los ciudadanos puedan empezar a disfrutar lo antes posible de estas ventajas. Seguro que, gracias a estas inversiones, vamos a reducir los tiempos de viaje de una forma muy significativa en veinticinco conexiones. Y quiero citar hoy aquí la conexión Madrid-Zamora, de 255 kilómetros, que el próximo año, si todo va como el Gobierno anuncia, se va a poder recorrer en una hora y veinticinco minutos y eso va a significar que entre Madrid y Galicia se va a ahorrar media hora de tiempo de viaje. Por ejemplo, desde la capital de España hasta Ourense, mi ciudad, se va a tardar el próximo año cuatro horas y diez o quince minutos. Es decir, vamos a tardar menos tiempo ya en viajar en tren que en viajar en turismo, y además lo vamos a poder hacer en condiciones de transporte menos contaminante, cómodo, puntual y compatible con otras actividades en el trayecto, ese transporte sostenible que aspiramos a que sea utilizado masivamente por los ciudadanos.

Antes de terminar le quiero decir, señor Gómez-Pomar, en su nueva responsabilidad como secretario de Estado, que desde la provincia de Ourense tenemos muchas esperanzas en que la futura cercanía por tren con Madrid, y por tanto con la capital de España, en la que confluyen tantas líneas de alta velocidad, contribuya al desarrollo económico y en especial al turístico. Como sabe, don Julio —usted ya ha estado allí—, Ourense es una provincia con una extraordinaria naturaleza con sus montañas, sus ríos, la famosa y conocida Ribeira Sacra, que compartimos, eso sí, con la provincia de Lugo, con una gastronomía y una viticultura envidiable, con unas tradiciones culturales ancestrales, con un patrimonio monumental impresionante y, sobre todo —y termino— somos la gran provincia termal de España. En este sentido, hablando de termalismo y de trenes, le quiero decir que está siendo muy positivo el balance de los resultados del convenio que se firmó el 5 de agosto del presente año entre la Diputación Provincial de Ourense y Renfe Viajeros para promocionar conjuntamente los servicios de transporte en ferrocarril a la provincia de Ourense como destino termal mediante un programa que posibilita que se hagan reservas previas de estos billetes, un paquete que incluye hasta el traslado de los que llegan en tren a los distintos balnearios de la provincia. Por ello le pido, señor secretario de Estado, que desde Renfe se siga dando continuidad a este convenio y, si es posible, que se mejore.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Señor Gómez-Pomar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Efectivamente, como bien señala su señoría, el crecimiento que ha experimentado en términos de número de pasajeros los servicios de AVE y de larga distancia en el territorio nacional en el año 2013 y en 2014 ha sido extraordinariamente significativo y tenemos que contarlo por millones de pasajeros. Asimismo, 2015 va a ser un año de esfuerzo presupuestario para completar la red mallada ferroviaria, se van a culminar muchos de los trayectos de AVE a algunas de las principales capitales y al mismo tiempo se incardinarán, como digo, en esta red mallada con la larga distancia, lo que va a significar una mejora de todos los servicios ferroviarios a lo largo del próximo ejercicio y de los siguientes.

Centrándome ya en los datos de Galicia, en 2013 los viajeros que utilizaron los servicios de larga distancia en todas las relaciones con origen o destino Galicia aumentaron en un 49,3 % con respecto al año anterior. En particular, los viajeros de trenes diurnos entre Madrid y Galicia punto a punto aumentaron

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 8

en un 87,7 % con respecto al año 2012. Este espectacular incremento se ha debido fundamentalmente a los cambios realizados en la oferta ferroviaria entre Galicia y Madrid. Como saben sus señorías, en junio de 2012 se sustituyeron los trenes Talgo diurnos de esta relación por los trenes Alvia híbridos, lo cual permitió reducir el tiempo de viaje entre veinticinco y sesenta minutos. La buena acogida de la nueva oferta permitió incrementar las frecuencias en 2013, de modo que se implantó en junio de ese año un nuevo servicio Alvia que atiende las relaciones entre Madrid-Ourense-Monforte-Lugo-Ferrol. Además, también en 2013 se implantó otro nuevo servicio Alvia matinal entre Madrid-Ferrol-A Coruña-Vigo-Pontevedra y se prolongó de A Coruña hasta Ferrol el servicio Alvia de la tarde. También en 2013 se mejoró el servicio Intercity Vigo-Ourense-Monforte-León-Madrid, un servicio diario por sentido. Este tren, que se ha realizado desde junio de 2012 con material de la serie 449 de ancho fijo, pasó a realizarse con material de la serie 121 de ancho de rodadura variable, por lo que, además de incrementar el número de plazas, que pasaron de 262 a 282, se redujo el tiempo de viaje en casi hora y media al circular entre Valladolid y Madrid por la línea de alta velocidad.

Como ven sus señorías, todas las medidas que Renfe ha venido aplicando en su oferta comercial han sido muy bien acogidas por los viajeros, lo que explica los fortísimos incrementos de demanda apuntados. Además, aprovecho para anticiparles que en 2014 la tendencia sigue siendo positiva, los viajeros de los servicios de larga distancia Madrid-Galicia, ya con una oferta estabilizada, siguen creciendo hasta octubre un 33,33 %, y en particular los servicios diurnos, más de un 44 %.

Me refiero ahora a los servicios interiores de Galicia, esto es, a los servicios regionales que, como saben sus señorías, durante 2013 se implantaron en toda España las denominadas obligaciones de servicio público, que no son sino los servicios de carácter regional financiados por la Administración General del Estado. Estos servicios en el ámbito de Galicia abarcan la denominada media distancia convencional, los servicios de la antigua Feve y los servicios Avant, en función de qué tipo de infraestructura utilicen en su recorrido. Pues bien, el comportamiento de la demanda de estos servicios ha sido distinto en cada caso, pudiéndose resumir indicando que, mientras los servicios convencionales han sido utilizados por un menor número de usuarios, los servicios Avant han incrementado su ocupación de forma significativa. Es evidente que la finalización de las obras del eje atlántico entre Santiago y Vigo —que, como saben sus señorías, está prevista para 2015—, con la consecuente mejora de la oferta de servicios ferroviarios en este corredor, permitirá incrementar el número de viajeros en los servicios regionales. En este contexto me quiero referir a los servicios Avant implantados entre Ourense-Santiago y A Coruña, que incrementaron su número de viajeros en 2013 respecto a 2012 en más de un 8 %, pero que los datos acumulados hasta octubre de 2014 respecto de 2013 son mucho mejores, ya que los usuarios se han incrementado en un 35 %.

No quisiera finalizar mi intervención sin referirme, aunque de manera breve, a otras dos actuaciones llevadas a cabo por Renfe en Galicia en este periodo: la puesta en servicio en julio de 2013 del tren directo Vigo-Oporto y la consolidación en 2014 de los trenes turísticos que opera Renfe con itinerarios que permiten descubrir y disfrutar de la naturaleza y el patrimonio gallegos y que alcanzaron una ocupación media superior al 80 %, además de la inclusión de Galicia en los recorridos del Al Andalus dirigido al turismo de alta calidad.

En efecto, señor Delgado, también quiero valorar de un modo muy positivo el balance de los resultados del convenio de colaboración suscrito el día 5 de agosto del presente año entre la Diputación Provincial de Orense y Renfe Viajeros para promocionar conjuntamente los servicios de transporte en ferrocarril y la provincia de Ourense como destino termal mediante el programa Fomento del termalismo saludable y la cultura termal de Ourense, provincia termal. Efectivamente, tenemos la voluntad de dar continuidad a este convenio y, si es posible, de mejorarlo.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ISABEL SÁNCHEZ ROBLES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), SOBRE ESTRATEGIA Y ACCIONES DE PROMOCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DEL AEROPUERTO DE FORONDA, IMPLEMENTADAS POR AENA EN LA X LEGISLATURA. (Número de expediente 181/002092).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos al punto 4.º, pregunta formulada por doña Isabel Sánchez Robles, del Grupo del PNV, sobre estrategia y acciones de promoción y comercialización del aeropuerto de Foronda implementadas por Aena en la X legislatura. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 9

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Gracias, secretario de Estado, por estar aquí. Doy por formulada la pregunta, si bien quisiera, si le es posible, habida cuenta de la cercanía de los hechos ocurridos, que me contestara sobre el incidente de este pasado fin de semana en la estación del Norte, de Bilbao, con el incendio de unos vagones de Renfe, que ha podido ocasionar la muerte de cinco personas. Quisiera obtener información al respecto. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gómez-Pomar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señoría, la estrategia emprendida por este ministerio y AENA S.A. para los aeropuertos deficitarios, entre los que se incluye el de Vitoria, ha sido la de asegurar su viabilidad económica futura mediante la implantación de una política de gestión encaminada a la contención de gastos, la racionalización de inversiones y la mejora de la eficiencia con objeto de reducir de forma significativa las pérdidas registradas.

Por lo que se refiere a la promoción y comercialización del aeropuerto de Vitoria, la política impulsada por este ministerio se ha dirigido a tres ámbitos principales: en primer lugar, dotar al aeropuerto de Vitoria de unas infraestructuras de calidad, con capacidad y costes competitivos para atraer el tráfico de las compañías aéreas; en segundo lugar, la aplicación de bonificaciones sobre unas tarifas aeroportuarias ya de por sí muy competitivas que permitan desarrollar al máximo la conectividad y la captación de tráfico de este aeropuerto; por último, aunque muy importante, la creación de los comités de coordinación aeroportuaria, en los que participan las comunidades autónomas, los entes locales y el tejido empresarial y social, incluyendo la colaboración con organismos locales como VIA Vitoria.

En cuanto a la cuestión adicional que ha planteado su señoría, recopilaré toda la información al respecto. No dude de que a través del presidente de esta Comisión le haré llegar puntualmente toda la información de la que se dispone sobre este suceso.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Lamento tener que ser lo rotunda que voy a ser. Una vez más el Gobierno no da respuesta a nuestras preguntas sobre Foronda, no a las que formulo yo, sino tampoco a las de los alaveses y alavesas, que ven con preocupación que el modelo de gestión aeroportuaria implementado por este Gobierno no garantiza para nada esa conectividad y movilidad que ustedes preconizan, cuando además se están promocionando injustificada y descaradamente infraestructuras aeroportuarias y logísticas en otros territorios. Hemos formulado unas cuantas iniciativas y distintas preguntas por escrito ante la preocupación por las declaraciones de la ministra de la posible creación de un nuevo centro logístico en Peinador, que competiría frontalmente con Vitoria-Gasteiz, con Foronda.

En cuanto al argumento de que se han establecido medidas de eficiencia y que se ha dotado al aeropuerto de unas tarifas competitivas, sin embargo, no se están comercializando. Para comercializarlas hay que salir de casa y tratar de vender el producto. No es el caso de Vitoria-Gasteiz. Vuelvo a repetir que están ustedes dejando sin respuesta las preguntas de los alaveses y de las alavesas y tienen al Gobierno de Álava, del territorio histórico y del municipio de Vitoria, y al Partido Popular con una seria preocupación en aquel lugar, en Euskadi y, en concreto, en Álava, porque esto no es de recibo, no es presentable. No sé qué más decir. Me hubiera gustado escuchar dónde han estado vendiendo el producto, esas cualidades excelsas del aeropuerto de Foronda. No he escuchado ni una sola palabra. Solo quiero dejar bien claro que es absolutamente necesario potenciar al máximo la utilización del aeropuerto de Foronda, teniendo en cuenta además que es una infraestructura que tiene un enorme potencial operativo, como usted ha señalado, y que tiene además la vocación de posicionarse como plataforma logística en el suroeste europeo y en el norte peninsular. Su ubicación estratégica es extraordinaria. Es incomprensible que se nieguen a implementar el veinticuatro horas; es incomprensible que retiren el PIF; es absolutamente incomprensible que aprueben en el debate sobre el estado de la Nación del año pasado una iniciativa que no han sido capaces de llevar a efecto, aprobada por el Grupo Popular por supuesto y consensuada con este grupo parlamentario, y sería impresentable que votaran nuevamente de forma contraria la enmienda que hemos presentado —y espero que este año no lo hagan— a los Presupuestos Generales del Estado solicitando la dotación presupuestaria necesaria y suficiente para poder restablecer ese servicio veinticuatro horas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 10

En cuanto a la estación del Norte, usted ha sido presidente de Renfe y conoce perfectamente —entiendo que conoce— que los problemas suscitados con los vagones han sido reiteradamente denunciados tanto por los vecinos como por el propio Ayuntamiento de Bilbao. No es el primer incidente que ocurre en este tipo de unidades, que están abandonadas y en absoluto estado de dejadez. *De facto*, hace no llega a dos años un agente de la Ertzaintza tuvo un serio disgusto, puesto que estuvo ingresado durante una temporada larga en la unidad de quemados del Hospital de Cruces a cuenta de una intervención, al recibir una descarga de la catenaria. De alguna manera esto debe subsanarse y se lo traslado en su nueva condición de secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento. Me gustaría que tuviéramos la ocasión de volver a hablar de este último tema cuando esté solventado y subsanado.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del señor Gómez-Pomar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señoría, el aeropuerto de Vitoria cuenta en la actualidad con unas instalaciones de calidad y con capacidad suficiente para hacer frente a la demanda de tráfico actual y a la prevista a medio y largo plazo. Las medidas adoptadas por el ministerio y Aena para la promoción del tráfico de pasajeros y mercancías en el aeropuerto de Vitoria se han centrado en varios ejes de actuación: en primer lugar, la implantación de una política tarifaria cuyo objetivo es impulsar el tráfico aéreo y consolidar el crecimiento en dicho aeropuerto. Las tarifas aeroportuarias son ya altamente competitivas. No obstante y con el fin de potenciar la conectividad y la captación de tráfico, el día 6 de mayo pasado el Ministerio de Fomento anunció para 2015 la propuesta de congelación de las tarifas aeroportuarias, lo que supone un incremento cero en lugar del 4,5 % previsto por la ley, así como la prórroga durante 2015 de las bonificaciones que estaban en vigor desde el día 1 de enero de 2014. Estas medidas son una apuesta clara del Ministerio de Fomento para impulsar el tráfico aéreo y consolidar el crecimiento en todos los aeropuertos de la red de Aena, de la que el aeropuerto de Vitoria forma parte.

En cuanto al transporte de carga, principal actividad en estos momentos del aeropuerto de Vitoria, es necesario recordar el importante esfuerzo realizado para impulsar su desarrollo en los aeropuertos de la red de Aena, muy especialmente en el de Vitoria. Este esfuerzo se ha traducido en la eliminación de las tarifas aplicables al transporte de mercancías como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Por otra parte, Aena promueve el desarrollo de la conectividad aérea desde sus aeropuertos, incluido el aeropuerto de Vitoria, mediante el contacto permanente con las compañías aéreas, así como a través de la participación en encuentros especializados del sector en los que compañías aéreas y aeropuertos se reúnen con el fin de analizar el potencial de nuevas rutas. En 2014 ha participado en foros como Routes —europeo y mundial—, Conferencia de Slots de IATA, Fitur, ITB de Berlín o Air Cargo Europe. En dichas reuniones y eventos, Aena presenta información de sus aeropuertos a las compañías aéreas susceptibles de operar las rutas planteadas mostrando el potencial de mercado existente, la rentabilidad de las rutas, así como información turística y los atractivos del destino que puedan influir en su decisión. Además Aena informa sobre los incentivos y apoyos que puedan existir para la apertura de nuevas rutas.

En el caso concreto del aeropuerto de Vitoria se está en contacto estrecho con el organismo VIA Vitoria para coordinar las iniciativas de contactos con compañías aéreas tanto de carga como de pasajeros. A este respecto cabe destacar los contactos mantenidos con las compañías aéreas Wizz Air, Turkish Airlines, Air China, Etihad Cargo, Air Bridge, Tampa Cargo, Taca Cargo, Air Bridge Lts, Euro Airlines Cargo, Air Charter Service, Fedex, UPS o Aeronova. Además, el ministerio a través de Aena trabaja en facilitar la tramitación ante los ministerios correspondientes de la solicitud de reapertura del PIF del aeropuerto de Vitoria, que se encuentra suspendido temporalmente desde mayo de 2013 por recomendación europea ante su falta de actividad en los años anteriores. Se está a la espera de que la empresa que ha mostrado interés en su reapertura presente ante Aena y los organismos competentes en esta materia la documentación requerida.

Es muy importante destacar también que el ministerio y Aena han trabajado durante toda la legislatura para devolver la viabilidad económica a la compañía y mejorar los resultados económicos de todos sus aeropuertos. Precisamente, el logro de la viabilidad económica de la red aeroportuaria es fundamental para garantizar la disponibilidad de infraestructuras y servicios adecuados en sus aeropuertos ofreciendo a los operadores aéreos unas capacidades que puedan atender sus demandas con unos elevados niveles

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 11

de seguridad y calidad. Además, se ha logrado un acuerdo entre AENA y los trabajadores del aeropuerto de Vitoria para operar vuelos bajo demanda fuera del horario operativo estableciendo un marco laboral estable que permite dar un servicio acorde a las demandas del tejido industrial local, dotado de flexibilidad para atender a los requerimientos de operaciones chárter de carga o pasajeros. Con esta medida el aeropuerto de Vitoria encara el futuro bajo parámetros de eficiencia, operatividad y viabilidad económica garantizando un servicio adecuado para las empresas que ahora o en el futuro puedan emplear dicho aeropuerto.

Quiero resaltar, señoría, que el éxito de las medidas aplicadas en el aeropuerto de Vitoria durante esta legislatura se ha corroborado por los resultados obtenidos. En cuanto al tráfico, la carga en 2013 ha subido un 8,2 % respecto al año anterior, mientras que en el resto de la red AENA bajó un 1,9 %. Esta tendencia positiva ha continuado en 2014, ya que en el acumulado hasta octubre de 2014 la carga se ha incrementado en un 19 % con respecto al mismo periodo del año anterior, siendo el cuarto aeropuerto de España en el transporte de carga aérea. Los datos de operaciones totales del aeropuerto de Vitoria también son muy favorables, con subidas del 8 % en los datos acumulados a septiembre de 2014. Por lo que respecta a los datos económicos obtenidos en el aeropuerto de Vitoria, es importante resaltar la considerable mejora del resultado después de impuestos en el año 2013 al haberse reducido sus pérdidas en un 50 % con respecto a 2012.

Por último, es muy importante para nosotros contar con la participación de las comunidades autónomas, entes locales y el tejido empresarial y social, puesto que la colaboración de todas las instituciones y agentes implicados es esencial para incrementar el turismo y el tráfico aéreo. Por ello el Ministerio de Fomento ha constituido en cada comunidad autónoma los comités de coordinación aeroportuaria, que permiten esta participación de las instituciones territoriales en la gestión aeroportuaria. El comité de coordinación del País Vasco se constituyó el pasado 19 de marzo y tuvo su segunda reunión el 9 de julio, en la que se abordaron los planes de márketing de los tres aeropuertos vascos.

Para concluir, señoría, quiero reiterar que a lo largo de esta legislatura estamos haciendo un importante esfuerzo para asegurar la viabilidad del gestor aeroportuario, de manera que pueda contribuir al desarrollo del transporte aéreo y del turismo, principal industria de nuestro país. Esta viabilidad se ha conseguido gracias a una gestión encaminada a la contención de gastos, la racionalización de inversiones y la mejora de la eficiencia. Todo ello, además, se ha realizado manteniendo la integridad de la red aeroportuaria española para garantizar la conectividad y movilidad de todos los ciudadanos sin cerrar ningún aeropuerto, a pesar de las peticiones en este sentido de algunos sectores.

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

— **FECHA PREVISTA PARA HACER EFECTIVO EL MODELO DE LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. (Número de expediente 181/001365).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que formulará el diputado don Pere Macias i Arau. Tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, quisiera dar la bienvenida a esta Comisión al nuevo secretario de Estado. Lleva en el cargo algunas semanas, pero yo no había tenido ocasión de saludarle como tal en la Comisión. Le deseo que el buen sabor de boca que nos dejó en sus anteriores comparecencias como presidente de Renfe continúe en sus nuevas labores en la secretaría de Estado.

Tengo dos preguntas. La primera que le formulo se refiere a cuándo prevé el Gobierno hacer efectivo el modelo de liberalización de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. Como sabe el señor secretario de Estado, hace ya un año que están teóricamente liberalizados los servicios turísticos y quisiera preguntarle si ha habido algún resultado concreto, es decir, si se ha autorizado algún servicio turístico concreto desde el punto de vista de la liberalización. La cuestión más relevante, el segundo fruto de esta liberalización, es la autorización del nuevo operador en el corredor Madrid-País Valencià. Me gustaría saber cuál es el estado actual, desde el punto de vista procedimental, de este proceso y cuándo se espera que culmine, porque a la vista de las informaciones periodísticas de que disponemos —no tenemos más— parece que los supuestos operadores interesados tienen serias dudas en cuanto a que les sea rentable, por tanto factible, operar este corredor. Mientras está en marcha un concurso las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 12

actuaciones tienen que ser siempre neutras, porque se trata de una fase delicada, pero me gustaría conocer las previsiones del Gobierno, si realmente se puede presentar algún operador.

De las informaciones se desprende que las líneas sobre las cuales puede operar este nuevo servicio van, desde el sur, desde Cartagena, Alicante y Murcia, y, por el norte, desde Castellón y Valencia hasta Madrid. Me gustaría saber si con la apertura el año que viene de la conexión del corredor mediterráneo y la línea Madrid-Barcelona se contempla —esto ayudaría a la eficacia de este proceso— incluir por algún procedimiento otro servicio —sería muy interesante— entre Barcelona y Valencia como mínimo —también Alicante y Cartagena— con la nueva capacidad de la vía. Es un servicio que lógicamente conoce bien el señor secretario de Estado como presidente que ha sido de Renfe, Euromed, con mucha demanda y que no se puede aumentar por la falta de capacidad, pero si hubiese más capacidad podría ampliarse, lo que ayudaría a que hubiera una mayor rentabilidad. En nombre de mi grupo le formulo esta sugerencia, que seguramente vamos a hacer también por otros procedimientos parlamentarios. Nos parece que tiene interés y que puede ayudar a que este proceso tenga éxito, cosa que, como usted sabe, deseamos porque somos francamente partidarios de la liberalización ferroviaria.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Gómez-Pomar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez— Pomar Rodríguez): En primer lugar, señoría, quiero agradecerle sus consideradas palabras en mi primera comparecencia como secretario de Estado para la contestación de preguntas orales.

Como sabe su señoría, el Gobierno ha optado por iniciar la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril siguiendo un proceso ordenado y progresivo que afecta a los servicios comerciales, y por ello la fecha de implantación de la liberalización será también progresiva. Este proceso se va a ordenar a través del instrumento del título habilitante, que es la figura que tras un proceso de licitación habilita a un operador privado a prestar servicios ferroviarios de viajeros en competencia con Renfe en una serie de líneas determinadas y por un periodo determinado, que son los que se establecen en la correspondiente normativa. Se trata de un título de duración limitada y al final de la vigencia del título habilitante cualquier operador podrá prestar servicios en estas líneas.

Como sabe, el pasado 13 de junio se publicó el acuerdo del Consejo de Ministros que determinó que las primeras líneas en las que se prestará el servicio ferroviario en competencia serán las incluidas en el llamado corredor Levante. En estos momentos seguimos avanzando en el desarrollo del marco normativo previsto para culminar la licitación del título habilitante, que consiste en una orden ministerial que determinará los requisitos y condiciones exigibles para participar en el procedimiento de licitación de los títulos habilitantes, los criterios de adjudicación y las distintas fases de dicho procedimiento, así como los derechos y obligaciones aplicables al adjudicatario —esta orden ministerial será sacada a información pública posiblemente esta semana o, a más tardar, la próxima— y el pliego de prescripciones técnicas para la licitación del título habilitante correspondiente al sector Levante. Así, la previsión con la que trabajamos es que el nuevo entrante podrá iniciar sus operaciones de forma efectiva a lo largo del año 2015.

En relación con los trenes turísticos, no ha habido ninguna petición por parte de particulares para operar en este ámbito. En relación con el corredor mediterráneo Barcelona-Valencia, como usted sabe, uno de los criterios que se ha seguido a la hora de abrir a la competencia ferroviaria las líneas ha sido el de la estabilidad de la infraestructura. Esta es una cuestión de gran importancia a la hora de tomar decisiones. Conoce bien don Pere Macias que la línea del corredor mediterráneo va a ser objeto de importantes intervenciones para su adaptación al ancho internacional y, por tanto, no se ha considerado conveniente en este paquete liberalizador la inclusión de esta línea.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias por su respuesta. Simplemente quiero dejar aquí la sugerencia de que, ya que se están redactando las órdenes de los pliegos, a lo mejor estaría bien poderlos dejar abiertos para que cuando vayan culminando estas mejoras en el corredor —según los propios planes del ministerio a lo largo de 2015 y 2016— pudiera ampliarse este servicio. Sería útil poder contemplar esta eventualidad. Estoy de acuerdo en que para que el nuevo modelo funcione la estabilidad en las líneas es un requisito, pero, dado que el calendario del propio ministerio es inmediato, vale la pena poder contemplar esto en las órdenes ministeriales y en los pliegos. Simplemente quiero hacer esta sugerencia relativa a esta pregunta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 13

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gómez-Pomar, ¿quiere añadir algo más?

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Tomo nota de la sugerencia del señor Macias, pero quiero insistir en la idea de la estabilidad de la línea como un elemento muy determinante.

— **PREVISIONES ACERCA DE ADOPTAR LAS 44 TONELADAS COMO PESO MÁXIMO AUTORIZADO, CON CARÁCTER GENERAL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS, DURANTE EL PERIODO 2014-2015. (Número de expediente 181/001866).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que también formulará el diputado don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor secretario de Estado, nuestra pregunta se refiere a las previsiones del Gobierno para la implantación de la autorización de los vehículos de 44 toneladas como peso máximo autorizado con carácter general en el transporte de mercancías. ¿Por qué le hacemos esta pregunta? Como conoce muy bien el señor secretario de Estado, es un tema que ha sido planteado y, entre otras cosas, esta medida está recogida en la agenda para el fortalecimiento del sector industrial en España, del Ministerio de Industria. Por tanto, no es un tema que nosotros inventemos, sino que es absolutamente imprescindible disponer de este tipo de vehículos para la competitividad de determinadas industrias. Repito que esto lo recoge la agenda para el fortalecimiento del sector industrial, del Ministerio de Industria, y está avalado por estudios. Concretamente, conozco dos, uno realizado por Ineco —que como usted sabe es del Grupo Fomento— y otro por la Universidad Politécnica de Cataluña. El primero estima un impacto económico positivo sobre la economía española de 268 millones. El segundo, el de la Universidad Politécnica de Cataluña —que yo me tengo que creer por cuanto estoy vinculado excedentemente a ella—, lo estima en 471 millones. En cualquier caso, ambas cifras me parecen muy relevantes para que en estos momentos les prestemos atención.

Sabe también el señor secretario de Estado que la prueba piloto que se ha realizado en Cataluña durante dos años ha demostrado los beneficios en la seguridad vial y en el medio ambiente. Se ha reducido de forma muy importante el consumo total de combustible y el número de vehículos en la carretera, sin que los actores del sector necesiten inversiones adicionales. Es una medida muy clara de competitividad. Este punto de vista es compartido por catorce asociaciones españolas de cargadores —Aeococ, Ascer, AFAC, Aspapel, Consejo de Usuarios del Transporte, Federación de Áridos, Feique, FIAC, Gremio de Áridos, Hispalyt, Transpyme, Unicobre, Unisit— que reúnen prácticamente a los grandes cargadores de nuestro país. Por cierto, todas estas asociaciones se han dirigido el pasado 9 de octubre a la señora ministra demandándole una reunión para tratar esta cuestión.

Sabemos que se está revisando la normativa de vehículos autorizados y que no se incluye la ampliación a 44 toneladas. Ello es debido a la oposición del sector del transporte y estamos convencidos de que esta oposición nace de la insatisfacción de los transportistas por la situación general del sector, especialmente por cuestiones como el céntimo sanitario, la reforma fiscal de los módulos de autónomos o la limitación del número de vehículos para obtener la autorización empresarial. Creemos que si se resuelven todos estos aspectos, estaría muy bien que en la agenda del Gobierno —repito que por demanda del Ministerio de Industria y del Ministerio de Economía— estuviera también en la mesa de negociaciones la medida de las 44 toneladas. Señor secretario de Estado, este no es un tema menor. Próximamente nuestro grupo se lo va a plantear en el Pleno al propio presidente del Gobierno. Es un asunto absolutamente relevante. Es de aquellas cuestiones que demuestran la sensibilidad de un Gobierno en relación con la productividad y, por tanto, con la capacidad de creación de empleo de nuestro país. Conocemos perfectamente la problemática del sector del transporte, pero ellos pueden ser los principales perjudicados. Si las grandes industrias no son competitivas y cierran, aquí no va a haber trabajo para nadie. Esto debemos saber explicárselo a las asociaciones de transportes, y el Gobierno tiene que dar la cara y ser valiente y audaz. Al Ministerio de Fomento y a la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda les corresponde este papel. Sé que no es sencillo, lo comprendo perfectamente, pero esta es una exigencia que vamos a plantear en nuestro papel de leal oposición al Gobierno. Creemos que es una cuestión que debieran ustedes tomarse muy en serio. Me gusta plantearlo en términos de extrema afabilidad, pero me gustaría que comprendieran que es motivo para una exigencia total y absoluta. Hay muchas grandes empresas españolas que están bastante castigadas por el coste de la energía y que pueden abandonar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 14

nuestro país si no se toma una decisión como esta. El asunto es de suma gravedad. Repito que hay que plantearlo y situarlo en la mesa de negociaciones. Debemos explicárselo al sector del transporte —y mi grupo se ofrece a ayudar al Gobierno—, porque es un tema —como ustedes dirían— de interés nacional y —déjeme decirlo— de interés estatal.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder don Julio Gómez-Pomar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señoría, el Gobierno ha iniciado una revisión de la normativa reguladora de los límites vigentes de masas y dimensiones aplicables al transporte de mercancías por carretera con el objetivo de incrementar la eficiencia y competitividad de la industria española. Las medidas a introducir deben ser equilibradas, fruto del mayor consenso posible y que favorezcan los intereses tanto del sector productivo como del sector de transporte por carretera. Por ello, a corto plazo se adoptarán una serie de medidas que permitirán la circulación de los denominados megatráilers —los vehículos de hasta 25,25 metros de longitud y 60 toneladas de masa máxima autorizada— y el incremento hasta los 4,5 metros de la altura máxima permitida para aquellos vehículos cuya altura sea adaptable, de manera que este incremento no suponga inversiones adicionales en el sector del transporte por carretera.

Respecto al incremento de la masa máxima autorizada hasta las 24 toneladas, es una opción a valorar en un momento posterior, ya que como bien ha señalado su señoría, no existe todavía el consenso mínimo necesario entre los sectores afectados. Quiero añadir también, ya que ha hecho referencia a ello su señoría, que el tema del céntimo sanitario o la solución a los tres vehículos en las cooperativas son dos cuestiones resueltas o enfocadas. Me remito a las declaraciones sobre el céntimo sanitario que se han producido por parte del Ministerio de Hacienda o al acuerdo del real decreto sobre las cooperativas y la incorporación de los tres vehículos con más antigüedad de los cinco meses, a lo que ha dado respuesta el Consejo de Ministros el pasado viernes.

Dentro de lo que es la estrategia logística de España que presentó el Ministerio de Fomento en noviembre del año 2013, como en el Plan de medidas para el crecimiento y la competitividad y la eficiencia aprobado por el Gobierno en 2014, encontramos el marco para este conjunto de decisiones. La Dirección General de Tráfico y la Dirección General de Transporte Terrestre han trabajado conjuntamente en un proyecto de orden ministerial que tramitará el Ministerio del Interior, en el que se va a modificar el anexo del reglamento general de vehículos que lo regula. En el diseño de las medidas incluidas en este proyecto se ha tenido en cuenta que su implantación no suponga un menoscabo de la seguridad de la circulación y del uso de las infraestructuras y, además, que tuvieran el mayor consenso posible tanto con el sector productivo cargador como con el sector del transporte por carretera. Como señalaba, se va a incrementar la altura máxima de los vehículos de altura regulable de 4 a 4,5 metros con carácter general, ya que, como sabe, hasta ahora estaba permitido únicamente para una serie de excepciones. Se trata de una medida que puede repercutir muy favorablemente en la competitividad de las empresas de determinados sectores, especialmente de aquellos que transportan mercancías de poco peso y mucho volumen, como ocurre con la industria del automóvil o con el sector textil, sin que obligue a invertir en nuevos vehículos. Se va a incrementar la longitud y peso de los vehículos para que puedan circular los denominados megatrailers de hasta 25,25 m de longitud y 60 toneladas de masa máxima autorizada, cuyo uso implicará un importante incremento de la capacidad de carga tanto en volumen como en toneladas transportadas, lo que reducirá los costes logísticos de las empresas. La medida consiste en establecer autorizaciones especiales temporales para estos vehículos, expedidas por el órgano competente en materia de tráfico para circular en determinadas rutas concretas donde la infraestructura lo permita y siempre que se cumplan los requisitos exigibles para ello. Respecto al incremento de la masa máxima autorizada hasta las 44 toneladas, hay que tener en cuenta que su implantación a corto plazo puede generar importantes alteraciones en el mercado. Esto es así porque introduciría un importante incremento de la oferta en el sector de transporte de mercancías por carretera y debilitaría su situación al producirse un desajuste con la demanda existente. Por ello, no contemplamos en este momento la implantación de esta medida.

Estamos trabajando en un escenario a medio o largo plazo en el que se consiga el consenso mínimo necesario y se den las condiciones de mercado propicias para ello, que, en todo caso, contemplaría escenarios transitorios que permitieran al sector del transporte por carretera adaptarse a la nueva situación. Con este esquema de medidas razonables y equilibradas se favorece la competitividad tanto de las empresas demandantes de transporte como de las propias empresas transportistas, potenciando el ahorro energético, la disminución de emisiones y los menores costes en la actividad de transporte de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 15

gran importancia en el desarrollo de las cadenas logísticas, todo ello con los mayores estándares de seguridad vial.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias por su respuesta. De todas maneras, señor secretario de Estado, comprenderá que no pueda aceptar esto de que se producirán alteraciones en el mercado y desajuste con la demanda. Le pediría que esto se volviera a estudiar porque es un caso muy concentrado en determinadas industrias pesadas. Yo conozco el caso de solo una en Cataluña, pero hay otras comunidades en las que hay sectores que sufren bastante por su competitividad. Podría acotarse y negociarse perfectamente su autorización en estos casos, con lo que creo que salvaguardaríamos miles de puestos de trabajo. Por tanto, más allá de esa frase que seguramente le han escrito a usted, creo que hay que tomarse este tema muy en serio, de verdad, por los miles de puestos de trabajo en Galicia — comunidad del señor presidente de la Comisión—, en Andalucía, en Asturias y solo en un caso, aunque muy importante también, en Cataluña. De verdad que es un tema que se debe tomar muy en serio. La vía que en la última parte de su disertación nos cuenta de escenarios provisionales y acotados a lo mejor se podría estudiar, pero créame, señor secretario de Estado, que este es uno de esos temas a los que vale la pena dedicarle una atención prioritaria.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señoría, en este tema, como en todos los demás, así lo haremos y dedicaremos nuestra mejor inteligencia a la exploración de la cuestión que se plantea.

El señor **PRESIDENTE**: Con esta pregunta termina el turno de las que hoy se formulaban al señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, don Julio Gómez-Pomar, a quien agradecemos mucho su presencia en esta Comisión y esperamos verle pronto para cualquier otro tipo de información.

Muchísimas gracias. (Pausa.)

— **DEL DIPUTADO DON FÉLIX LAVILLA MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:**

— **CANTIDAD TOTAL INVERTIDA EN EL PRESENTE AÑO 2014 SOBRE LOS CINCO TRAMOS EN LA AUTOVÍA DEL DUERO SORIANA. (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/050495) (Número de expediente 181/002086).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión. En este caso contamos con la presencia del secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño González, al que damos una vez más la bienvenida al Congreso de los Diputados. En primer lugar, vamos a tramitar las preguntas 7 y 8 que, a su vez, proceden de preguntas para respuesta escrita. Se han incluido en el orden del día a los efectos del artículo 190.2 del Reglamento del Congreso. En el caso de la pregunta 7 se acaba de advertir una discordancia entre lo que figura en el orden del día que todos ustedes tienen y lo que era el término exacto de la pregunta del señor Lavilla, al cual le daré ahora paso para formularla. El texto de la pregunta es el siguiente: El Gobierno contesta a la pregunta parlamentaria número 184/050495, referido a los cinco tramos en la autovía del Duero soriana, en la que se pide con exactitud la cantidad total invertida en el presente año 2014 con la frase: «La inversión realizada durante los primeros meses del año en la actuación solicitada no aporta información relevante». Solicitando expresamente que no se agrupen las respuestas del Gobierno a las preguntas específicas que se formulan: «¿Es este el nivel de transparencia que pregona el Gobierno y, más concretamente, su vicepresidenta?» Este es el texto de la pregunta del señor Lavilla, al que doy la palabra para que la formule.

El señor **LAVILLA MARTINEZ**: Bienvenido, señor Niño, a esta Comisión, aunque la verdad es que el Gobierno viene arrastrado por la democracia, arrastrado por el Reglamento, y casi agradezco que se les haya pasado el plazo porque quiero decirle, señor Niño, que el principal compromiso del Partido Popular en las pasadas elecciones generales para Soria en materia de infraestructuras se refiere a la autovía del Duero. Ese fue su principal compromiso. Me imagino que usted lo sabe, pero quiero ponerle en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 16

antecedentes. En la provincia de Soria solo hay dos diputados por el problema de despoblación que tenemos, y el objetivo principal del Partido Popular, legítimo, era sacar dos diputados; ese era su objetivo principal. Allí fueron más que en tiempos de los romanos cuando asediaron Numancia; más cargos el Partido Popular que ejércitos romanos asediaron Numancia: presidente de la junta, consejeros, cargos públicos... Fue una invasión permanente. Su objetivo era conseguir dos diputados. La prensa está plagada de ese objetivo y, por lo tanto, no es relevante los compromisos electorales que el Partido Popular comprometió en la provincia de Soria, porque su objetivo era sacar dos diputados. El 31,4 % de los sorianos no se creyó esa milonga, como ya veníamos denunciando desde el Grupo Parlamentario Socialista y yo como candidato al Congreso de los Diputados, cuando decíamos: esto que nos están vendiendo es humo; es simplemente engañar a la ciudadanía, engañar a los sorianos por un puñado de votos. Señor Niño, ustedes prometieron la Y soriana; 4.500 millones de euros para el AVE por dos rutas. La autovía del Duero fue un compromiso del presidente de la Junta de Castilla y León, el principal compromiso de Castilla y León. Este diputado le pregunta al Gobierno qué nivel de ejecución ha realizado en el año 2014 en lo que es su principal compromiso electoral y la respuesta del Gobierno es que la información es no relevante.

Señor Niño, como representante del Gobierno que es usted, le voy a leer el artículo 66 de la Constitución, porque muchas veces los cargos públicos que vienen aquí hacen una defensa del Parlamento, con la que creo que todos los diputados, incluidos los del Grupo Parlamentario Popular, tienen que estar de acuerdo, porque si admitimos y toleramos este tipo de respuestas nunca va a haber control al Gobierno, jamás. El Gobierno puede contestar que no es relevante la respuesta y punto, y se queda tan ancho. El artículo 66 de la Constitución dice: Las Cortes Generales representan al pueblo español y están formadas por el Congreso de los Diputados y el Senado. Y el artículo 62.2 establece como función principal de las Cortes Generales controlar la acción del Gobierno. Si una forma de controlar al Gobierno son las preguntas escritas y que ustedes me detallen con exactitud el nivel de ejecución de una determinada infraestructura, al Gobierno no le compete decidir si es relevante o no es relevante la respuesta o la cantidad que me tiene que dar; me tiene que decir exactamente cuánto se ha ejecutado en esa infraestructura. La pregunta que es motivo de su presencia aquí no sé si tendría que contestarla usted o, como viene en el preámbulo y en el texto de la pregunta, la vicepresidenta del Gobierno porque afecta a su gestión directa; no es ya el Ministerio de Fomento, sino que la vicepresidenta del Gobierno, en esa pregonada transparencia, juzgue si la respuesta que ustedes han dado es el nuevo modelo de transparencia que pregona el Gobierno, porque de alguna forma se está incumpliendo el Reglamento. Por lo tanto, señor Niño, contésteme a las dos preguntas. En primer lugar, ¿usted sigue pensando que es transparente contestar de esta manera? Y, en segundo lugar, ¿este es el ejemplo de transparencia del Gobierno y la forma de cumplir con sus compromisos electorales decir que no es relevante? Deduzco que es que no han hecho nada, no en el año 2014, sino en el conjunto de la legislatura en esta infraestructura. Espero su respuesta.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señorías, en primer lugar, me van a permitir que exprese mis condolencias a las familias de los fallecidos en el accidente de Murcia y mi deseo de una pronta recuperación de todos los heridos.

Contestando a su pregunta y al tono de la misma, quería hacerle algunas puntualizaciones. En primer lugar, hasta el 1 de noviembre de este año hemos recibido en el ministerio 22.000 iniciativas parlamentarias de control escrito del Congreso y del Senado. En el ministerio tenemos los medios humanos y materiales para responder a las preguntas y no le quepa duda, señoría, que lo hacemos con el mejor criterio de que se dispone, intentando encontrar un equilibrio razonable entre la utilidad de la respuesta para el desempeño del control del Gobierno por parte de las cámaras, en el que todos estamos concernidos, y también con los medios y el tiempo. Lógicamente, todo ello tenemos que hacerlo compatible con las obligaciones de información al Parlamento y el normal desarrollo del mismo, atendiendo, no le quepa la menor duda, a la transparencia de nuestra gestión.

Sobre la transparencia y el modo de contestar, buscando antecedentes, tengo la respuesta a un diputado del Grupo Popular, a don Celso Delgado, por parte del anterior Gobierno, donde se daba una contestación que no sé si se puede definir como transparente o no a una pregunta relativa al cumplimiento del presupuesto, donde se decía textualmente: suministra datos —referido al presupuesto— que no son completos ni definitivos y que pueden no dar una imagen fiel y representativa del cumplimiento de la planificación presupuestaria y que impiden establecer extrapolaciones fundadas del grado de cumplimiento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 17

final del presupuesto, el cual únicamente se podrá determinar a la finalización y cierre contable del ejercicio presupuestario, momento en el que estos datos podrán ser puestos a disposición de sus señorías.

Querría indicarle también que me sorprenden las preguntas que usted hace de manera reiterada, aunque está en su perfecto derecho, y simplemente llamarle la atención que sobre la A-11 y la A-15, que eran dos autovías importantes, que además le recuerdo que estaban en el Plan Soria, aprobado el 6 mayo de 2005, usted, en la legislatura VIII, hizo tan solo dos preguntas y en la IX una pregunta, frente a las 139 que lleva realizadas en esta legislatura. Le voy a contestar expresamente a la pregunta y a la ejecución sobre la A-11. Simplemente quiero indicarle que el compromiso presupuestario del Gobierno en Soria en los años 2012 y 2013 ha sido de 143,6 millones de euros, y quiero destacar que el año 2013 ha sido el de mayor inversión en la provincia en los últimos cuatro años. Por tanto, lo importante es el compromiso que el Ministerio de Fomento tiene con la provincia de Soria. Entre 2012 y 2013 hemos incrementado la inversión ejecutada en Soria en más de un 10 % con respecto a los dos últimos años de la legislatura anterior; para el año 2014 el presupuesto es de 64,5 millones de euros y para el año 2015 será de 76,1. Por tanto, al finalizar la legislatura, la provincia de Soria habrá tenido una inversión de 284 millones de euros. Todo esto en un contexto marcado por la crisis económica que se inició en 2008 y por la aprobación de los decretos de no disponibilidad presupuestaria acordados en los consejos de ministros del año 2010. El ministerio, durante la presente legislatura, está haciendo un gran esfuerzo inversor en materia de infraestructuras. En este sentido, en Soria, como conoce su señoría, los esfuerzos los estamos centrando en la A-15 entre Medinaceli y Soria. Asimismo, hemos realizado un esfuerzo muy importante en lo que se refiere al pago de deudas que teníamos de ejercicios anteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lavilla, le quedaban unos treinta segundos.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Señor Niño, quiero decirle dos cosas, si el Partido Popular no ejerció su labor de control adecuadamente es una razón de más para nosotros hacerlo bien. Este tipo de respuestas no son tolerables; el Gobierno se somete el control del Parlamento. Segundo asunto, usted, que es tan ducho en esquivar la respuesta, que por cierto no me la ha dado, a la pregunta de cuánto se ha ejecutado en la A-11, autovía del Duero en el año 2014, ha contado las preguntas que yo he hecho. Podría haberse molestado usted, que lo tenía más a mano, en contar el número de reuniones que tuve como parlamentario socialista por la provincia de Soria en el Ministerio de Fomento, algunas de ellas nada fáciles y en algunas de las cuales conseguimos enmiendas significativas a los Presupuestos Generales del Estado, por ejemplo, en el año 2011. Ya que se dedica usted a investigar para eludir su responsabilidad —que es un asunto que no le compete, porque el que se somete a control aquí es al Gobierno, no el parlamentario— podría haber investigado eso, porque tiene las entradas en el Ministerio de Fomento. Por lo tanto, dedíquese usted a contestar y dígame cuánto se ha ejecutado en el año 2014 en la autovía del Duero, que es el principal compromiso del Partido Popular en la legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, como sabe, la autovía del Duero es un importante eje vertebrador en Castilla y León y quiero indicarle que el desarrollo de su infraestructura en la provincia de Soria se inició en el año 2000, cuando comenzó la redacción del estudio informativo, por lo que al igual que la A-15 en Soria fue planificada por un Gobierno del Partido Popular. Posteriormente, tras diversos plazos anunciados entre 2004 y 2011, el Gobierno socialista adquirió para la A-11 el compromiso de que se haría mediante un contrato de colaboración público-privado, evitando la rescisión de las obras; contrato de colaboración público-privado del que nunca más se supo. Al inicio de esta legislatura las obras tenían un grado de ejecución reducido del 5 %, restando una importante inversión para su finalización, que ascendía a más de 190 millones de euros en los cinco tramos de ejecución. Le voy a dar algunos datos de diversos tramos, por ejemplo, el tramo enlace Santiuste variante del Burgo de Osma, que fue una obra adjudicada en el año 2009; en noviembre de 2011 se habían ejecutado 1,42 millones de euros. Actualmente están certificados 2,63 millones de euros...

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Señor presidente, una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, no puede interrumpir al orador.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Me refiero a 2014.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 18

El señor **PRESIDENTE**: No puede interrumpir al orador.

El **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): En la variante del Burgo de Osma enlace San Esteban de Gormaz, en noviembre de 2011 estaban ejecutados 790.000 euros, ahora mismo están ejecutados 1.740.000 euros. En el enlace entre San Esteban de Gormaz y la variante de Langa de Duero están certificados en noviembre de 2011, 1,19 millones de euros, y actualmente 5,21 millones de euros. Durante estos años, como le he indicado en mi anterior respuesta, el Gobierno ha hecho un importante esfuerzo en poner las cuentas al día y concretamente en hacer frente al compromiso de ejercicios anteriores, que en el caso concreto de Soria la cifra asciende a 25,8 millones de euros, es decir, en hacer frente a las deudas que había de gobiernos anteriores, de gobiernos socialistas. En el caso concreto de expropiaciones la deuda era de 6 millones de euros y en el caso de obligaciones adicionales en materia de carreteras, revisión de precios, expropiaciones, etcétera, era de 19,8 millones de euros. En el año 2015, como su señoría conoce, nuestro compromiso será una ejecución importante en esta autovía, que se retomará.

— CANTIDAD EXACTA DE DINERO EJECUTADO EN LOS TRAMOS DE SORIA EN LA AUTOVÍA DEL DUERO (A-11) EN EL AÑO 2014 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/055425). (Número de expediente 181/002087).

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lavilla, tiene la palabra para formular la siguiente pregunta que figura en el orden del día.

El señor **LAVILLA MARTÍNEZ**: Antes me refería a una cuestión de orden porque el señor secretario general no ha contestado a la cantidad exacta —no me hable de lo que hemos ejecutado los socialistas porque ya lo sé— que se ha ejecutado por parte del Gobierno en este año 2014. No ha contestado a ello. Dígame exactamente una cantidad, la que sea, y ya juzgaré yo sí es relevante o no lo es, señor Niño.

En relación con la siguiente pregunta, que tiene también por objeto la autovía del Duero, vamos a suponer, señor Niño, que el Gobierno socialista no hubiera hecho nada, pues bien, este parlamentario, con el antecedente que le he dado —que he salido diputado porque los sorianos no se fiaban de sus promesas electorales—, estaría totalmente legitimado a exigirles a ustedes responsabilidades, porque yo salí elegido a pesar suyo, a pesar de su programa electoral, en el que les prometían el AVE, la autovía del Duero terminada, y por supuesto nos pusieron a escurrir porque se iba a abrir el tramo Almazán-Sauquillo en junio de 2012 porque había un modificado que negó su partido, y luego dijeron que iban a abrir el tramo Radona-Medinaceli en el año 2014. Todo esto junto con el AVE, con casi 4.500 millones de euros, y la Soria-Torrálba, que acumula 6.690 minutos de retrasos en quince meses. Esa es su gestión. Pero no es el caso, es decir, aunque no hubiéramos hecho nada, estaríamos legitimados para pedirle responsabilidades por su programa electoral, porque no han hecho nada, los principales compromisos están en blanco. No me líe con cifras porque usted sabe que solo se ha abierto al tráfico un tramo de autovía que estaba prácticamente terminado, el tramo Almazán-Sauquillo, lo demás está por ver. ¿De acuerdo, señor secretario general? Siete tramos de autovía abiertos, ayudas de reindustrialización y una inversión importante en el ferrocarril de más de 20 millones de euros frente a los 3,5 millones de euros que ha invertido este Gobierno del Partido Popular.

El principal compromiso del Partido Popular era la autovía del Duero. Yo ya me veía circulando por ella en esta legislatura. ¿Qué es lo que han hecho ustedes? Nada, no han hecho nada de nada porque quedan incluso dos tramos que circunvalan la ciudad de Soria y que unen la A-15 con la A-11, de los cuales ni siquiera han entregado los proyectos. La autovía del Duero, nada de nada, y era su principal compromiso electoral. Por tanto, no me venga con la herencia y no me venga con el pasado. Y si quiere hablar del pasado, conozco todas las infraestructuras y los pagos. ¿Quién pagó el túnel de Piqueras que ustedes vendieron? Lo pagó el Gobierno socialista y 12 millones este Gobierno, y lo vendieron ustedes. La variante del Burgo de Osma, ¿quién la pagó? Ustedes pagaron 15,3 millones de euros y el Partido Socialista 26,3. ¿Quiere que sigamos con más infraestructuras? ¿Me he referido yo al glorioso Álvarez-Cascos cuando fue a Ágreda a anunciar la variante de Ágreda? Ya le dije que me miraría la ejecución porque igual no han pagado ni los canapés. La variante Ágreda íntegramente pagada —salvo los trámites administrativos previos— por el Gobierno socialista. ¿Usted quiere que hablemos de herencia? No es el caso. Usted da aquí cuenta de lo que ustedes hacen y de sus compromisos electorales y la realidad es que de lo que ustedes prometieron no han hecho nada, y menos mal que los sorianos no se creyeron las mentiras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 19

escritas del Partido Popular porque si no, no podría yo controlarles a ustedes. Claro que hago muchas preguntas, porque ustedes no cumplen; de hecho —usted lo sabe muy bien—, cuando hay un compromiso, que luego no cumplen, de invertir en Soria, inmediatamente retiro las preguntas. ¿O se quiere usted referir al compromiso del presidente del Congreso y el propio subsecretario anunciado en Soria que procede de un compromiso anterior que no se ha cumplido? Si quiere hablamos también de eso, pero usted tiene que dar cuenta de lo que se ejecuta, de lo que se hace en base al programa electoral del Partido Popular. La realidad es que en ferrocarril, cero; en el principal compromiso, que es una infraestructura troncal para Castilla y León, cero, y en la A-15, ralentizado. Esa es su gestión y no hay más, esa es la realidad. Quiero que conteste si van a acelerar, sobre todo en el tramo de la autovía del Duero, porque tenemos el tramo más peligroso de Castilla y León, según el informe del RACE del año 2013. La cantidad total son 30,16 millones de euros. ¿Sabe usted cuanto presupuestan? 3,5 millones. Necesitaríamos diez años para terminar el principal punto negro de España y ni siquiera ustedes lo terminan. Y encima viene aquí dando lecciones. ¿De qué? ¡Si no han cumplido con su programa electoral y encima no son capaces ni de resolver el principal punto negro que tiene España! Más gestión y menos intentar mirar al pasado, de lo que podemos hablar con tranquilidad cuando usted quiera. Comparezca usted voluntariamente y con este parlamentario por Soria nos dedicamos todo el tiempo que estime a hablar de la gestión anterior. Pero ahora le corresponde dar cuenta de su programa electoral y del cumplimiento electoral con Soria, no con este parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario general, don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, voy a darle algunos datos de ambas autovías, que son una prioridad del Gobierno del Partido Popular. En primer lugar, tras diversos plazos que fueron anunciados entre 2004 y 2011 en relación con la ejecución de la autovía A-15, el Gobierno dijo que se iba a acabar en el período 2008-2012, en un período de expansión del gasto público durante esos años. ¿Cuál es la situación que nos hemos encontrado al comienzo de la legislatura? En la A-15, faltaban por ejecutar 89,3 millones de euros para finalizar esta importante infraestructura que va a conectar en los próximos meses por autovía Madrid con Soria. Aún faltaban por completar dos tramos, como conoce su señoría, Medinaceli-Radona, que presentaba un grado de ejecución presupuestaria del 14 %, y Sauquillo del Campo-Almazán, que su señoría dice que estaba prácticamente acabada y que tenía un grado de ejecución del 64,9 %. Además de ello, aún estaban sin ejecutar trabajos en el tramo Radona-Sauquillo del Campo, a pesar de que el tronco de la autovía se puso en servicio por el Gobierno anterior en el año 2010. A día de hoy, el importante esfuerzo inversor del Gobierno en los últimos tres años ha permitido, como su señoría conoce, que en diciembre del año 2013 se finalizaran las obras y se hiciese la puesta en servicio del tramo entre Sauquillo del Campo y Almazán, de 16 kilómetros, que ha supuesto una inversión de 53,6 millones de euros. Asimismo, se han impulsado de manera ya definitiva las obras del tramo de 13 kilómetros entre Medinaceli y Radona, que actualmente tiene un grado de ejecución del 70 %. Igualmente, en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el próximo año se han consignado las partidas necesarias para mantener el ritmo de las obras y poner en servicio este tramo a comienzos del año 2015. Quiero indicarle también que a mediados del año 2013 se han terminado los trabajos que se encontraban pendientes de finalizar a principios del año 2012, en el tramo Radona-Sauquillo del Campo, lo que ha exigido una inversión adicional de 3,5 millones de euros. Por último, también en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado del año 2015 se contemplan las partidas necesarias para impulsar la redacción de los proyectos de la A-15 al norte de Soria, entre Fuensáuco y la Comunidad Foral de Navarra.

Por lo que se refiere a la A-11, este Gobierno va a proceder a la reactivación en la ejecución de las obras. Le he indicado en la respuesta a la pregunta anterior que hemos realizado una inversión importante en esta autovía durante el período 2012-2014 —se lo he detallado, con lo cual consta por escrito— y se va a reactivar porque esta importante autovía fue paralizada como consecuencia de la falta de disponibilidad presupuestaria en mayo de 2010. Como le he indicado también en la respuesta a la anterior pregunta, uno de los objetivos de este Gobierno es sanear las cuentas e ir retomando el ingente número de obras paralizadas durante el año 2010 a lo largo de la geografía española y que tuvieran dotaciones suficientes para garantizar la continuidad hasta su conclusión. En los Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 se han introducido partidas por valor de 19,4 millones de euros, que permitirán reactivar la ejecución de todos los tramos en obras de la autovía del Duero, en la provincia de Soria. Con ello y con una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 20

programación económica rigurosa, reactivaremos las inversiones en esta autovía, que es un eje vertebrador de Castilla y León, como he dicho anteriormente.

— **DEL DIPUTADO DON LUIS TUDANCA FERNÁNDEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON JUAN LUIS GORDO PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE OPINIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO ACERCA DE SI LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS PROGRAMADAS EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 2015 EN CASTILLA Y LEÓN SON SUFICIENTES PARA DAR RESPUESTA A SUS NECESIDADES. (Número de expediente 181/002088).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en este caso es la que figura en el orden del día como punto 9.º y que va a formular el diputado don Luis Tudanca Fernández.

El señor **TUDANCA FERNÁNDEZ**: Bienvenido a esta Comisión, señor Niño. Como bien decía el presidente, mi pregunta va dirigida a las inversiones de su ministerio en materia de infraestructuras en Castilla y León, una comunidad autónoma que abarca la quinta parte de la superficie de nuestro país y que limita con nueve comunidades autónomas, además de con Portugal, y por cuyo territorio pasan las principales redes que unen el norte de España con Madrid y con el sur peninsular, además de con Portugal y el resto de Europa. Castilla y León es una comunidad autónoma con una deuda histórica en materia de inversiones en nuestras infraestructuras. Tiene una enorme dispersión y baja densidad de población, además de una alta tasa de envejecimiento y estas inversiones en infraestructuras son fundamentales para su reactivación económica, para la fijación de población y para la creación de empleo, con el único fin de evitar el éxodo de población juvenil en una tierra absolutamente castigada por las políticas del Partido Popular, tanto en el Gobierno de la comunidad como en el Gobierno de España. Por eso, la pregunta que le hago es si considera el Ministerio de Fomento que las inversiones que contienen los Presupuestos Generales del Estado para 2015 en Castilla y León son suficientes para cubrir las necesidades de inversión en materia de infraestructuras.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): El proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 2015 contempla una inversión del Grupo Fomento en la Comunidad Autónoma de Castilla y León por un importe de 1.509,7 millones de euros, que incluye el capítulo 6 del Ministerio de Fomento, las inversiones reales de las entidades públicas empresariales del Grupo Fomento y los convenios de ferrocarriles y Adif. Esta inversión representa un incremento del 26,6 % con respecto a las dotaciones recogidas en el presupuesto del año 2014, y se sitúa un 232 % por encima de la media de inversión prevista para 2015 por el Ministerio de Fomento en el conjunto de todas las comunidades autónomas. Con estos presupuestos Castilla y León es, además, la primera comunidad autónoma en volumen de inversión en materia de transporte e infraestructuras por delante de Cataluña, Madrid, Andalucía o Galicia, la primera comunidad autónoma en inversión en ferrocarriles, con un total de 1.223,4 millones de euros y un incremento del 32,14 % respecto del año 2014; además, es la segunda comunidad en inversión en carreteras, con un total de 277,9 millones de euros, lo que representa un incremento del 7,43 % respecto a 2014. Segovia, que es una provincia importante, tiene una inversión de 32 millones de euros —luego le detallaré también las inversiones en la provincia de Burgos—, lo que representa un incremento del 12,2 % respecto al año 2014. De este importe, 25,5 millones de euros se destinarán a la modernización y mejora de la red viaria en la provincia. Por lo tanto, en un contexto de contención del gasto público para alcanzar los objetivos de estabilidad presupuestaria, desde el Ministerio de Fomento consideramos que el proyecto de Presupuestos Generales del Estado del año 2015 está plenamente orientado a seguir impulsando la integración territorial del país y la movilidad de los ciudadanos tanto en Castilla y León como en el resto de España, así como a fomentar la recuperación económica, la mejora de la competitividad y la creación de empleo, que son los tres pilares básicos actuales del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tudanca.

El señor **TUDANCA FERNÁNDEZ**: Señor Niño, la realidad es que la única suerte que tiene Castilla y León cuando gobierna el Partido Popular es que estamos en el medio y, por tanto, ustedes para hacer algunas infraestructuras no les queda otra que pasar por el territorio de Castilla y León. Es cierto que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 21

ustedes han realizado un incremento presupuestario para el año 2015 en relación con los años 2014 o 2013, pero es muy fácil de entender: ustedes recortaron tanto, recortaron todo, en los años precedentes que, partiendo de la nada, es muy fácil subir las cuantías de los presupuestos. La realidad es que si comparamos la evolución de las inversiones del Grupo Fomento en Castilla y León durante los tres últimos años de su legislatura, la media de inversión del Grupo Fomento está muy, muy por debajo de las inversiones precedentes de la legislatura anterior. Estamos hablando de una media de inversión del Grupo Fomento de 1.579 millones de euros desde el año 2012 al año 2015 frente a una inversión de 2.219 en la legislatura anterior, del año 2008 a 2011. La comparación es odiosa con cifras objetivas, pero es que además con ustedes el papel lo aguanta todo. Ustedes presupuestan, pero además de esta dramática bajada presupuestaria en las inversiones en infraestructuras, han disminuido aun más la ejecución presupuestaria. Hay actuaciones programadas desde el año 2012 en las que ustedes no han ejecutado un solo euro en Castilla y León. Ustedes, en materia de infraestructuras en Castilla y León, no han sabido —como decía mi compañero el señor Lavilla, diputado soriano— nada más que incumplir sus promesas y podar. Han podado todo escudándose, es verdad, como dice usted, en la austeridad, lo que le sirve para justificar recortes en materia de infraestructuras en Castilla y León, pero también en materia de servicios públicos esenciales, en la Ley de la Dependencia, en sanidad, en educación, en becas. Ustedes con la excusa de la austeridad, lo podan absolutamente todo.

La realidad es que de los compromisos que mantenía y que proclamaba en el programa electoral el Partido Popular con nuestra comunidad autónoma, quedan muchas deudas pendientes, desde luego, la autovía del Duero, que la ministra se comprometió a priorizar, pero la realidad es que hay muy poco dinero para el año 2015 y, como bien le ha señalado mi compañero por Soria en la pregunta anterior, ustedes ni siquiera se atreven a dar respuestas y consideran esta infraestructura no relevante para la oposición, no relevante para los ciudadanos sorianos, para los ciudadanos burgaleses, para los ciudadanos vallisoletanos, para los ciudadanos de toda Castilla y León. Asimismo, no hay más que un presupuesto testimonial para la autovía León-Valladolid. Tampoco se aborda en los Presupuestos Generales del Estado de forma concreta y contundente una actuación clave para la conexión con Galicia, como es la autovía Ponferrada-Orense. No han dado tampoco una solución al tramo de la vergüenza para el Partido Popular en esta legislatura, como es el tramo Fuentes de Oñoro y la frontera portuguesa de la autovía de Castilla, apenas 5 kilómetros que ustedes no han sabido solucionar en toda esta legislatura; ni el cierre de la Ronda de Valladolid ni la variante de Segovia, y desde luego tampoco parece que se preocupen mucho ustedes de las actuaciones en materia de conservación y seguridad vial o de la liberación de peajes del tráfico pesado en las autopistas de nuestra comunidad autónoma.

En ferrocarriles, ustedes no hacen más que mentir. Son tres años absolutamente perdidos para las inversiones en alta velocidad en nuestra comunidad autónoma, ni la alta velocidad entre Olmedo y Zamora, ni la Valencia-Palencia-León, ni la Valladolid-Burgos, ni Burgos-Miranda de Ebro-Vitoria. Ustedes este año, sí, han hecho un incremento presupuestario que nadie se cree. Han cuadruplicado en algunos casos las partidas presupuestarias, pero la realidad es que con partidas cuatro veces menores, ustedes no fueron capaces de ejecutar si quiera el 60 % en algunos casos en años precedentes. Nadie se cree que ustedes vayan más que por un interés electoralista a ejecutar nada de nada este año. Le daré un último dato: si usted comprueba los datos de la Cámara de Contratistas de Castilla y León —por tanto, datos absolutamente objetivos sacados del BOE, que nada tienen que ver con el Grupo Parlamentario Socialista—, la realidad es que la licitación de obra pública entre los años 2008 y 2011 en Castilla y León del Grupo Fomento ascendió a 5.359,48 millones de euros. En los dos años y medio de su Gobierno, según datos de la Cámara de Contratistas, se han limitado a licitar obra pública en el Grupo Fomento por 800,47 millones de euros. Es decir, el ritmo de licitación del Grupo Fomento en Castilla y León es cuatro veces menor que en la época del Gobierno del Partido Socialista. Por tanto, no hay compromisos ni realidades; lo único que hay es un presupuesto absolutamente irreal que no sirve para vertebrar nuestra comunidad autónoma, para garantizar la cohesión social y desde luego para hacer inversiones que eviten la despoblación con empleo y futuro para los castellanos y leoneses. Usted podrá volver a hablar ahora de la herencia recibida, pero la herencia recibida es esa, es una inversión cuatro veces mayor que la que está haciendo su Gobierno en Castilla y León.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Como le he indicado, aunque me sorprende que no le parezca una cantidad suficiente, el Grupo Fomento en la Comunidad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 22

Castilla y León en los Presupuestos Generales del Estado del año 2015 va a destinar 1.509,7 millones de euros. Le voy a detallar actuaciones y realidades concretas. En el caso específico de carreteras, se destinarán 277,9 millones de euros en el conjunto de las carreteras de la comunidad autónoma. Quiero indicarles que adicionalmente vamos a destinar 4,25 millones de euros para subvencionar las medidas de reducción de peaje en la AP-66 entre Campomanes y León, al tiempo que, como conoce su señoría, existe una partida de 5 millones de euros para toda España con el fin de lograr el desvío de vehículos pesados por las autopistas de peaje, así como incrementar la circulación de vehículos ligeros por las mismas, lo que va a suponer un auténtico impulso a la utilización de las autopistas de peaje. Usted ha hecho referencia a que no estamos impulsando medidas y esta es una medida que verá la luz en las próximas semanas.

Le quiero detallar las principales actuaciones de mejora de la red de carreteras del Estado en la comunidad que figuran en los presupuestos del Estado del año 2015. En la A-11, la autovía del Duero, se van a destinar 28,4 millones de euros, lo que va a permitir poner en servicio la variante de Aranda de Duero, también retomar las obras del tramo variante de Langa de Duero o variante de Aranda de Duero, que le recuerdo a su señoría que estaba paralizada desde el año 2010. Además, se dotan presupuestariamente los tramos en obras de la A-11, a la que me he referido en la anterior intervención, en la provincia de Soria, que también estaban paralizadas antes del año 2012. En cuanto a la A-15, entre Medinaceli y Radona, el objetivo es ponerla en servicio a comienzos del año 2015, como he indicado anteriormente. También en la autovía del Camino de Santiago, la A-12, en Burgos, está previsto licitar las obras del tramo de Ibeas de Juarros-Burgos, mediante el método alemán. Por su parte, la A-60, Valladolid-León, se dota en 2015 de una partida de 2,5 millones de euros, que va a permitir la reactivación de la obra de Santa Marta-León en la provincia de León, que también estaba parada antes del año 2012. Igualmente, hemos adjudicado a lo largo del año 2014 el tramo que restaba en la autovía de Castilla entre Fuentes de Oñoro y la frontera con Portugal, que es el último tramo que resta para completar esta autovía. Por su parte, en la A-66, la autovía de la Ruta de La Plata, en 2015 finalizarán las obras del tramo Benavente-Zamora, que se ha realizado mediante la fórmula concesional consistente en abonar al concesionario cantidades anuales una vez que se ponga en servicio, siendo 13,3 millones de euros la partida prevista a abonar para el año 2015. También en la Ronda de Burgos continuarán las obras en el tramo Villalbilla-Quintanadueñas, con una importante dotación de 21 millones de euros. Asimismo, el tramo Quintanadueñas-Villatoro-Villímar se dota con una partida de 11,5 millones de euros, que permitirá la finalización de las obras en 2015. En la autovía de circunvalación de Segovia, la SG-20, el primer tramo se realizará dentro del convenio con Seittsa, con una dotación en los presupuestos del Estado de 2 millones, y el segundo tramo se licitará mediante la modalidad del abono total del precio del método alemán, con una inversión prevista en el año 2015 de 5 millones de euros. En la N-1, a su paso por la provincia de Burgos, continuarán las obras de mejora del tramo entre Monasterio de Rodilla y Cubo de Bureba, al que se destinarán 4,2 millones de euros, y está previsto terminar la redacción del proyecto y licitar las obras de acondicionamiento del tramo Rubena-Fresno de Rodilla. En Ávila se han adjudicado las obras del nuevo puente de la Gaznata. En la A-73, la autovía Burgos-Aguilar de Campoo, se dispone de una partida para ejecutar el tramo comprendido entre el puente sobre la A-67 para conectar Aguilar con el Barrio de la Estación, actuación paralizada antes del año 2012. Se prevén también partidas para redacción de diversos estudios y proyectos, y en el capítulo de mantenimiento y mejora de la seguridad vial en el conjunto de las carreteras de la comunidad, se destinarán 146,7 millones de euros. También quiero indicar que abonaremos 54,6 millones de euros para las denominadas autovías de primera generación: en la A-1, entre Santo Tomás del Puerto y Burgos, y también en la A-2, entre el límite de la provincia de Guadalajara y Calatayud.

En el caso concreto de ferrocarriles la inversión será de 1.223 millones de euros y va a suponer la ampliación y modernización de la red de infraestructuras ferroviarias en Castilla y León con obras tan importantes como la línea de alta velocidad entre Valladolid, Venta de Baños, Palencia y León; está previsto que para el año 2015 se llegue a las ciudades de Palencia y León. También se continuarán las obras de la línea de alta velocidad a Galicia en el tramo Olmedo-Zamora-Lubián; está prevista la llegada también a Zamora, así como la llegada a Burgos mediante el impulso de las obras en el tramo de la línea de alta velocidad Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria; y está previsto finalizar la variante de Pajares. Se continuará con las actuaciones de integración de FEVE en la ciudad de León, continuaremos con el estudio e integración del ferrocarril en la ciudad de León; se desarrollará un plan específico para Ávila con el que se pretende realizar las actuaciones necesarias para conseguir la mejora de la red ferroviaria en esta provincia y la mejora de la prestación de servicios. De igual forma, a través de la sociedad Valladolid Alta Velocidad se impulsarán las obras de la Variante Este de Valladolid y el acceso al nuevo complejo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 23

ferroviario en Palencia, la suspensión del paso a nivel Tres Pasos, también se impulsarán las obras entre Palencia y Santander, la mejora de las comunicaciones ferroviarias a Salamanca mediante la electrificación de la línea Medina del Campo-Salamanca, y se licitarán las obras del tramo hasta la frontera portuguesa. En definitiva, son obras tanto en alta velocidad como también en la red convencional, con importantes actuaciones, como la renovación de la línea entre Madrid y Ávila en la provincia de Ávila y la adecuación del tramo para conectar en Aranda con la línea entre Aranda y Burgos. En el caso concreto del mantenimiento de la red convencional está previsto que se destinen 93,6 millones de euros.

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO GONZÁLEZ CABAÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE CONSCIENCIA QUE TIENE EL GOBIERNO DE QUE EL TRAMO FERROVIARIO ALGECIRAS-BOBADILLA ES UN TRAMO FERROVIARIO DE UNA SOLA VÍA, DE TRÁFICO MIXTO, SIN ELECTRIFICAR, SIN ERTMS, CON APARTADEROS DE MENOS DE 500 METROS, CON PENDIENTES MÁXIMAS DE 24 MILÉSIMAS Y CON UNA DE LAS PRESTACIONES MÁS BAJAS DE TODA LA RED FERROVIARIA ESTATAL, ASÍ COMO PREVISIONES ACERCA DE INCREMENTAR LA DOTACIÓN PRESUPUESTARIA PARA EL AÑO 2015 Y PROGRAMACIÓN PRESUPUESTARIA PLURIANUAL QUE SE CONTEMPLA SOBRE EL MISMO. (Número de expediente 181/002089).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta que figura en el orden del día como punto 10.º, que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Socialista don Francisco González Cabaña.

El señor **GONZÁLEZ CABAÑA**: Señor presidente, en primer lugar, quiero suscribir de cabo a rabo lo manifestado por mi compañero Félix Lavilla, porque a mí me ha ocurrido igual, he tenido que recurrir al amparo del presidente de la Cámara cuatro veces para obtener respuesta del Ministerio de Fomento. Si ustedes se dedicaran a la pintura abstracta en el ministerio, sus respuestas estarían colgadas en el Museo del Prado, de eso no cabe duda. Y desde luego también en lo que se refiere a la celeridad, porque una pregunta del 14 de marzo de 2013 sobre la obra por la que le voy a preguntar, que es la renovación en el tramo de Almoraima, obtiene respuesta el 6 de mayo de 2014 —creo que son catorce meses después—, y una pregunta del 18 de julio de 2012 ya reconvertida, obtiene respuesta el 4 de agosto de 2014 —dos años y un mes después de ser formulada—, ya la obra podría hasta estar terminada si ustedes hubieran cumplido sus compromisos, pero bueno, esa es la transparencia de este Gobierno.

Señor presidente, doy por reproducida la pregunta porque la sola lectura del enunciado me llevaría el tiempo que me queda.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, en primer lugar, si le sirve, también doy por reproducida la contestación que le he dado a su compañero, el señor Lavilla, respecto a las respuestas parlamentarias y que deseo que tenga en cuenta.

Por lo que se refiere a la línea Bobadilla-Algeciras, como sabe su señoría, se trata de una vía única sin electrificar que supone la conexión del centro de la Península y el resto del país con el importante puerto de la Bahía de Algeciras. Somos conscientes de las limitaciones que tenía esta línea y por ello, dentro de la planificación del Ministerio de Fomento hemos incluido, tanto en el Pitvi como en la programación que tenemos en el próximo año para los Presupuestos Generales del Estado de 2015, su modernización para la adaptación en algún tramo de alta velocidad como también la renovación integral. La importancia del puerto de la Bahía de Algeciras la conoce su señoría, es el quinto puerto a nivel europeo y el primero entre los puertos mediterráneos de tráfico de contenedores. El puerto de la Bahía de Algeciras forma parte de la red básica dentro de las redes transeuropeas y el ministerio ha apostado claramente por la integración de Algeciras como plataforma logística global. La importancia que tiene la accesibilidad terrestre es indudable para el Ministerio de Fomento a través de las distintas acciones que está llevando a cabo en todos los puertos. En el caso concreto de la línea férrea por la que su señoría me pregunta entre Antequera-Bobadilla y Algeciras, está integrada en los corredores europeos, tanto en el corredor del Mediterráneo como en el del Atlántico.

Hay que destacar que en el ámbito público se ha incluido esta actuación, que ha contado con fondos europeos procedentes de las ayudas del Feder en el periodo 2007-2013, pero lo más importante es que vamos a seguir contando con el apoyo de fondos del Feder para el periodo 2014-2020. Muestra de ello es que de los 1.730 millones de euros que a nivel nacional va a recibir España para el ferrocarril a través de estos fondos, casi la mitad, 854,2, irán destinados a Andalucía, y de esta cantidad, la mayor parte, 370,8

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 24

millones de euros, se destinarán a la mejora de la línea Madrid-Córdoba-Algeciras, integrada en la red básica de mercancías como parte del corredor del Mediterráneo. A este respecto quiero destacar que dentro de estos 370,8 millones de euros de ayudas está previsto llevar a cabo inversiones entre Bobadilla y Ronda de 11,6 millones de euros, entre San Pablo de Buceite y Almoraima de 96,8 millones de euros; entre Almoraima y Algeciras, que es el tramo que estamos priorizando, de 82,3 millones de euros; y la electrificación Bobadilla-Algeciras por valor de 98,7 millones de euros.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González Cabaña.

El señor **GONZÁLEZ CABAÑA**: Muchas gracias, señor Niño, porque ha tenido usted una gran habilidad para pasar de lo concreto, que es reconocer la importancia del puerto de Algeciras y la actividad del Campo de Gibraltar y del reconocimiento de la Unión Europea incorporándolo a esas dos redes Conectar Europa y Red transeuropea de transporte, a lo abstracto, que es lo que hizo la señora ministra hace seis días ahora mismo en un acto en ese mismo puerto donde yo estuve presente, en la reinauguración de APM Terminals.

Ustedes se pierden o intentan perdernos a los que les escuchamos cuando empiezan a hablar de las inversiones que van a llevar a cabo. Cada vez que aparecen los Presupuestos Generales del Estado y miramos a Algeciras-Bobadilla —no le voy a hablar ya del acceso norte y sur al puerto de Algeciras por carretera—, el puerto está estrangulado, ese puerto que usted ha reconocido que es líder a nivel europeo y uno de los más importantes del mundo; está estrangulado en sus comunicaciones terrestres, lo que le impide pasar a ser algo más que un mero puerto de trasbordo de contenedores, como usted bien conoce, desde el punto de vista técnico. Cada vez que se publican los presupuestos hay un incendio social en el Campo de Gibraltar y usted lo conoce bien, porque acuden a usted como bombero los responsables institucionales en el Campo de Gibraltar del Partido Popular. El diputado y alcalde de Algeciras, señor Landaluze, cada año por estas fechas viene en romería al ministerio a verle a usted; en este caso vino acompañado del presidente del Partido Popular en la provincia de Cádiz, el señor Sanz, al igual que el año anterior, y de la delegada del Gobierno —creo que también, según publicó la prensa—, doña Carmen Crespo. Es verdad que el año anterior vinieron más alcaldes del Partido Popular, vino el de Tarifa, vino la alcaldesa de Cádiz. Este año no han debido creer que la romería iba a surtir efecto, como ya les pasó el año anterior, y han dejado de venir. Señor Niño, yo no dudo de su conocimiento en cuanto a la importancia del tramo Algeciras-Bobadilla para ese puerto y ese liderazgo tan importante, que además tiene que competir con la otra orilla, con Tánger Med, pero es que este puerto de Algeciras no solo tiene importancia en la conexión con Europa, sino que también es relevante porque canaliza el 50 % del tráfico entre Europa y Marruecos. Decía que no dudo de su conocimiento, de lo que dudo es de la voluntad inversora. He traído **(muestra un documento)**, por si me hablaba de la herencia —no lo ha hecho usted en este caso, aunque sí con otros compañeros—, los años de gobierno del señor Aznar. Hay periodos en blanco que abarcan años enteros. De 1996 a 2003 hay una licitación que no había cumplido, y eso se produce en el año 2000, con el preceptivo estudio medioambiental y el estudio medioambiental no se pone en marcha hasta el año 2003, es decir, siete años más tarde empiezan a tener un estudio sobre esta línea. Como verá usted, a continuación no hay tanto espacio en blanco, es la actuación de los Gobiernos del Partido Socialista, de José Luis Rodríguez Zapatero, las únicas inversiones que realmente se han llevado a cabo, y hay una larga relación que usted puede confirmar en el ministerio, aunque también lo puedo entregar para que se incorpore al acta de la Comisión. Aquí está, año 2005, año 2006, año 2007, año 2008, año 2009, año 2010 y año 2011. Todo está relleno y no de paja, sino de obras que son amores. A partir de ahí, apagón presupuestario. Lo que estamos viviendo en relación con el tramo Algeciras-Bobadilla —perdóneme usted, señor Niño— es un apagón presupuestario y yo, que creo que el señor Landaluze tiene la misma voluntad que yo, que es defender los intereses de la comarca del Campo de Gibraltar, le pido lo mismo que probablemente le ha pedido él, que por favor den luz y acaben con el apagón presupuestario en relación con el Campo de Gibraltar. Ha dicho usted —o ellos han dicho que usted ha dicho— después de la reunión que se van a licitar ahora 70 millones. ¿De dónde se van a sacar si no están en los presupuestos? Y que los 50 millones de este año se acumulan a los 50 del año que viene. ¿Sabe usted que a una media de 50 millones podemos tardar veinticinco años en que el tramo Algeciras-Bobadilla esté terminado? Porque a una media de 100 millones tardaríamos veinte años. Con 50 millones vamos a poner que tardaríamos veinticinco, como mínimo. Señor Niño, tómense en serio ya el tramo Algeciras-Bobadilla. No es un scalextric, no es un trenecito de juegos; es un tren vital para la comarca del Campo de Gibraltar, para la provincia de Cádiz, para Andalucía y para España y Europa, y así lo ha reconocido la Unión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 25

Europea en diciembre del año 2013. Reconózcanlo ustedes en los presupuestos, están a tiempo. Y como en mi pregunta hablo de cuáles son las previsiones acerca de la dotación presupuestaria anual para el año 2015, respóndame, por favor, si van a incrementar los 50 millones en 2015. ¿Sí o no? Lo quieren saber en el Campo de Gibraltar y lo van a saber, si usted responde, mañana mismo, que es cuando yo lo voy a comunicar. **(Aplausos.)**

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, no dude de la importancia que esta infraestructura tiene para el Gobierno actual y para el Ministerio de Fomento, lo que pasa —luego le daré alguna información adicional— es que no es suficiente con que únicamente se hagan las inversiones, sino que hay que realizar otra serie de actuaciones, pero luego se las detallaré. Entre Almoraima y Algeciras actualmente se están ejecutando obras de renovación de vía y mejora de las instalaciones de seguridad y comunicaciones en el entorno de San Roque, con una inversión de 11,6 millones de euros. También se está haciendo una importante mejora en los accesos y capacidad de la estación de San Roque-mercancías, incluyendo la construcción de tres vías de recepción y expedición de 750 metros. Como su señoría conoce, los 750 metros son muy importantes para poder formar trenes largos. Hasta ahora no era posible y cuando se acabe esta actuación podrán formarse trenes más largos. A su vez, ha dudado de la licitación de 70 millones de euros. Quiero decirle que en el consejo de administración de ADIF celebrado el pasado viernes, día 31 de octubre, se acordó la licitación de las obras de renovación de vía del resto del trayecto entre Algeciras y Almoraima, por un importe de 30,3 millones de euros. Vaya descontando ya de esa cifra estos 30,3 millones de euros. Además, al coste de este contrato hay que añadir 8,9 millones de euros en concepto de materiales, que no tienen una licitación específica, sino que es una licitación global que hace ADIF para el suministro de materiales a las obras ferroviarias. En total, nos gastaremos en la renovación de este tramo que queda por realizar más de 39 millones. Tan solo quedará pendiente de licitar —se prevé que se pueda licitar a corto plazo— las obras de mejora de las instalaciones de seguridad, por un importe de 22 millones de euros.

Quiero indicar que también se ha licitado una obra que es importante: la supresión de pasos a nivel en Jimera de Líbar. Y en el acceso al puerto ADIF firmó un acuerdo de colaboración para la renovación del vial del ramal Algeciras-Isla Verde hasta la red ferroviaria interior del puerto. Actualmente, se está finalizando la redacción del proyecto, que contribuirá a la circulación de trenes de mayor longitud y que puedan remolcar más carga.

Para poder financiar estos trabajos contamos con ayudas europeas para el periodo 2013-2015, dentro del capítulo redes transeuropeas de transporte, de 2,8 millones de euros, que de alguna forma le dan relevancia a este corredor. Además, hemos incluido una dotación de 50 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado del año 2015.

También me he referido —no quiero insistir— a que en el periodo 2014-2020 el itinerario Madrid-Córdoba-Algeciras, del que forma parte este corredor, va a recibir 370,8 millones de euros. Y en cuanto a las obras que quedan por completar, quiero indicar a su señoría que está prevista la extensión de las mejoras que estamos realizando entre Almoraima y Algeciras hasta San Pablo y el resto del trayecto, con lo cual la previsión es que en los próximos años, y dentro del periodo en el que se van a recibir los fondos Feder, a los que me he referido anteriormente, quede culminado este itinerario. También se electrificará esta línea entre Algeciras y Antequera. Y para mejorar la capacidad e interoperabilidad se construirá un apartado de 750 metros, para el que prevemos redactar un proyecto por un importe de 21 millones de euros.

Se habla mucho de la capacidad de esta línea. Actualmente circulan 23 trenes de mercancías a la semana, lo cual equivale a 3,3 trenes al día. La capacidad de la línea es de nueve trenes, es decir, que todavía tiene capacidad para que puedan circular trenes. De hecho, se lo dije a uno de los empresarios a los que tuve ocasión de recibir hace unas semanas, que vinieron acompañados del alcalde de Algeciras, y a la visita a la que ha hecho referencia su señoría. El negocio no está únicamente en mover trenes, sino también en llenarlos, una frase que han dicho los responsables de Puertos del Estado. Del mismo modo, en relación con esta filosofía de integrar el modo marítimo dentro de la intermodalidad terrestre, querría transmitir que estamos trabajando con las empresas navieras y con todos los operadores para que realmente el modo ferroviario sea un modo importante en la cuota intermodal del transporte terrestre. Lo contrario significaría infrautilizar los recursos y perder la capacidad y la potencial infraestructura de este itinerario. Este es nuestro reto y vamos a seguir trabajando para ello.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 26

— **DEL DIPUTADO DON ANTONIO RAMÓN MARÍA TREVÍN LOMBÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE MES DEL AÑO 2015 PREVISTO PARA PONER EN FUNCIONAMIENTO EL PRIMER TÚNEL DE LA VARIANTE DE PAJARES PARA LA ALTA VELOCIDAD. (Número de expediente 181/002091).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 11, que va a formular el diputado don Antonio Trevín Lombán.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: El presidente Rajoy, en la sesión plenaria del Congreso de 12 de junio de 2013, anunció textualmente: La obra de la variante de Pajares es una obra muy importante, ya que se han invertido 3.000 millones de euros; tiene dificultades técnicas y en el año 2014 inauguraremos uno de los puentes. El presidente, que no tenía su mejor día, confundió puente con túnel, lo que tiene su importancia pero es perdonable, y comprometió solemnemente una fecha de inauguración, que va a incumplir, lo que es mucho más importante y mucho menos perdonable.

En esta legislatura, las obras de la variante ferroviaria de Pajares solo les han interesado a ustedes para fabular un culebrón basado en «recortes, mentiras y cintas de video». La ministra de Fomento contestó, poco antes de que lo hiciera el presidente, a una pregunta sobre esta obra en sede parlamentaria: Y lo que voy a hacer como ministra de Fomento de España es trabajar por los asturianos y trabajar por que llegue el AVE, y no hablar, hablar y no dar trigo, como ustedes. ¿A qué trigo se refería la ministra, al de los campos de Castilla? Desde que llegó al ministerio no hizo más que recortar los fondos que se venían dedicando año a año a esta infraestructura, que ahorrará 38,8 kilómetros de trayecto y reducirá en más de una hora el recorrido ferroviario entre León y Asturias. Si entre enero de 2005 y diciembre de 2011 se invirtieron 2.569 millones de euros en la misma, es decir, 30 millones de euros al mes, del 1 de enero de 2012 al 1 de septiembre de 2013 se ejecutaron obras por 122,2 millones de euros, una media de 5 millones de euros al mes, seis veces menos, y desde entonces el ritmo no ha variado demasiado. Recientemente, con la presentación de los presupuestos generales de 2015, el Partido Popular de Asturias ha anunciado con gran alborozo que los mismos posibilitarán la puesta en funcionamiento, aunque tuerta, de dicha variante el próximo año. Por eso le pregunto: ¿en qué mes de 2015 será realidad?

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, me llama poderosamente la atención su interés en conocer el mes exacto en que se pondrá en servicio el primer túnel de la variante de Pajares, una obra que ha tardado más de diez años en construirse y en la que se han invertido más de 3.000 millones de euros. Créame que comparto la ilusión de que se ponga en servicio, porque ha sido uno de los proyectos en los que he tenido la oportunidad participar desde los inicios. Me tocó impulsar la redacción del estudio informativo, sacarlo a información pública, participar en la redacción de los proyectos y licitar las obras, por cierto, que el Gobierno socialista se encargó de anular algunas de ellas. **(Aplausos.)**

Cuando empezamos la legislatura las obras de plataforma estaban sin terminar —por situarnos en el punto que se encontró este Gobierno— y había problemas de filtraciones y deslizamientos en varios puntos de la variante. Estos problemas, señoría, y se lo digo desde mi humilde conocimiento técnico en la materia, son importantes y hay que resolverlos antes de hacer las obras de superestructura, que, como conoce su señoría, son las obras de vía, electrificación, señalización e instalaciones de seguridad y comunicaciones. En lo que va de legislatura, es decir tres años casi exactos, el Gobierno ha incluido en los presupuestos del AVE de Madrid a Asturias, es decir, desde Valladolid hasta Pajares, incluida la variante de Pajares, una cifra de 1.200 millones de euros, cifra que en el conjunto de la legislatura se elevará a 1.735 millones, porque hay que sumar los 540 millones de euros presupuestados para el año 2015. En concreto, en la variante de Pajares hemos invertido 367 millones de euros, hemos licitado contratos por un importe de 344 millones de euros y adjudicado un total de 200 millones de euros. A día de hoy estamos solucionando importantes problemas de filtraciones en los túneles, y para ello hemos desviado o sellado entradas de agua allí donde era posible, hemos instalado un sistema de bombeo, hemos aplicado inyecciones tras las dovelas del túnel y estamos implantando paneles de resina armados con fibra de vidrio; todo ello para conseguir que en el interior de los túneles no circule agua. Tenemos prácticamente completadas las obras de infraestructura, hemos empezado a montar vía y están adjudicadas las principales obras que nos hacen falta para culminar esta importante obra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trevín.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias, señor Niño, pero, como dice la canción, siempre me dices lo mismo. Hace un año, señor Niño, estábamos usted y yo aquí, le preguntaba por cosas parecidas y ya me habló de las filtraciones. Ya sabía en aquel momento que los proyectos estaban hechos, y ustedes ni los habían iniciado. Voy a darles un consejo: deben aplicar prudencia y discreción en este tema, así como en tantos otros. Los problemas técnicos de la obra vienen como consecuencia, y usted lo sabe mejor que nadie, de haber decidido licitarla como proyecto y obra. ¡Menos mal que pudimos parar cuatro proyectos que también habían licitado ustedes como proyecto y obra! Por cierto, entre otras, la adjudicataria es Hispánica. Y aunque el ministro de Fomento en aquel momento era Francisco Álvarez-Cascos, en el Consejo de Ministros que lo aprobó estaba sentada la actual ministra, doña Ana Pastor; es más, aquel Gobierno inició la obra en enero de 2004. ¿Sabe cuánto se ejecutó hasta el 1 de abril? Yo se lo digo: 285.000 euros. A partir de esa fecha correspondió la responsabilidad al nuevo Gobierno socialista, que en los nueve meses restantes de ese mismo año gastó en ella centro 130,9 millones de euros. Es decir, el nuevo Gobierno se dejó de zarandajas y puso de verdad manos y dineros a la obra, hasta el punto de que en su mandato se invirtieron 2.700 millones de euros de los 3.000 millones que se llevan ejecutados en la variante.

Pero vamos a lo que importa. Vuelvo a repetirle, si no es por mes, por trimestre, hágame una aproximación. ¿Cuándo se comprometen ustedes de verdad a poner esta infraestructura en funcionamiento, aunque sea tuerta, y se dejan de «recortes, mentiras y cintas de video»? No más recortes, señor Niño, en la alta velocidad para Asturias. Los asturianos no vamos a aceptar que los apliquen también al tramo entre León y La Robla, donde planean mantener ese trayecto con vía única, ancho ibérico y velocidades máximas de 140 kilómetros/hora. No más mentiras, por favor. En febrero de este mismo año la ministra Pastor ratificaba en Lugo su empeño en abrir la variante en esta legislatura. Llegó incluso a afirmar lo siguiente: Por el dinero no va a quedar, porque está en el presupuesto; pero más que un túnel, tenemos un manantial. ¿De qué manantial nos habla, del de la cinta de video de hace seis años que anduvieron exhibiendo por televisiones y prensa escrita como si fuera algo actual? Los problemas de las filtraciones estaban reconocidos, diagnosticados y en algunos casos hasta con proyecto para su resolución desde 2011, y hace más de un año usted y yo debatimos sobre ellos aquí. Lo que faltó fue la voluntad política de solucionarlos porque para eso se necesitaba seguir con un buen ritmo inversor, el que tenía la obra en aquel momento, y Asturias había dejado de ser una prioridad para su Gobierno. La financiación que hubo para alta velocidad no tuvo como objetivo principal la variante de Pajares. El problema, por tanto, no fueron los manantiales ni las inundaciones, sino la sequía inversora a la que sometieron la obra, y ahora quieren hacernos creer que van a expiar sus pecados con los 317 millones de euros que programan para el año que viene, prácticamente la misma inversión que le dedicaron en estos tres últimos años. A estas alturas de la vida —termino señor Niño— deberían saber ya que es muy difícil aprobar un examen estudiando exclusivamente la noche anterior. Acaben con los recortes, aparquen las mentiras, como la célebre de la financiación público-privada, y archiven los viejos videos; el único que nos interesa es el de la puesta en funcionamiento, aunque sea tuerta, de la variante. Eso sí, con fecha lo más cercana y exacta posible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño, para responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, la historia de esta variante, que además es una de mis actuaciones favoritas, se la podría detallar, pero no es este el momento. Simplemente le diré que esta actuación se ha hecho gracias al impulso del Gobierno del Partido Popular, que comenzó con una proposición no de ley en el año 1998, en la que se declaraba como una actuación prioritaria dentro de la planificación de infraestructuras de este país. A partir de ahí, supongo que su señoría conoce la historia. Los problemas que hay que resolver son importantes y hay que resolverlos técnicamente de manera adecuada. Se estaban llevando a cabo, por ejemplo, actuaciones para resolver el problema de las filtraciones que no eran las correctas. Ahora le puedo garantizar que las actuaciones que se están llevando a cabo son las correctas. Si quiere, puede visitar el túnel, como recientemente tuvo ocasión de visitarlo la ministra —yo la acompañé— con periodistas y otras personas, y se vio que no hay agua en el túnel. Por tanto, es un tema que, afortunadamente, se está resolviendo. También entre Sotillo y Campomanes, cuyo proyecto se hizo en la legislatura socialista —entre 2004 y 2008—, hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 28

importantes deslizamientos y estamos trabajando para resolver de manera definitiva la estabilización de las laderas.

En definitiva, trabajamos para poner la línea en servicio en 2015. **(El señor Trevín Lombán: ¿Cuándo?)** No le voy a dar la fecha; de mi boca no va a salir ninguna fecha porque no acostumbro a dar fechas, siguiendo el sabio consejo de la ministra. Quizás lo fácil sea dar fechas y luego no cumplirlas **(El señor Trevín Lombán pronuncia palabras que no se perciben)**, y de esto la historia reciente nos da ejemplos múltiples. Por ello no le voy a dar una fecha, sino que simplemente quiero transmitirle a su señoría, a todos los asturianos y a todos los españoles que estamos trabajando para que se ponga en servicio en el año 2015, esperamos que así sea porque todos los contratos necesarios para la puesta en servicio de la línea están en marcha. Con ello conseguiremos una reducción en los tiempos de viaje, que es lo que quieren los ciudadanos. Así, entre Madrid y Oviedo vamos a conseguir tres horas y quince minutos, que supone una hora y veinticinco minutos de ahorro sobre el mejor tiempo que hoy existe entre Madrid y Oviedo, y en el caso concreto de Gijón será de tres horas y cuarenta minutos frente a las más de cinco horas actuales.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ROSANA PÉREZ FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE:**

— **RESOLUCIÓN POR EL MINISTERIO DE FOMENTO DEL EXPEDIENTE ABIERTO A LA CONCESIONARIA AUDASA. (Número de expediente 181/002095).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día como número 12, que va a formular la diputada doña Rosana Pérez Fernández. Tiene la palabra.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Niño, el BNG quiere saber si el Ministerio de Fomento ha resuelto el expediente abierto a la concesionaria Audasa a raíz de los enésimos atascos ocurridos este último verano y que fue anunciado por la ministra de Fomento en su momento. De haberse resuelto, quisiéramos saber exactamente cuál es la resolución que se ha tomado.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Como su señoría conoce, la autopista del Atlántico, AP-9, es una infraestructura fundamental, ya que es una infraestructura vertebradora y dinamizadora de la economía de Galicia y del conjunto de España, y, como tal, el compromiso del Gobierno es que este eje viario funcione con unos niveles de servicio adecuados y con unos estándares de calidad óptimos. En este sentido, el Ministerio de Fomento está adoptando y va a adoptar todas las medidas que sean necesarias en el marco de la legalidad vigente para garantizar que el servicio viario en la autopista se preste en las mejores condiciones posibles. Por ello, ante los primeros problemas puntuales surgidos en determinados puntos de la autopista, el pasado 13 de julio el Ministerio de Fomento ordenó inmediatamente a Audasa adoptar las medidas necesarias para evitar que se repitiera la situación ocurrida.

Ante la existencia de nuevos problemas puntuales, en particular durante el fin de semana de la festividad de Santiago, el 28 de julio, el Ministerio de Fomento procedió a la apertura de un expediente informativo a la sociedad concesionaria. La instrucción del citado expediente ha permitido detectar posibles actuaciones de mejora que está previsto que se desarrollen a través de un plan de acción, con el objetivo de minimizar en el futuro las incidencias del tráfico durante los periodos de mayor tránsito en la AP-9. En este momento, sobre la base de las conclusiones de la instrucción del expediente informativo, se están analizando las actuaciones que procede realizar dentro del plan de acción al que me he referido anteriormente. Dichas actuaciones se reflejarán en la correspondiente resolución de la Delegación del Gobierno relativa a las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje, previo trámite de audiencia —que es el momento en el que ahora mismo estamos— y comunicación de las conclusiones del expediente a la concesionaria.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra doña Rosana Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Niño, no solo sabemos perfectamente que la AP-9 es una infraestructura fundamental, troncal para las comunicaciones en Galiza, sino que además de saberlo la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 29

sufrimos diariamente. Y digo la sufrimos, y especialmente en verano, porque esto lleva pasando muchos años, con todos los ministros habidos y por haber y también con la actual ministra de Fomento. Pero nos llama la atención que en aquel momento —en julio o agosto—, cuando se produjeron estas colas kilométricas que de nuevo han tenido que soportar los ciudadanos, la señora ministra saliera inmediatamente al paso advirtiendo que tomaría todas las medidas necesarias para solucionar ese problema. Fueron unos días en los que la propia ministra, el propio Ministerio de Fomento y la propia Xunta de Galicia se tiraron la pelota unos a otros: de quién era el problema, que había que quejarse, que había que pedir la transferencia según la propia Xunta. Fijese cómo fue de pésima la calidad del servicio que el propio exconselleiro de Infraestructuras, hoy actual alcalde de Santiago de Compostela, dijo con rotundidad que si la Xunta gestionara ese servicio sin ninguna duda —esa fue la frase exacta— lo haría mucho mejor y el servicio mejoraría. La ministra en aquel momento dijo textualmente a los medios de comunicación que ella vela por los intereses de los ciudadanos y que si hubiera incumplimientos reiterados —como es el caso— no le temblaría el pulso a la hora de ordenar la suspensión. Es decir, estas fueron palabras para la galería de la propia ministra, como en tantas otras ocasiones, porque sabe perfectamente que la suspensión no se puede producir de cualquier manera, porque ella lo diga.

En todo caso, señor Niño, la AP-9, aparte de ser la vía troncal de comunicación de Galicia, es, en primer lugar, de las más caras del Estado español; en segundo lugar, de las que más recaudan dentro del Estado español, y, en tercer lugar, de las que menos bonificaciones y rebajas hacen a sus usuarios y, sin embargo, a pesar de perder usuarios a lo largo de todos estos años es, insisto, de las que más recaudan a pesar del pésimo servicio que da. Nosotros tenemos muchísimo interés en saber, porque los ciudadanos están absolutamente indignados con esta cuestión, hasta cuándo se van a seguir produciendo estos abusos por parte de la concesionaria sin que el Gobierno tome las medidas necesarias para impedirlos, porque se producen año tras año, señor Niño, e insisto en que también con Gobiernos anteriores. A estas alturas, y después de saber que la AP-9 a pesar de perder usuarios es una de las autopistas más rentables de España y, vuelvo a repetirlo, de las que peor servicio prestan, nos enteramos, también por la prensa —por eso le hacemos la pregunta concreta—, de que en ese borrador de expediente se aconseja una inversión aproximada de unos 22 millones de euros para que mejoren las áreas de servicio y sus accesos y evitar así que se produzcan esas colas. Por cierto, 22 millones de euros —o los que sean— que nos gustaría saber en qué plazo se van a invertir, cuándo se va a llevar a cabo el plan de acción al que alude y quién los va a pagar. ¿Va a ser de nuevo a costa de la subida absolutamente desorbitada, como en los últimos años, de tarifas en la AP-9? ¿Otra vez a costa de las conductoras y de los conductores gallegos, que son los que circulan en su mayoría por la AP-9? Nos gustaría muchísimo que nos lo aclarase.

Por último —señor presidente, permítame un segundo más—, parece ser que en ese borrador de expediente informativo también se habla de las condiciones pésimas de la vía; por tanto, no es solo el BNG el que lo viene diciendo durante tantos años a pesar de que ustedes lo han negado una y otra vez, sino que lo dicen los propios inspectores de Fomento. Indican, nada más y nada menos, que más de 14 de los 22 millones que recomiendan invertir se dediquen a mejorar las propias condiciones físicas y de seguridad de la vía: pintado, señalización, el propio firme, balización, etcétera. Señor Niño, con esto quiero decirle que si los propios inspectores de Fomento lo están reconociendo en ese informe, no era en vano lo que nosotros reclamábamos. En todo caso, si cuando se produzca la resolución va en ese sentido, insisto en que nos gustaría saber cuándo se va a dar cumplimiento a todas las indicaciones de los inspectores.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, quiero en primer lugar decir que desde que se pusieron en servicio los primeros tramos de esta importante autopista, en el año 1979, ha habido un incremento significativo del tráfico y este verano se han producido incidencias en el sur de Galicia de forma puntual y excepcional debidas a la buena climatología y al incremento de los desplazamientos, fundamentalmente a las zonas de playa. Este es el diagnóstico que ha hecho el inspector de la autopista.

En lo que se refiere a las retenciones que se produjeron el 13 de julio de 2014, especialmente en el peaje de Teo, en A Coruña, el Ministerio de Fomento remitió a Audasa un escrito indicando la obligación de adoptar las medidas necesarias —como he indicado anteriormente— para evitar que se repitiera la situación. Posteriormente —también me he referido a ello—, es en la festividad del día de Santiago cuando se produce una concentración de usuarios de la autopista en corto periodo de tiempo afectando esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 30

congestión a los peajes de Curro, Miño y a la altura de Morrazo en Vigo. En el resto de áreas de peaje de la autopista no se detectó ninguna incidencia negativa durante las horas punta.

En cuanto al expediente, con fecha 28 de julio el ministerio procedió a su apertura a la sociedad concesionaria de la autopista AP-9. La instrucción ha incluido un programa de inspecciones extraordinarias en las salas de peaje de la autopista en Curro, Salnés, Teo y Miño. Además, el Ministerio de Fomento procedió también a extender el plazo del expediente informativo para realizar una revisión más exhaustiva del estado de la totalidad de la concesión y conocer con el máximo grado de detalle y en todos los ámbitos las responsabilidades y el nivel de cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionario. Se han estudiado todos y cada uno de los problemas de cada área de peaje y se han detectado posibles aspectos y áreas de mejora en el plan de acción que he indicado en mi intervención anterior. Se trata, las voy a detallar, de actuaciones destinadas a la mejora del rendimiento de las vías de cobro de las áreas de peaje, encaminadas a mejorar la capacidad de cobro para acomodarla a la demanda del tráfico mediante medidas sobre la gestión del cobro en las salas de peaje: en lo que se refiere al cobro dinámico, fomentar su empleo, es decir, el telepeaje; en las vías de cobro automático, mejorar la eficiencia en el rendimiento de dicho sistema, y en las de cobro manual, incrementar la eficiencia en este tipo de vías y también la mejora de las infraestructuras aumentando la capacidad de almacenamiento en las propias salas de peaje. Está prevista la ejecución de obras en las salas de peaje de Curro, Teo y Alba, consistentes en el aumento del área de peaje y ampliación de carriles de acceso y playas de peaje, así como mejora de acceso a las vías dinámicas. Existe una valoración que ha realizado el inspector: en el área de peaje de Curro, 1,81 millones; en el área de peaje de Teo, 2,82; en el área de peaje de Pontevedra, 2,82. En total, 7,4 millones de euros. También se ha visto la necesidad de adaptación y adecuación de la vía a la normativa vigente, con actuaciones de mejora de la rodadura, adecuación de la señalización vertical y horizontal —lo que su señoría denomina el balizamiento— y adaptación de barreras de seguridad. Por último, en cuanto a las áreas de peaje de Miño y O Morrazo, en las proximidades del puente de Rande, de acuerdo con los trabajos y análisis realizados está previsto que se articulen de forma coordinada entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y la Diputación Provincial de A Coruña los mecanismos administrativos que permitan la ampliación de capacidad de las infraestructuras adyacentes a las áreas de peaje de la autopista AP-9. A este respecto quiero indicarle a su señoría que ya ha habido una reunión en los pasados meses.

Por lo que se refiere a la apertura del régimen sancionador y la conclusión del expediente informativo, en cuanto a la posibilidad o no de la imposición de penalizaciones a la empresa concesionaria a partir de las conclusiones que ya hemos recibido del instructor, en estos momentos se están analizando las actuaciones que proceden y está previsto que previamente a la resolución que dicte el delegado del Gobierno en las sociedades concesionarias de las autopistas nacionales de peaje se dé audiencia al concesionario para que opine lo que estime oportuno y se le exigirá también que en un plazo breve, posiblemente de uno o dos meses, respecto a las actuaciones que nosotros creemos que son necesarias, nos diga el plazo en el que las va a llevar a cabo y también el importe de las mismas. Estamos a la espera de comunicar al concesionario esta información y será el concesionario el que nos diga el plazo en el que tiene que llevar a cabo las actuaciones. Esta es la situación en la que estamos actualmente.

— MOTIVOS POR LOS QUE HA DECIDIDO ADIF NO INCLUIR LA CONEXIÓN SANTIAGO-OURENSE Y LA CONEXIÓN DEL EIXO ATLÁNTICO FERROVIARIO SANTIAGO-A CORUÑA ENTRE LAS LÍNEAS DE RESPONSABILIDAD DEL ENTE ADIF ALTA VELOCIDAD. (Número de expediente 181/002096).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, la correspondiente al punto 13.º, que también va a formular la diputada doña Rosana Pérez Fernández. Tiene la palabra.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Niño, Adif ha tomado la decisión de no incluir la conexión Santiago-Ourense y la conexión del eixo atlántico ferroviario Santiago-A Coruña entre las líneas de responsabilidad del ente ADIF Alta Velocidad. Nosotros quisiéramos saber cuáles han sido las razones que han llevado a tomar esta decisión.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, la responsabilidad de este Gobierno ante la situación económica actual nos planteó la necesidad de profundizar en la racionalización del sector ferroviario en el ámbito de competencia estatal en aras de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 31

lograr la máxima eficiencia en la gestión de los servicios asegurando el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria. A tal fin resultó necesaria la creación de una nueva entidad por escisión de la rama de actividad de construcción y administración de infraestructuras de alta velocidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de manera que la gestión de las redes que en ese momento administraba Adif y que presentaban notables diferencias, tanto desde el punto de vista técnico como económico y de financiación, se realizara de forma independiente. Así pues, se abordó un proceso de segregación de dicha rama de actividad integrándose en la nueva entidad pública empresarial creada al efecto, Adif Alta Velocidad, modificando el objeto de la entidad Adif. Con esta medida se ha permitido asimismo una mayor racionalización de la gestión de los recursos públicos y el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria, ya que la nueva entidad Adif Alta Velocidad financia mayoritariamente sus gastos con ingresos de los operadores y en general con ingresos de mercado, en tanto que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, lo que llamamos el Adif convencional, está financiado fundamentalmente con transferencias del presupuesto estatal. Así pues, Adif Alta Velocidad cumple los criterios del nuevo sistema europeo de cuentas, el denominado SEC 2010, que ha sido actualizado según una aprobación que se ha realizado el 21 de mayo de 2013 por parte del Parlamento y el Consejo de la Unión Europea, de manera que de lo que se trata en Adif Alta Velocidad es de que el ratio entre ventas y costes de producción sea superior al 50 %. De esta forma, Adif Alta Velocidad queda incluida dentro del sector de sociedades no financieras a efectos del cálculo de déficit y deuda pública en términos de contabilidad nacional.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Niño, nos ha expuesto un relato de los hechos que han venido ocurriendo efectivamente con la decisión que ha tomado el Gobierno de la segregación primero de Renfe y posteriormente de Adif, pero nosotros no le preguntábamos eso —en todo caso le agradezco que me lo recuerde—. Durante la convalidación del Real Decreto 15/2013 a primeros de este año, nosotros tuvimos la ocasión de posicionarnos precisamente sobre esa segregación. En otras palabras, lo que usted ha dicho fue lo que nosotros anteriormente dijimos con ocasión de ese debate: que efectivamente se creaba un Adif Alta Velocidad que sería un Adif de primera —a nuestro entender— y un Adif para la red convencional que sería la hermana fea. Entre otras cosas ADIF necesitaba poder seguir endeudándose y por eso se hace esa segregación. Hasta ahí, señor Niño, coincidimos, pero, ¿cuál es la razón, insisto, de que no se haya incluido la conexión Santiago-Ourense o la conexión del eixo atlántico Santiago-A Coruña?

Quiero recordarle que en ese trayecto Santiago-Ourense fue donde se produjo el accidente de Angrois del pasado año. Esa línea en concreto se inauguró en diciembre del año 2011 y resulta que desde diciembre de 2011, mucho antes incluso, hasta el 24 de julio del año 2013, los gallegos y gallegas y también el resto de los españoles creíamos que en Galiza teníamos alta velocidad, y lo creíamos porque el propio Gobierno, el anterior y el actual, se encargaron de decirlo por activa y por pasiva hasta el 24 julio 2013, día en que se produjo ese accidente. Esa misma noche efectivamente dejamos de tener alta velocidad. Nosotros queremos saber si lo que pasó de un día para otro, de un momento para otro, de ser alta velocidad a ser red convencional, influye precisamente en esta decisión del Adif. Queremos saber si esta decisión se toma por pura política comercial, para que no influya contabilizar dentro de las redes de alta velocidad ese tramo que fue donde se produjo el accidente.

También nos preocupan, señor Niño, algunas manifestaciones de los propios responsables del Adif que se han recogido en los medios de comunicación. Literalmente, sobre este reparto de líneas entre alta velocidad y red convencional, se dice: Se trata de un reparto de activos realizado según un criterio interno. A nosotros un criterio interno *a priori* nos parece poco objetivo, poco serio. Nosotros entendemos que catalogar un trazado de alta velocidad es algo que debe responder a cuestiones técnicas ferroviarias pero no a criterios internos. En todo caso, nos gustaría conocer cuáles son esos criterios internos y por qué estos tramos que le estoy citando no van a Adif Alta Velocidad. Incluso, señor Niño, nos gustaría saberlo porque, en el proceso judicial que se está llevando a cabo por el accidente de Angrois, los propios peritos del Adif manifestaron que ese trazado —lo estoy leyendo literalmente— responde a los parámetros de alta velocidad entre el kilómetro 1,033 en Ourense y el 85,041 en Santiago. Esto ha sido dicho por los propios peritos del Adif.

Primera cuestión, nos gustaría que nos aclarase si los gallegos tenemos alta velocidad o no. A estas alturas nosotros, particularmente en el BNG, estamos convencidos de que no la tenemos, pero nos gustaría que nos lo aclarase. En todo caso, queremos conocer si se ha priorizado en la toma de esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 32

decisión, si en estos criterios internos se ha tenido en cuenta que ahí se ha producido ese accidente y por tanto no interesa incluirlo. Le agradecería que me contestase, porque a estas alturas, cuando unos responsables del Adif dicen una cosa y otros dicen otra, esto ya pasa de castaño oscuro, como decíamos antes, o pasa de ser una confusión, como decimos ahora, es decir, ahora hay un caos con esta cuestión.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, le tengo que remitir al Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, donde se establece la reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y otras medidas urgentes en el orden económico, que fue el que determinó la creación con fecha 31 de diciembre de 2013 de la entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad. Por otro lado, quiero recordar a su señoría que la Orden del Ministerio de Fomento del 27 de diciembre de 2013 estableció qué activos y pasivos de la entidad pública empresarial Adif pasaban a ser titularidad de la entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad. La decisión de incluir o no la línea Ourense-Santiago-A Coruña dentro de la entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad fue una decisión meramente patrimonial que nada tiene que ver con el carácter de esta línea. Además, este criterio se revisará una vez que la línea se complete. La determinación de los activos y pasivos a incluir dentro de la entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad, como he dicho anteriormente, vino establecida por la necesidad de cumplir los criterios SEC 2010 a efectos del cálculo del déficit en contabilidad nacional. Así pues, Adif Alta Velocidad incorporó aquellos activos y pasivos que permitían el cálculo del ratio como empresa fuera del balance de la Administración pública a efectos de los mencionados criterios SEC 2010. Se trata por tanto de un asunto de carácter únicamente patrimonial interno de esta entidad que no tiene nada que ver con la operación y explotación ferroviaria de su trazado en modo alta velocidad o convencional. No dude de que esta línea es una prioridad para este Gobierno, al margen de que esté dentro de una entidad u otra. Ha dado a entender que ADIF convencional puede ser la hermana pobre o la entidad que no vaya a recibir recursos. Tengo que negarlo categóricamente. Por tanto, esté donde esté la línea entre Ourense, Santiago y A Coruña, gozará de una especial atención por nuestra parte.

— **DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE AVANCES PRODUCIDOS EN LAS ACTUACIONES NECESARIAS PARA LA ADAPTACIÓN AL ANCHO INTERNACIONAL DEL TRAMO MURCIA-CARTAGENA DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO. (Número de expediente 181/002097).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta. Figura como punto del orden del día 14.º y la va a formular el diputado don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor Niño, bienvenido a la Comisión de Fomento. Sabida es la importancia que tiene el corredor mediterráneo en las infraestructuras y en la vertebración de nuestro país. El Grupo Parlamentario Popular, tanto en el poder como en la oposición, es decir en todo momento, lo ha apoyado y su compromiso con el corredor es indudable. Bastaría señalar dos fechas: 2007, cuando se produjo la declaración de Castellón con todos los alcaldes de la ribera mediterránea, con un apoyo claro al corredor mediterráneo y a su apuesta definitiva y clara por la implantación, y 2012, cuando utilizando la misma ciudad de Castellón la actual ministra de Fomento, doña Ana Pastor, hizo una declaración de apoyo incuestionable al corredor y expresó su compromiso para que este llegara hasta Cartagena antes de 2016 o en 2016. Así pues, no hay duda ninguna sobre cuál es la postura del Partido Popular y del Grupo Parlamentario Popular. No podía ser de otra manera, ya que la trascendencia que tiene el corredor mediterráneo es amplísima porque afecta al 45 % del producto interior bruto de España, por lo cual la trascendencia logística, la trascendencia intermodal y la trascendencia en el volumen de mercancías —también de pasajeros, pero en este caso de mercancías— que tiene que venir a confluir en el uso y en la puesta en servicio del corredor mediterráneo es mucha. De hecho, se están haciendo obras y se le ha dado un impulso importante. En esta legislatura se están haciendo obras, aunque no desde luego con las inversiones que nos hubieran gustado a todos, como pasa siempre, pero evidentemente con una especial atención para que puedan conformar definitivamente el cumplimiento de los compromisos por parte de la ministra, y se seguirán haciendo en el futuro.

Curiosamente, el último tramo de los anunciados por la ministra es el de Murcia-Cartagena. La declaración de Castellón, como he dicho anteriormente, implicaba la puesta en servicio hasta Cartagena,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 33

curiosamente mi tierra. La importancia o la trascendencia de este final del trayecto no vienen de que sea mi tierra —evidentemente es una circunstancia menor—, sino porque precisamente el corredor mediterráneo de mercancías confluye para poder incorporar un puerto importante dentro de la oferta multimodal dentro del Mediterráneo, y además permite la polivalencia para que la vía soporte el transporte de pasajeros también en alta velocidad y pueda conectar la Región de Murcia, la ciudad de Cartagena, tanto con Madrid, con pasajeros, como también con Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona y Barcelona-frontera francesa, también con pasajeros, al margen de las mercancías. Lo relevante aquí es la terminación de este corredor y conocer qué es lo que está haciendo el Gobierno para ello. Lo más importante, insisto, no es solamente lo que digan los Presupuestos Generales del Estado para 2015 —que lo sabemos y que es una cantidad suficiente para la fase en la que estamos—, sino también las previsiones para los siguientes años y la confirmación, por parte en este caso del secretario general de Infraestructuras, de que efectivamente se están llevando a cabo las actuaciones para poder cumplir los compromisos que la ministra ha asumido con relación a esa obra.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señor Ayala, como bien ha indicado, el corredor del Mediterráneo es para este ministerio y para este Gobierno una prioridad, como lo demuestra que en lo que llevamos de legislatura —incluyendo la previsión para el año 2015— se van a presupuestar cerca de 5.000 millones de euros. Hay que tener en cuenta que se trata de una infraestructura que forma parte de la red básica de la red transeuropea de transporte que aprobó la Unión Europea en noviembre del año 2013. En diciembre de 2012, la ministra presentó —como ha recordado su señoría— el proyecto de implantación del ancho estándar en el corredor del Mediterráneo que incluía la implantación del ancho estándar o ancho mixto en todo el tramo desde la frontera francesa hasta Murcia-Cartagena, en total 933 kilómetros de longitud. También incluía algo que es muy importante para el tráfico de mercancías, la construcción de apartaderos de longitud estándar interoperable de 750 metros, así como la electrificación de todo el tramo.

Quiero mencionar algunos hitos que ya se han conseguido a lo largo de esta legislatura. Por una parte, a finales de 2012 completamos la línea de alta velocidad Barcelona-Figueras, que se puso en servicio el 8 de enero de 2013; en septiembre de 2012 también se puso en servicio el acceso provisional en ancho estándar y ancho ibérico al puerto de Barcelona y en abril de 2012 nos comprometimos a poner en marcha el proyecto de implantación de ancho estándar en el corredor del Mediterráneo desde Castellbisbal hasta Murcia-Cartagena. Así, quiero indicar que ya están en marcha todas las obras entre Castellbisbal y Vilaseca y hemos iniciado los trabajos correspondientes a las instalaciones de seguridad y comunicaciones. En agosto de 2012 reactivamos las obras de montaje de vía de la nueva línea de alta velocidad entre Vandellòs y Tarragona y hemos licitado contratos por importe de 143,4 millones de euros, entre los que cabe destacar el de instalaciones de seguridad y comunicaciones, por importe de 115,6 millones de euros, y la electrificación de la conexión del corredor mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, por importe de 25,4 millones de euros. A su vez, entre Vandellòs y Tarragona hemos adjudicado todas las obras de implantación de ancho estándar, con una inversión prevista de 293 millones de euros, y en junio de 2013 conseguimos llegar con el AVE a Alicante. Pero no nos quedamos ahí y seguimos trabajando en las obras del tramo Monforte del Cid-Murcia, que permitirá la llegada de la alta velocidad a Murcia en el año 2015.

Su señoría me ha preguntado concretamente por la implantación del ancho estándar entre Murcia y Cartagena. He citado como preámbulo todas las obras anteriores porque no tiene ningún sentido para las mercancías que se implante el ancho internacional en esta línea si antes no hemos realizado importantes avances en el itinerario que he indicado anteriormente. En cuanto al tramo entre Murcia y Cartagena, entre Murcia-Cargas y Cartagena-Escombreras se implantará el ancho mixto en vía única electrificada, lo que va a permitir que el ancho mixto tanto al puerto de Escombreras como a la terminal Murcia-Cargas pueda ser una realidad. Para ello tenemos actualmente en fase de supervisión los proyectos de infraestructura y vías que suponen una inversión de 41,6 millones de euros, así como los de instalaciones de seguridad y comunicaciones, que van a suponer una inversión de 13,6 millones de euros. Además, están en redacción los proyectos de electrificación de la línea y algo muy importante, la instalación de apartaderos de 750 metros para trenes. Actualmente también está en redacción el proyecto del apartadero de Torre-Pacheco, mientras que el del Reguerón está incluido en el proyecto de Murcia-Cargas, Cartagena-Escombreras y que está actualmente en fase de supervisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 34

Me gustaría destacar también que estamos trabajando en los estudios para la nueva estación de Cartagena. Como conocen sus señorías, estos estudios se llevan a cabo a través de la sociedad Cartagena Alta Velocidad y en la que estamos trabajando de manera conjunta con el Ayuntamiento de Cartagena y la Región de Murcia. Muestra de nuestro compromiso con la línea de alta velocidad Murcia-Cartagena para poder dar continuidad a las actuaciones que hemos realizado y a las que me he referido anteriormente es que hemos dotado en el presupuesto del año 2015 una anualidad de 5 millones de euros, que será suficiente para licitar las obras y poder comenzar las actuaciones con el objetivo de poder llegar en ancho estándar tanto a la ciudad como al puerto de Cartagena.

— DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA ÁNGELES ESTELLER RUEDAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE FECHA PREVISTA PARA RETOMAR LAS OBRAS DE LA VARIANTE DE VALLIRANA EN LA CARRETERA N-340. (Número de expediente 181/002098).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, punto 15.º del orden del día, y que va a formular la diputada doña María Ángeles Esteller Ruedas. Tiene la palabra.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Señor secretario general, el Grupo Popular quiere conocer cuándo va a retomar el Gobierno las obras de la variante de Vallirana en la carretera N-340. Lo hacemos porque es una obra muy necesaria. Quiero recordar que su construcción ha sido ampliamente reclamada por los vecinos del municipio desde hace más de veinte años. Fue iniciada por el Gobierno del Partido Popular y paralizada por el Gobierno del Partido Socialista. Hay razones solventes para defender esta obra y esta actuación tan importante porque debe absorber un denso tráfico que actualmente pasa por el centro de la población, que está calculado —varía según la fuente consultada— entre 24.000 y 30.000 vehículos al día, con grandes problemas de seguridad, de polución y de los ruidos que conlleva. También tiene un gran impacto en la comarca, ya que les recuerdo que es la única vía libre de peaje que conecta Barcelona con el Alt Penedès y también hacia Tarragona. Tiene igualmente un impacto económico, ya que favorecerá la actividad económica en los municipios de Vallirana, Cervelló o Subirats. Todo ello ha hecho que muchas instituciones, desde los ayuntamientos hasta los agentes sociales, defiendan y consideren que es del todo necesario reemprender estas obras.

Quiero resumir en lo que consiste esta obra de 2,2 kilómetros de longitud que incluye un túnel de 1,35 kilómetros. Hay una parte de la obra que ya está finalizada, un 36 % aproximadamente, por importe de unos 44 millones de euros, pero queda otra parte importante por acometer. Esta variante, como decía, la inició el Gobierno del Partido Popular en 2004. Ha sido objeto de modificaciones y de paralizaciones. Ha habido motivos técnicos —minas de plomo, minas de yeso, aumentos presupuestarios—, pero también ha habido una falta de prioridad por parte de los Gobiernos socialistas, que no la incorporaron en sus presupuestos. Fue paralizada en 2009 y definitivamente en 2011, en que se frenó la construcción del túnel. El Gobierno del Partido Popular y la ministra se comprometieron a priorizar esta variante, como así ha sido. Fue incorporada en los presupuestos de 2014 con 200.000 euros y lo ha sido en los presupuestos de 2015, con previsiones en los presupuestos de 2016 y 2017. Quiero recordar que todos estos aumentos presupuestarios de la variante de Vallirana van acompañados de la apuesta que ha hecho el ministerio por la provincia de Barcelona, donde se ha incrementado un 10 % el presupuesto para 2015, que son 518 millones, con una subida del 8 %. Pensamos también que en carreteras ha habido un gran incremento de obras e inversiones por parte del ministerio, en este caso 40 millones más. Por lo tanto, en este contexto queremos conocer cuándo se van a iniciar las obras de esta variante que, como decía, es tan importante para la comarca y para toda la zona.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señora Esteller, como bien ha dicho, la variante de la carretera N-340 en Vallirana tiene un presupuesto vigente de ejecución de 125,22 millones de euros y una longitud de 2,2 kilómetros, de los que 1,3 discurren en túnel. Esta actuación tiene gran importancia y calado, pues supondrá un trazado alternativo a la travesía de esta localidad en el entorno metropolitano de Barcelona, por la que transitan más de 20.000 vehículos al día. Quiero indicar, por dar algunos antecedentes, que el contrato para la realización del proyecto de la variante fue licitado en marzo del año 2000; el proyecto de construcción fue aprobado en junio de 2003 y las obras fueron licitadas en septiembre del mismo año y adjudicadas en enero de 2004 por importe —entonces— de 49,45 millones de euros. Por tanto, el proyecto y el inicio de las obras de la variante fueron impulsadas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 35

por el Gobierno del Partido Popular. Las obras de la variante debieron haber concluido, de acuerdo con el plazo que se establecía en el momento de la adjudicación de las obras, en 2007, pero ello no fue posible debido a las paralizaciones y retrasos durante las pasadas legislaturas. Así, entre 2004 y finales de 2011 hubiese bastado con continuar el esfuerzo iniciado en la etapa anterior, sin embargo, pasaron casi ocho años y a principios de la presente legislatura constatamos que las obras se encontraban prácticamente paralizadas, que tenían una ejecución baja, inferior al 30 %, y que se había incrementado el presupuesto de ejecución en un 142,8 %, es decir, se había incrementado en 72,11 millones de euros debido a la aprobación de un proyecto modificado en el año 2009 para la ejecución del túnel en dicho tramo.

Durante la presente legislatura una de las prioridades del Ministerio de Fomento, junto al impulso de la modernización, mejora y mantenimiento de la red de carreteras del Estado ha sido la necesidad de hacer frente a la deuda pendiente que se arrastraba como consecuencia de la gestión realizada en etapas anteriores. Así, hemos hecho ya frente al pago de 1.400 millones de euros en concepto de obligaciones para el abono de expropiaciones a particulares y el abono de deudas contraídas durante la anterior legislatura con proveedores y empresas. Adicionalmente a estas deudas valoradas en 1.400 millones de euros, el pasado mes de septiembre se ha aprobado por el Consejo de Ministros un crédito extraordinario para el pago de obligaciones adicionales en la Dirección General de Carreteras por importe de 531 millones de euros. Por tanto, estamos hablando de una deuda de 2.000 millones de euros. Poner al día los pagos no satisfechos ha sido una de las prioridades para garantizar la sostenibilidad de las inversiones en el futuro del Ministerio de Fomento, pero inevitablemente ha restado capacidad inversora que hubiéramos deseado, en concreto para un proyecto tan necesario y urgente como es la variante de Vallirana. El Gobierno es plenamente consciente de la necesidad de dotar a la variante de Vallirana de una infraestructura que pueda liberar del tráfico que actualmente soporta la travesía de la N-340, al que me he referido anteriormente, y por eso venimos trabajando en la reactivación de la obra. Si ello no ha sido posible en 2012 y 2013 ha sido porque la ejecución del túnel requiere un compromiso importante de inversión durante un espacio de tiempo prolongado, al que hasta ahora no se ha podido hacer frente debido, como he dicho anteriormente, a la necesidad de sanear la deuda pendiente de ejercicios anteriores. Nuestro objetivo, conforme se ponen al día los pagos retrasados, es ir retomando las obras que están paralizadas. Por este motivo, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014 y en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2015 contemplamos la partida para reactivar las obras de la variante. De este modo el Ministerio de Fomento tiene previsto retomar las obras a finales del año 2014 y proseguir con su ejecución de manera ininterrumpida en futuros ejercicios hasta su finalización. No es solo importante iniciar las obras, sino que ya no se paralizen. En los últimos meses estamos trabajando intensamente en todas las actuaciones que son necesarias para reactivar las obras en los próximos días. De acuerdo con ello, y una vez consultados los servicios técnicos de la Dirección General de Carreteras, les puedo anunciar en sede parlamentaria que las obras se retomarán de forma definitiva hasta su finalización en la semana del día 17 de noviembre, es decir, durante la próxima semana. Además tenemos previsto mantener reuniones periódicas con el Ayuntamiento de Vallirana con el objeto de mantener en todo momento informado al consistorio de los trabajos que se lleven a cabo y del avance de las obras.

— DEL DIPUTADO DON MANUEL MORA BERNAT, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE AVANCES CONSEGUIDOS EN LOS EJES A-23 Y A-21 EN ARAGÓN EN LA X LEGISLATURA. (Número de expediente 181/002099).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 16 del orden del día, que formula el diputado don Manuel Mora Bernat. Tiene la palabra.

El señor **MORA BERNAT**: Señor secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño, bienvenido de nuevo a esta Comisión. El eje A-21, conocido como autovía del Pirineo, y el eje A-23, también llamado autovía del Mudéjar, son claves para la vertebración del territorio español y para su interconexión con Francia, pero en la Comunidad Autónoma de Aragón estas dos autovías son esenciales, ya que además de vertebrar el territorio, facilitan el acceso de turistas y esquiadores al Pirineo aragonés, en el caso de la A-21 y, en el caso de la A-23, dota a nuestra comunidad autónoma del único paso fronterizo de gran capacidad existente en los Pirineos oscenses y, visto lo acontecido en los últimos días, es un paso seguro de conexión con Europa a través de Francia, y lo de seguro no es solamente en la cuestión de seguridad vial en la circulación de vehículos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 36

Estas dos vías, que se unen en la ciudad de Jaca, antigua capital del Reino de Aragón, han tenido luces y sombras, pero como casi toda las obras de infraestructuras del Estado llevadas a cabo en la Comunidad Autónoma de Aragón denotan un impulso y una paralización según cuál sea el partido político que gobierne. Por suerte o por desgracia casi siempre esos parones vienen de la mano de un Gobierno socialista, de tal manera que durante los dos últimos Gobiernos del señor Rodríguez Zapatero estas dos vías sufrieron paralizaciones en todos sus tramos, lo que se contraponen con el impulso realizado por el Ministerio de Fomento en esta legislatura, en la que ya hemos tenido el placer de acompañar a la ministra y a usted mismo en la inauguración de varios tramos. Esas inauguraciones son el paso previo para su puesta en uso, denotan el compromiso del Gobierno con las infraestructuras en mi comunidad y afirman la intención del actual Gobierno de abrir conexiones con Europa —no olvidemos que nuestro principal mercado es la Unión Europea—, además de comprometerse en infraestructuras transfronterizas de forma internacional, no como la travesía central de los Pirineos que quedó en el olvido gracias al ministro Pepe Blanco. La puesta en funcionamiento de los nuevos tramos, tanto en la A-21 como en la A-23, van a servir para que aquellos esquiadores que se van a desplazar este invierno a las estaciones de esquí altoaragonesas lo puedan hacer en unas mayores condiciones de seguridad y con menores tiempos de circulación, al igual que todos los montañeros que visiten el paraíso del pirineísmo en España, lo cual facilitará que la industria más importante de la provincia de Huesca, que es el turismo, pueda tener una mayor potenciación, con lo que podremos fijar las poblaciones que circundan estas dos vías. Cabe destacar que la provincia de Huesca está formada por numerosos pueblos pequeños, con baja densidad de población y con una población muy envejecida. Así pues, estas dos infraestructuras son clave para el impulso de la mayor industria de la provincia de Huesca, que es el turismo, pero también para evitar que muchos de nuestros pueblos desaparezcan, ya que estas infraestructuras van a acercar en tiempo los hospitales y las universidades a estos núcleos.

En el caso de la A-23, va a seguir permitiendo la comunicación con los habitantes de la cara norte de los Pirineos, cuestión no menor, ya que las costumbres y los vínculos con el país vecino estaban muy arraigados en los pueblos pirenaicos. Con esta nueva infraestructura se va a seguir contando con esa relación que en algunos puntos del Pirineo, debido a la carencia de estos pasos fronterizos para vehículos, ha desaparecido en los últimos años. La A-23 es un eje que unirá el Levante con el Cantábrico con una vía de alta capacidad y que facilitará la movilidad de vehículos procedentes de la Unión Europea a través del Estado español y el transporte de mercancías del Mediterráneo al Atlántico y viceversa, dando sentido a las plataformas logísticas existentes en las provincias de Aragón, como son Plaza en la provincia de Zaragoza, Pihus en la capital de Huesca y Platea en Teruel, y poniendo también en valor toda la industria agroganadera aragonesa, ya que los productos ganaderos y agrícolas tendrán, gracias a estas dos vías, una mayor salida a los mercados exteriores.

Por esto, señor Niño, mi pregunta es si me puede usted indicar los avances conseguidos en estos dos ejes en la Comunidad Autónoma de Aragón durante esta legislatura. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, tiene la palabra don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señor Mora, como bien conoce, la autovía A-21 conectará Pamplona con la futura autovía Mudéjar, que es la A-23, en Jaca, y conformarán, una vez finalizadas ambas infraestructuras, junto con la autovía A-22, entre Lleida y Huesca, un nuevo eje de gran capacidad que comunicará el corredor del Mediterráneo y la cornisa cantábrica. Este nuevo eje ofrecerá una alternativa de alta capacidad a las actuales carreteras convencionales, la N-330 y la N-240, y supondrá un importante avance desde el punto de vista funcional en las condiciones existentes de comunicación en el valle del Ebro, del que se beneficiará tanto el tráfico de mercancías de largo recorrido como el generado por el turismo, al que ha hecho referencia su señoría, fomentando asimismo la actividad económica en el Alto Aragón y el desarrollo de este corredor de comunicación transversal. Por tanto, este eje es prioritario y estratégico para el Ministerio de Fomento y, como tal, las autovías que lo conforman han sido incluidas por el Gobierno en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, el Pitvi. En este sentido, durante esta legislatura se han conseguido y están previstos importantes logros y avances para la consecución de este eje y, en particular, de las autovías A-23 y A-21, por las que pregunta su señoría, desbloqueando la ejecución de tramos paralizados durante las legislaturas anteriores.

En la autovía A-21, que es la autovía entre Jaca y Pamplona, hemos puesto en servicio el pasado 24 de junio 2013 el tramo Tiermas— límite de provincia de Zaragoza— con Navarra, que da continuidad a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 37

autovía del lado navarro y que captará gran parte del tráfico de medio y largo recorrido de la antigua N-240, permitiendo una mejor circulación a los usuarios. En mayo de 2014 hemos retomado las obras del tramo entre la A-1601 y el enlace de Sigüés, paralizadas desde el año 2010.

En la autovía A-23, que es la autovía entre Huesca y Jaca, hemos puesto en servicio en julio de 2014, el pasado mes de julio, el tramo Sabiñánigo sur-Sabiñánigo este. En lo que se refiere al tramo Nueno-Congosto de Isuela, también se ha puesto en servicio el pasado mes de julio de 2014 y este pasado mes de octubre el tramo entre Arguis y Alto de Monrepós, que es una obra que se ha ejecutado según el método alemán. Además, en la A-23 hemos retomado en 2014 la ejecución del tramo Caldearenas-Lanave, que también estaba paralizada.

En lo que se refiere al desarrollo de las actuaciones que tenemos previstas para la autovía A-21, en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 se contempla una inversión importante de 26,2 millones de euros. Esta inversión nos va a permitir, por una parte, retomar las obras del tramo Jaca oeste— Santa Cilia, de la A-21, a las que en los Presupuestos Generales del Estado de 2015 vamos a destinar 6 millones de euros, y vamos a destinar 20,2 millones de euros para continuar con las obras en ejecución del tramo de enlace con la A-1601, Sigüés, en Zaragoza, que nos permitirá ponerla en servicio a finales del año 2015.

Por lo que se refiere a la autovía A-23, el proyecto de Presupuestos Generales del Estado de 2015 contempla un importante dotación de 48,04 millones de euros. En esta dotación no se incluyen los 3 millones de euros del tramo del Congosto de Isuela a Arguis, porque se ejecutarán según el método alemán; por tanto, no se abona durante el año 2015. Estas inversiones, por valor de 48,04 millones de euros, van a permitir reactivar las obras del tramo Congosto de Isuela-Arguis, obra adjudicada por la Dirección General de Carreteras bajo la modalidad del método alemán. También nos va a permitir retomar las obras del tramo Alto de Monrepós-Caldearenas e impulsar en este caso la previsión de inversiones de 10,7 millones de euros. El anterior tramo de Congosto de Isuela-Arguis no tiene reflejo presupuestario ya que se realiza mediante la modalidad del método alemán, pero la inversión prevista va a ser de 3 millones de euros.

Finalmente en esta importante infraestructura vamos a impulsar las obras del tramo Caldearenas-Lanave, adjudicadas por Seittsa y que hemos reactivado este año 2014. Por tanto, queda claro el compromiso del Gobierno y del Ministerio de Fomento con las infraestructuras en Aragón, y concretamente con estas dos importantes autovías: la A-23 y la A-21.

— DE LA DIPUTADA DOÑA CELINDA SÁNCHEZ GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE EL GRADO DE AVANCE DE LAS OBRAS DE MEJORA EN LA LÍNEA CONVENCIONAL PALENCIA-SANTANDER. (Número de expediente 181/002101.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es el punto 17.º del orden del día y que va a formular la diputada doña Celinda Sánchez García.

La señora **SÁNCHEZ GARCÍA**: Señor Niño, la situación de la vía férrea Palencia-Santander ha sido objeto de debate en esta Cámara en infinidad de ocasiones, sobre todo en los últimos años de la pasada legislatura socialista. Dicho trazado, como usted sabe, es de vital importancia para mi provincia, Palencia, y por ende para Castilla y León, ya que es la salida de la meseta a Cantabria y a su puerto y, por tanto, necesario e imprescindible para una mejor red de distribución de viajeros y mercancías entre Madrid, Valladolid, Palencia y Santander. En los últimos años los parlamentarios de Palencia y de Cantabria hicieron múltiples preguntas por escrito y orales al ministerio sobre algo tan importante como son las incidencias en esa línea, que son demasiado frecuentes —yo diría que excesivamente frecuentes— en una distancia entre una y otra estación de no más de 217 kilómetros en vía única y supongo que con una velocidad máxima de 120 kilómetros por hora. Con lo cual, dicho trayecto viene a tener una duración de tres horas sin incidencias, aunque lo habitual es que haya alguna incidencia.

La pregunta es por qué hay tantas incidencias en esa línea. Sabemos que el trazado es abrupto, no es liso, pero se me ocurre pensar e imagino —a lo mejor imagino acertadamente— que es por el mal estado de esas infraestructuras, incluyendo las catenarias, como consecuencia de no haber tenido inversiones para mejorarlas y renovarlas, porque no entendemos otra explicación. Pues bien, las respuestas a esta y otras preguntas sobre lo que estoy diciendo de suspensión temporal de esos servicios y medidas que tuviera previsto tomar al Gobierno para garantizar la correcta prestación de dichos servicios así como cuantía y plazos para ejecutarlos no han podido ser más decepcionante, es decir, se llenaban

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 38

folios de respuestas por escrito pero no decían nada de lo preguntado. Detallaban una serie de actuaciones obviando lo más concreto, ya que lo que se preguntaba eran fechas y presupuestos para paliar esas incidencias. Por cierto, no sé si tengo las cifras oficiales o no, pero las incidencias en el año 2010 fueron 743 y afectaron a casi 2.000 trenes, mientras que en el año 2011 hubo 600 incidencias y afectaron a otros mil trenes, que supongo eran de mercancías y viajeros, es decir, de media distancia, de cercanías y de larga distancia.

Yo tenía preparada una intervención pero, si me lo permite, la voy a obviar y voy a leer textualmente la última respuesta del Gobierno socialista a esto que yo le estoy diciendo. Esta pregunta es precisamente de últimos de abril de 2011 y es sobre lo que aquí se habla, de lo que preguntan y de lo que contestan. La pregunta era concreta y escueta: ¿Qué medidas se están adoptando para garantizar y normalizar la correcta prestación de los servicios ferroviarios convencionales Santander-Palencia, a cuánto ascienden las inversiones para ello y en qué plazos se van a realizar dichas inversiones y con cargo a qué presupuesto? Yo soy lega en la materia, usted es el docto, así que supongo que lo que yo ahora le lea textualmente le suene, pero lo que se ha preguntado no es eso. Me contestan diciendo que de un total de más de 2.230 trenes que circulaban hay una incidencia mínima, que tienen 500.000 viajeros, que hay casi 20.000 trenes que discurren entre Reinosa y Santander, etcétera. Pero lo más importante es que dice que Renfe Operadora ha tomado las siguientes medidas para mejorar los servicios ferroviarios entre Palencia y Santander: Se van a sustituir los vehículos, 440, por otros de mejores condiciones, confort y fiabilidad —o sea, que los que tenemos no eran fiables—, van a regular los pantógrafos, van a purgar los materiales que hayan de pernoctar en estaciones con bajas temperaturas y van a mantener el material en marcha a fin de evitar la congelación de las tuberías —para nota—. Va a haber un seguimiento diario de evolución de las averías de material relacionadas con la climatología y el control de recursos de tracción —ni me entero—; va a haber asistencias técnicas en cabeceras estratégicas; va a haber vigilancia activa de las composiciones de los trenes desde una hora antes de la salida de origen —no sé si se puede o no se puede circular—; va a haber un establecimiento de planes alternativos, en previsión de retrasos a la llegada; va a haber una coordinación con circulación ADIF para establecer las medidas extraordinarias en función de la evolución de la climatología —esto ya es para nota—; habrá un refuerzo de la información al cliente en los trenes —claro, porque ahora no se nos dice absolutamente nada—; además, asignación de personal en las cabeceras para el mantenimiento de los trenes en marcha durante la noche —esto es totalmente alucinante (**Rumores**)— o el precalentamiento con al menos una hora antes de salida —a usted que sabe de estos temas le sonarán, pero a mí me deja perpleja—; acompañamiento selectivo de trenes en función de la situación del material y refuerzo de los centros de gestión. (**Protestas**). Cuando yo pregunto a cuánto ascienden las inversiones y en qué plazo se van a realizar, esto es lo que se me contesta: no sé qué inversiones, no sé de qué va el tema. Señorías, es verdad, lo han dicho aquí: el papel lo aguanta todo; aguanta demasiado. En argot taurino diría que con esta respuesta se me ha dado una larga cambiada.

Quisiera pedirle, señor Niño, que me dijera algo positivo —y lo espero con ilusión— porque yo confío en que desde que ha entrado el Gobierno del Partido Popular está dando un impulso a todos estos temas, independientemente de la precaria situación económica en la que nos encontramos. Me gustaría saber cuál es el grado de obras en la mejora de la vía convencional entre Palencia-Santander. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Responde el secretario general, don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señora Sánchez, para dar respuesta al abanico de problemas que existía en esta línea entre Palencia y Santander, el pasado 3 de mayo de 2013 la ministra presentó un Plan para la modernización de la conexión ferroviaria de Cantabria con la meseta central. Este plan contempla, en una primera fase, la mejora de la línea convencional entre Palencia y Santander que, como bien ha recordado su señoría, tiene una longitud de 217 kilómetros, para actuar sobre la infraestructura: la vía, la electrificación y las instalaciones de seguridad. La inversión global prevista —datos actuales— en la mejora de la línea entre Palencia y Santander será de 133,7 millones de euros.

Voy a detallar en qué consisten las actuaciones que se están llevando a cabo y que vamos a continuar. Las principales actuaciones son las siguientes. En primer lugar, en lo que se refiere a la infraestructura se está llevando a cabo el acondicionamiento de los túneles, los puentes y las trincheras de todo el recorrido para mejorar su estado y las condiciones de explotación. En estas infraestructuras a las que me he referido hay y había —porque algunas ya se han suprimido— limitaciones temporales de velocidad. Con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 39

estas actuaciones se van a eliminar estas limitaciones temporales de velocidad y, por tanto, mejorar la velocidad de los trenes.

En segundo lugar, dentro del capítulo de la renovación del carril, traviesas y aparatos de vía hemos dividido el itinerario en tres tramos: el primer tramo, Palencia-Mataporquera; el segundo, Mataporquera-Torrelavega, y el tercero, Torrelavega-Santander. En el conjunto de estos tramos, la inversión prevista va a ser de 105,22 millones de euros. Voy a dar el detalle de las actuaciones. Por lo que se refiere a las obras de renovación de vía, que se iniciaron el pasado mes de enero, de los tramos Palencia-Espinosa/El Caballo y Espinosa/El Caballo-Mataporquera, la inversión asciende en el primer tramo a 7,21 millones de euros, y en el segundo, a 5,88 millones de euro. A estos importes hay que sumar la inversión directa de ADIF en materiales por importe de 20 millones y de 13,52 millones, respectivamente. Por lo tanto, en las obras de renovación de vía el total de la inversión va a ser de 46,61 millones de euros. En cuanto a las obras de renovación de vía entre Torrelavega y Santander, la cifra que tenemos pensado invertir, incluyendo no solamente las obras de renovación sino también los materiales, será de 32,09 millones de euros. En cuanto a las obras de renovación de vía entre Mataporquera y Torrelavega han sido adjudicadas en el consejo de administración de ADIF del pasado 31 de octubre por un valor de 5,3 millones de euros, a los que hay que añadir 7,1 millones de euros. En total, para las obras de renovación de vía entre Mataporquera y Torrelavega, la inversión que prevemos es de 12,4 millones de euros.

En tercer lugar, por lo que se refiere a la electrificación y concretamente a la renovación de la catenaria se ha finalizado ya el tramo entre Santander y Mataporquera y en el resto de los tramos, entre Palencia y Mataporquera, se están llevando a cabo las actuaciones de renovación de la catenaria. La inversión total que se prevé es de 38,5 millones de euros, habiendo ya ejecutado 21,87 millones de euros. Por darle algún detalle de estos tramos, actualmente la renovación de la catenaria entre Palencia y Marcilla tiene una inversión de 6,19 millones de euros; la renovación de la catenaria entre Marcilla de Campos-Alar del Rey, 7,01 millones de euros; y entre Alar del Rey-Mataporquera, 3,43 millones de euros. Por último, se han finalizado las obras de renovación de la catenaria en la estación de Aguilar de Campoo, así como en los tramos entre Aguilar de Campoo-Quintanilla de las Torres, Mataporquera-Reinosa, Reinosa-Bárcena, Bárcena-Torrelavega y Torrelavega-Santander.

En cuarto lugar, dentro del capítulo de electrificación en la rehabilitación de las subestaciones, se están llevando a cabo actuaciones en las subestaciones de Monzón de Campos, Frómista, Espinosa y Mave, así como otras actuaciones en Palencia, por un importe total de 4,1 millones de euros. Por último, está prevista la optimización de los sistemas de señalización y su coordinación con los equipos embarcados en los trenes.

Hay que tener en cuenta que estas actuaciones son compatibles con la futura construcción del nuevo acceso en alta velocidad a Santander, que se acometerán en fases posteriores. ¿Con ello qué se va a conseguir? Aparte de resolver los problemas de las incidencias a las que ha hecho referencia su señoría, se va a conseguir una importante mejora de los tiempos de viaje entre Palencia y Santander, ya que está previsto que se cubra el itinerario en dos horas y quince minutos y, lo que es más importante, no solamente que se cubra el itinerario en este tiempo de viaje, sino que además que sea un tiempo fiable y los usuarios no se tengan que bajar del tren y continuar su trayecto en autobús. Por tanto, se va a conseguir un ahorro de treinta minutos respecto del mejor tiempo de viaje que hoy existe.

Por otro lado, quiero señalar que una vez que se ponga en servicio la línea de alta velocidad en el tramo entre Valladolid y Palencia, que será en el año 2015, habrá una reducción de tiempos de viaje sustancial entre Madrid y Santander. La reducción del tiempo será de casi una hora, quedando el tiempo de viaje entre Madrid y Santander en tres horas y treinta minutos. Como puede comprobar su señoría, estamos trabajando en la renovación y mejora integral de la línea Palencia-Santander, habiendo ya finalizado algunas actuaciones como le he indicado anteriormente.

Vamos a seguir trabajando y así en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 hay una partida de 48,56 millones de euros: para la renovación de Torrelavega-Santander de 10,56 millones de euros y para la conexión Palencia-Santander de 38 millones de euros. Todo ello, para cumplir en el año 2015 con los plazos previstos y reducir los tiempos de viaje.

— **DEL DIPUTADO DON VICENTE GUILLÉN IZQUIERDO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INVERSIONES QUE EL GOBIERNO VA A REALIZAR EN ARAGÓN DURANTE EL AÑO 2015 EN SUS LÍNEAS FERROVIARIAS. (Número de expediente 181/002109).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura con el punto 18.º en el orden día y que va a formular el diputado don Vicente Guillén Izquierdo. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 40

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Mi pregunta, señor Niño, es bien sencilla de contestar: ¿Me puede concretar las inversiones que tiene previsto realizar el Gobierno en las líneas ferroviarias de Aragón durante el año 2015?

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señor Guillén, quiero darle algunos datos referentes a la red ferroviaria en Aragón porque a veces, cuando se habla de inversiones, se pierden de vista los activos humanos que se están dedicando a las infraestructuras ferroviarias, en este caso concreto a las líneas ferroviarias en Aragón. Como supongo conoce su señoría, actualmente la red ferroviaria en Aragón está formada por 1.324 kilómetros; de ellos, 355 son de alta velocidad y 969 kilómetros de la red convencional, incluyendo 17 kilómetros de cercanías. El número de actuaciones servidas por la red ferroviaria es de ciento diecisiete; de ellas, dos en alta velocidad. Para la administración de la red ferroviaria, actualmente entre Adif y Adif Alta Velocidad están trabajando 646 personas. Las previsiones de inversión del Estado en la Comunidad Autónoma de Aragón para el año 2015, que se reflejan en los Presupuestos Generales del Estado, tienen un valor de 67,4 cuatro millones de euros. Ello representa un incremento del 25 % respecto a los Presupuestos Generales del Estado del año 2014.

De manera resumida, quiero darles algunos datos de las inversiones. En alta velocidad, aparte de las inversiones en el mantenimiento de la infraestructura de alta velocidad —dato que no le voy a citar—, se incluyen inversiones en la reposición de activos por valor de 1,7 millones de euros. Para estudios en la línea de alta velocidad Zaragoza-Teruel, que continúa el estudio informativo, y para la travesía central de los Pirineos, para el conjunto de ambas, 0,3 millones de euros. En la red convencional, para nuevas inversiones, 8,3 millones de euros; de ellos, 2,4 millones de euros van a ser para la mejora de la línea entre Huesca y Canfranc, incluyendo también la estación de Canfranc. También prevemos para la instalación del tren-tierra entre Zaragoza, Caminreal y Teruel, 2,8 millones de euros; para obras de mejora de la funcionalidad y de otros tramos de la red ferroviaria, 0,4 millones de euros, y para actuaciones en estaciones, 0,6 millones de euros. La partida más importante es la destinada al mantenimiento de la red convencional, donde se prevé una inversión de 44,8 millones de euros. A su vez, Renfe tiene previsto invertir 12,3 millones de euros en el material móvil. Adicionalmente —también está incluido, como conocen sus señorías, en los Presupuestos Generales del Estado—, se prevén 22,5 millones de euros para subvenciones del transporte, las conocidas como OSP de Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Vicente Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: A lo largo de las intervenciones de esta mañana he oído una cosa que no me ha sorprendido, pero que la podemos aplicar al propio Gobierno, eso de que el papel lo aguanta todo, aunque es verdad que lo que no aguanta todo es la inteligencia de los ciudadanos. Señor Niño, cuatro presupuestos del Gobierno del Partido Popular en materia ferroviaria en Aragón se pueden calificar como la historia de un fracaso. Ustedes comprometieron con los españoles dos grandes líneas genéricas de trabajo en materia ferroviaria: la primera, impulsar las conexiones transfronterizas y, la segunda, unir las plataformas logísticas con los puertos. Respecto a la primera, en lo que respecta a Aragón, tengo que decirle que ha sido un fiasco. He oído aquí eso de que la travesía central del Pirineo la borró el ministro Blanco. Alguien se ha olvidado de que quien gobernaba en Europa era un tal Barroso, que no es precisamente del Partido Socialista, que digo yo que algo tendría que ver. En todo caso, tampoco han sido ustedes demasiado eficientes si tenemos en cuenta el titular de un periódico que dice: Bruselas confirma a Zaragoza en el eje mediterráneo y relega la travesía central. Por tanto, respecto a travesía central no hemos avanzado ni un milímetro en las negociaciones con la Unión Europea.

¿Pero qué ha pasado con la reapertura de la línea internacional de Canfranc? Pues que en materia presupuestaria hemos visto que el año pasado 1,3 millones de euros dieron lugar a que el titular del periódico más importante de Aragón dijera: Los presupuestos dejan en vía muerta la modernización de la línea de Canfranc. Para este año hay presupuestados 2,8 millones. Me imagino que este periódico dirá: En el año 2015 los presupuestos dejan malherida la modernización de la línea de Canfranc. Por tanto, señor Niño, respecto a la modernización de la línea de Canfranc no hemos avanzado absolutamente nada. Ni se ha firmado ningún convenio entre el Gobierno de Aragón y ADIF para que la línea ganase algo de operatividad, ni se ha producido lo que hace falta en esa línea, que es una intervención integral, ni se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 41

han recuperado los proyectos encargados en la etapa anterior del Gobierno del Partido Popular, como se comprometieron a hacer. La consecuencia de este flagrante incumplimiento se traduce en la prolongación del deterioro de esta línea, llena de limitaciones de velocidad que hacen que el viaje entre Zaragoza y Canfranc se prolongue más de cuatro horas, pese a tratarse de un trayecto de solo 217 kilómetros. Y mientras contemplamos esto en España, nos damos cuenta cómo en la parte francesa se invierten 105 millones de euros en el tramo de Oloron-Bedous, lo que deja más en evidencia la dejadez del Gobierno español, porque la última Cumbre bilateral España-Francia volvió a evidenciar cómo el Gobierno del Partido Popular relegó también esta reapertura de la línea internacional de Canfranc potenciando los pasos situados en los extremos.

Respecto a la línea de alta velocidad Zaragoza-Sagunto, como usted bien sabe, en esta línea se invirtieron cerca de 300 millones de euros. Sin embargo, esta línea adolece todavía de graves defectos. Han aumentado las limitaciones de velocidad; los trenes de mercancías que circulan por este tramo, normalmente los de tipo 100, lo hacen con medias de 100 kilómetros solo en 165 de los 180 kilómetros del trayecto, y la electrificación, que tiene aprobada la evaluación de impacto ambiental desde noviembre de 2010, ni está ni se la espera, salvo que usted me diga algo en contrario. Pero si este tramo adolece de problemas, el tramo entre Teruel y Sagunto ya es de traca. La distancia entre estas dos ciudades es de 140 kilómetros. En la mitad del trayecto no se supera la velocidad de 75 kilómetros y tan solo en 10 kilómetros se pueden superar los 100 kilómetros/hora. Eso sí, los trenes de mercancía apenas pueden superar los 30 kilómetros/hora. Entre enero de 2013 y noviembre de 2014 hemos pasado de nueve limitaciones de velocidad a 30 kilómetros/hora a ocho limitaciones de velocidad a 30 kilómetros/hora y una limitación a 20 kilómetros/hora. Por tanto, es verdad que vamos a más, como decía el eslogan del Partido Popular, pero vamos a más deficiencias, más deterioro de la línea y más dejadez del Gobierno, porque lo que ustedes han presupuestado para este tramo en los presupuestos del año 2015 se acerca casi a cero, para ser más exactos 50.000 euros. Una vergüenza, señor Niño, permítame que se lo diga con esta seriedad.

Con los tiempos actuales de viaje entre Zaragoza y Teruel hemos retrocedido al año 2006, cuando ni siquiera estaban finalizadas las obras ejecutadas entre estas ciudades. En el tramo Teruel-Sagunto hemos retrocedido al año 1999, cuando ni siquiera circulaban trenes con las velocidades que circulan ahora, en torno a los 160 kilómetros/hora. Es decir, tenemos una línea con más limitaciones de velocidad, con peores trenes porque ustedes nos cambiaron los TRD por los MAN 592, los conocidos vulgarmente como tamagochis, y la consecuencia de ello es que el tráfico de viajeros ha descendido un 25 % y cada vez pasan no solamente menos viajeros, sino menos mercancías. Yo quiero hacerle una pregunta: ¿Con los 16 millones de euros que tienen ustedes presupuestados en mantenimiento y conservación, van a intervenir para detener el deterioro de esta vía entre Teruel y Rubielos de Mora o en los tramos donde hay limitaciones de velocidad, fundamentalmente en los entornos de Barracas. ¿Se comprometen a gastarlos para suprimir al menos esas limitaciones de velocidad que existen en esta línea?

Para terminar, señor presidente, corredor Cantábrico-Mediterráneo. Ustedes sencillamente lo han abandonado; han abandonado un eje que apoya la Unión Europea, y además tal como estaba diseñado, con doble vía. ¿Qué han hecho ustedes? En un documento que sacó adif en el año 2013, ustedes dicen que Zaragoza-Castejón será de doble vía, que Castejón-Pamplona será de vía única UIC y que Alsasua-Vitoria tendrá vía doble con tercer carril. Es decir, abandonan ya la doble vía electrificada. Y la pregunta es: ¿Qué van a hacer ustedes en el tramo Zaragoza-Teruel? ¿Vamos a mantener una única vía, tal como está ahora, sin electrificar? Ya no le digo nada de lo que van a hacer entre Teruel y Sagunto. Nada, sencillamente, porque ustedes reiteradamente han dicho que no se van a gastar los 4.000 millones de euros que parece que contempla el estudio informativo que tiene en su poder el Ministerio de Fomento. Por lo tanto, reconózcalo, señor Niño, han abandonado ustedes el Cantábrico-Mediterráneo. No pasa nada, pero a los ciudadanos de Aragón les tenemos que decir la verdad. Porque el problema ya no es solamente que ustedes abandonen el Cantábrico-Mediterráneo; el problema es que ustedes han abandonado la línea convencional entre Zaragoza y Sagunto. En definitiva, señor Niño, sus compromisos con Aragón se han diluido como un azucarillo y hoy Aragón tiene unas infraestructuras ferroviarias más abandonadas, con peores trenes y con pérdida de viajeros y de mercancías que contradicen esas dos grandes apuestas que ustedes hicieron en su programa electoral: la de unir las plataformas logísticas con los puertos —y mal unen ustedes la plataforma logística de Zaragoza, que es la segunda de España, con el puerto de Sagunto— y avanzar en las infraestructuras transfronterizas. Por tanto —y con esto termino, señor presidente—, tienen ustedes otra oportunidad para mejorar las inversiones que tienen que hacer en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 42

las líneas ferroviarias de Aragón. Los presupuestos se van a debatir aquí, a partir de hoy mismo, y tienen la tramitación en el Senado. Yo quiero que usted se comprometa con los aragoneses y les diga que no van a hacer parches exclusivamente en estas líneas ferroviarias, sino que van a hacer las inversiones que en realidad requiere el sector del ferrocarril en Aragón.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Voy a detallarle las actuaciones concretas que estamos llevando a cabo en la red ferroviaria de Aragón. En primer lugar, vamos a seguir invirtiendo en la mejora de la línea entre Huesca y Canfranc y su adaptación al tráfico internacional, en lo que colaboramos, a través de un convenio, con la Diputación General de Aragón; convenio que contemplaba una inversión total de 3,6 millones de euros. Por lo que se refiere a los presupuestos del año 2015, como he indicado anteriormente, Adif va a destinar una partida de 2,4 millones de euros para desarrollar las actuaciones incluidas en el convenio y que actualmente están en fase de contratación. Por una parte, la mejora y adaptación para el tráfico internacional de la línea Huesca-Canfranc; el tramo entre Huesca y Plasencia del Monte, y las instalaciones de seguridad y comunicaciones, por un valor de 159.000 euros. También el proyecto constructivo de mejora y adaptación para el tráfico internacional del tramo Huesca-Plasencia del Monte y adecuación de la estación de Huesca, cuyas obras han sido adjudicadas por Adif el pasado mes de octubre por un importe de 151.000 euros. Por lo que se refiere al proyecto constructivo de mejora y adaptación en el tramo entre Huesca y Plasencia del Monte —la renovación de vía—, quiero indicar a su señoría que el pasado 7 de noviembre el comité de Adif ha adjudicado estas obras que tenían un presupuesto de licitación, incluyendo también el suministro de materiales, por valor de 2,6 millones de euros. Actualmente, por tanto, se encuentra en contratación una inversión de algo más de 3 millones de euros en obras de mejora y adaptación de la línea. Quiero indicar a su señoría, para su tranquilidad y la de todos los aragoneses, que se están tomando medidas de atención especial mediante los planes de mantenimiento que se hacen gracias a la inversión de mantenimiento de Adif para la rehabilitación y atención de la vía y para ir quitando las limitaciones temporales de velocidad.

Por lo que se refiere a la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, en primer lugar, su señoría ha hecho referencia a la electrificación y dice que parece ser que la declaración de impacto ambiental estaba en el año 2010. Entre la fecha de emisión de la declaración de impacto ambiental y finales de 2011 no se hizo absolutamente nada; se podía haber avanzado y haber licitado las obras. Creo que se hizo un intento mediante una colaboración público-privada que quedó en nada, como todas las colaboraciones público-privadas que intentaron sacar adelante en el ámbito ferroviario. En este sentido, quiero indicarle también que estamos trabajando de manera coordinada con el Gobierno de Aragón para llevar a cabo actuaciones que supongan una mejora sustancial entre Sagunto, Teruel y Zaragoza, potenciando el tráfico de mercancías en un itinerario —coincido con su señoría— importante para la conexión de los puertos del Mediterráneo con Zaragoza y el norte de España. Por lo que se refiere al tramo entre Zaragoza y Teruel, quiero indicar también a su señoría que los trabajos previos, el estudio informativo, los proyectos e incluso la adjudicación de las obras fueron realizados por un Gobierno del Partido Popular entre 2000 y 2004, lo que ha permitido que en los años sucesivos se hayan podido realizar importantes inversiones en esta línea. Estamos ahora mismo trabajando para la implantación del tren-tierra entre Zaragoza y Teruel, para lo cual, como he indicado al comienzo de mi intervención, Adif ha previsto una inversión de 2,8 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado para 2015. Está previsto que para llevar a cabo esta actuación se pueda realizar la firma de un convenio —espero que sea en los próximos meses— entre el Gobierno de Aragón y Adif para la mejora de esta línea, que no solo va a incluir la implantación del tren-tierra sino también llevar a cabo la redacción de los estudios y los proyectos para apartaderos que permitan un incremento de la capacidad en el tráfico de mercancías.

Asimismo, quiero indicar a su señoría que vamos a continuar con los estudios para el acondicionamiento de la línea entre Huesca y Pau en el lado español y la reapertura del túnel de Canfranc. Estamos trabajando para que sea una realidad en el horizonte temporal que contempla nuestra planificación. A este respecto, como supongo que conoce su señoría, el pasado 1 de julio se celebró una importante reunión del denominado grupo cuatripartito, en el que estamos el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Transporte francés, el Gobierno de Aquitania y el Gobierno de Aragón, donde se establecieron las pautas para priorizar las inversiones a corto y medio plazo y se presentaron las actuaciones en marcha. Por nuestra parte, presentamos las actuaciones que vamos a llevar a cabo dentro del convenio de colaboración entre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 43

el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Aragón para el acondicionamiento del itinerario entre Huesca y Canfranc, y fuimos informados de que se había superado el recurso presentado en el lado francés a la declaración de utilidad pública y que va a permitir que se pueda llevar a cabo el inicio de las obras entre Oloron y Bedous. Con la celebración de esta reunión se daba cumplimiento al compromiso de la última Cumbre hispano-francesa de noviembre de 2013. El objetivo de todas estas actuaciones es, lógicamente, que se pueda realizar el servicio ferroviario entre ambos países que, como sabe su señoría, está interrumpido en la parte francesa.

Por lo que se refiere a la Agrupación europea de interés económico de la travesía de gran capacidad, quiero indicarle dos cuestiones. La primera, que fue precisamente en la época de Loyola de Palacio —ya que ha hecho referencia a un comisario—, entonces comisaria de Transportes, cuando la travesía central fue incluida en los mapas ferroviarios. Este eje central, aunque no está en la red básica, sí está en la red global, lo cual va a permitir que se puedan seguir realizando los estudios para que esta actuación sea realidad en un horizonte a medio y a largo plazo. Hay que decir que se está trabajando con intensidad dentro de esta agrupación de interés económico y que el pasado 12 de septiembre se publicó la adjudicación del estudio territorial que se va a llevar a cabo previamente a la implantación de esta travesía de gran capacidad, estando previsto que antes de fin de año se licite un estudio de corredores conjuntamente entre España y Francia.

Por último, y a través de partidas de menor cuantía, quiero indicar que se están llevando a cabo inversiones puntuales en mejora de la seguridad de funcionalidad y también para mejorar la ingeniería en la red convencional, a las que me he referido al principio de mi intervención, por valor de 0,41 millones de euros; y también diversas actuaciones en las estaciones e instalaciones por valor de 0,57 millones de euros. Está prevista también una inversión de mejora de la terminal de mercancías en Zaragoza por valor de un millón de euros y se mantiene una importante partida para el mantenimiento de la red ferroviaria de Aragón por valor de 44,82 millones de euros.

— **DEL DIPUTADO DON JOAN RUIZ I CARBONELL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE CALENDARIO PREVISTO PARA IMPLANTAR EL TERCER CARRIL EN EL TRAYECTO VILASECA (TARRAGONA) Y CASTELLBISBAL (BARCELONA) Y SU CONEXIÓN CON LA VÍA DEL TRAYECTO MADRID-BARCELONA, A LA ALTURA DE L'ARBOÇ. (Número de expediente 181/002111).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta de esta sesión, que la va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Socialista don Joan Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: En fin, no quiero polemizar en absoluto. Lo que pretendo es que explique —no a mí, a los ciudadanos y ciudadanas de Tarragona— cómo está lo que pregunto. Tarragona, y no solo Tarragona, lleva más de siglo y medio con sus términos municipales amputados justo ante sus playas. Lo han intentado resolver quitando de en medio la vía del tren, que es la causante o, como mínimo, haciéndola permeable. Prueba de ello son los proyectos hechos a lo largo de los años para desviarla o soterrarla a su paso por la ciudad. Además, cuando llegó el AVE, su estación acabó a una distancia de la ciudad que posibilita que cuando llegas a la plaza que hace de entrada del núcleo urbano de la ciudad el tren que te ha dejado ya puede estar perfectamente en Barcelona. Cuando por fin ayuntamientos, Generalitat y Fomento se iban poniendo de acuerdo en el proyecto definitivo para desviar el tren y que la alta velocidad llegase al núcleo urbano, la necesidad económica nos ha obligado a aceptar un tercer carril por la línea de la costa que nos conecte con el ancho estándar con Castellbisbal y con Europa, como una parte provisional del corredor del Mediterráneo.

El 23 de febrero de 2013 el BOE publicó los anuncios de licitación de las obras, por cierto, sin que los ayuntamientos afectados —al menos eso dicen— conociesen el proyecto, lo que dio lugar a diferentes recursos y alegaciones de asociaciones de *campings*, de la federación de hostelería, del Ayuntamiento de Altafulla y finalmente del Ayuntamiento de Tarragona, que ha llegado hasta el Contencioso-administrativo; ayuntamiento al que afectan bastantes kilómetros pero que acepta el tercer carril necesario en estos momentos para el puerto y para nuestra industria, solicitando a cambio, digamos, unas contrapartidas razonables que le resumo: que sea una solución provisional mientras no se lleve a cabo el proyecto definitivo para las mercancías, el que conocemos como trayecto de la línea Reus-Roda; que se conecte a la altura de l'Arboç con la línea del AVE para que la alta velocidad llegue a la estación urbana de Tarragona; que se construyan pasarelas para que los ciudadanos puedan llegar a las playas; que se inicie la segunda fase de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 44

remodelación, redactada en 2011, de la estación urbana de Tarragona. En nuestra ciudad, un discapacitado en silla de ruedas, por ejemplo mi amigo Carles Balañá, no puede coger el tren en dirección Barcelona con su silla de ruedas, tiene que ir a otra estación. Y que se instalen barreras acústicas y visuales. El tercer carril, que posibilitará el paso de mercancías, pasará junto a *campings*, *campings* y más *campings*. Y no hace falta que le diga lo que significa el turismo para el territorio del que le estoy hablando. Demandas que además no son solo de los ayuntamientos, son un verdadero clamor social, y ante las que el ministerio, en estos últimos tiempos, ha hecho dos cosas: Primero, no dar respuesta a las inquietudes generadas, desestimando las alegaciones presentadas. Segundo, incumplir los compromisos de la ministra de que las obras se terminarían a finales de 2015, porque a estas alturas de 2014 no se ha hecho ni un solo metro del tercer carril —recuerden que he citado el BOE del 23 de febrero de 2013—, todo ello aderezado con una política informativa manifiestamente mejorable que está llevando a instituciones locales, entidades sociales y económicas, y a los ciudadanos a tener dudas de qué es lo que quieren hacer, cuándo lo van a hacer o si vale la pena hacerlo, y al descrédito de ADIF, del ministerio y del Gobierno. Sin ir más lejos, enviando la semana pasada una carta al Ayuntamiento de Tarragona —que he leído— en la que lo importante es lo que no se dice, lo que se omite; el resto se podría resumir con dos palabras: ya veremos. No vea en la pregunta más intenciones que saber dónde estamos en un proyecto que, debido a su actitud, cada vez son más quienes lo ven con menos entusiasmo. Proyecto, vuelvo a decir, aceptado pese a suponer el sacrificio de tener unos cuantos años más, tal vez una generación, amputado el acceso a la costa. Aceptado por responsabilidad porque puerto e industria son motores económicos fundamentales en nuestro territorio, y no solo en nuestro territorio, y porque su supervivencia en buena medida va ligada a su competitividad y esta a la posibilidad de llevar sus mercancías en el menor tiempo posible a Barcelona y a Europa.

Y ya de paso —creo que se lo comenté una vez— podría decirnos algo sobre las traviesas del tramo Vandellós-Tarragona. ¿Qué están haciendo exactamente? Porque, créame, la política informativa del ministerio en esto también es manifiestamente mejorable, lo que obligó además a mi compañero Francesc Vallès a preguntar a la ministra en el Pleno, no hace mucho, si garantizaba la instalación del ancho internacional a su paso por Tarragona. Por cierto, la respuesta de la ministra fue decepcionante. Vino a decir que cómo podía dudar de los técnicos del ministerio. ¡Pero si no es de los técnicos de quien dudamos! Repito, tienen estudios hechos, proyectos acabados, en algún caso presupuestados, incluso su licitación publicada en el BOE. Y todo está como estaba: ni un metro de tercer carril, ni han iniciado las obras de la estación que se tenían que acabar en 2015, ni sabemos si a la ciudad podrán llegar los AVE. En definitiva, explíquenos sus intenciones; no a mí, conteste a los ciudadanos y ciudadanas de Tarragona, como le he dicho al principio. Y, además, vengan, hagan allí una rueda de prensa, entrevístense con los ayuntamientos afectados, díganles si van a hacer el tercer carril, si tienen ya el estudio de recuperación del tramo Reus-Roda que es la garantía de que será provisional, si van a conectar ambas vías para que los AVE lleguen a la ciudad de Tarragona, si van a atender el resto de peticiones. En definitiva, ¿van a hacer público un calendario de todo ello?

El señor **PRESIDENTE**: Responde don Manuel Niño y cierra la intervención.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señor Ruiz, quiero indicarle que a la importancia del corredor del Mediterráneo ya me he referido anteriormente y no quiero extenderme más. El objetivo del Gobierno y de este ministerio es eliminar la ruptura de carga en la frontera porque, como sabe, son distintos los anchos en España y en Francia; hay que cambiar de ancho en los trenes de mercancías, con los problemas que eso supone para el impulso del tráfico de mercancías. Para ello el ministerio, como conoce su señoría, ha puesto en marcha la implantación del ancho internacional, el tercer carril, en aquellos sitios donde en la infraestructura ferroviaria tienen que permanecer compatibles los dos anchos.

Su señoría me pregunta por el trayecto entre Vilaseca y Castellbisbal y quiero indicarle que las obras están adjudicadas, como bien conoce su señoría —incluso de ha hecho referencia a ello—, y que sí se están haciendo obras. Se están haciendo obras previas para tener que instalar el tercer carril y son obras referidas fundamentalmente a la mejora de los enclavamientos que son absolutamente necesarios como fase preliminar para que el trastorno que se va a producir durante la realización de los trabajos sea el mínimo imprescindible. Como conoce su señoría, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 se ha incluido una partida de 76 millones de euros y con ello impulsaremos la ejecución en este tramo. Ello va a permitir que pueda estar conectado en ancho internacional el puerto de Tarragona, también hacia el sur de Tarragona, como he referido esta mañana, pero fundamentalmente, en el caso concreto de Tarragona, el puerto de Tarragona, con cuyas empresas hemos mantenido reuniones no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 684

11 de noviembre de 2014

Pág. 45

solamente para mostrarles nuestro proyecto sino para conocer exactamente cuáles eran sus necesidades en cuanto al transporte de mercancías, porque yo creo que este proyecto tiene sentido en tanto en cuanto podamos resolver una realidad, que es el transporte de mercancías en ancho internacional.

También me ha preguntado su señoría cuál va a ser el ancho que va a haber entre Vandellós y Tarragona. Quiero indicarle que uno de los esfuerzos en el que estamos ahora mismo concentrados desde ADIF y desde el Ministerio de Fomento es la conexión entre Vandellós y Tarragona, obras que se iniciaron en el año 2001 y que todavía no se han acabado, y para este tramo hay destinados 188,3 millones en el año 2015. Recientemente hemos licitado las obras de electrificación entre Vandellós y Tarragona, y también se han adjudicado las obras de mantenimiento de las instalaciones, enclavamientos, etcétera. Nosotros estamos realizando este proyecto por una razón también presupuestaria. Le remito, no quiero enseñárselo, a una nota de prensa del ministro Blanco del 11 de octubre del 2011, donde hacía referencia a un proyecto de inversiones de 51.300 millones en el corredor del Mediterráneo. Nosotros, entiendo que con mayor humildad pero también con mayor eficacia, vamos a conseguir que se implante en un breve espacio de tiempo el ancho internacional que se necesita para impulsar el transporte de mercancías. Quiero darle un dato, una situación que nos ha ocurrido en el ministerio, concretamente en Adif, que se ha dirigido a los distintos operadores ferroviarios en los últimos meses, concretamente a Renfe, a Comsa Rail, a Continental Rail, a Transfesa Rail, a Logitren, Ferrovial, Tracción Rail y Acciona Rail Services, que son los que actualmente operan, o pueden operar, en el transporte de mercancías en el corredor del Mediterráneo. Nos han dicho que no tienen intención de transportar en ancho internacional por el corredor del Mediterráneo en 2015, lo cual realmente nos ha preocupado, pero ello no impide que sigamos trabajando para que este proyecto se haga realidad en el plazo más breve posible. Aparte de ello quiero indicarle que a medida que vayamos culminando las obras, y empezaremos por la zona de Castellbisbal, las fábricas que se encuentran más cerca de Castellbisbal, como es el caso de la Seat, podrán disfrutar del ancho internacional en el plazo más breve posible.

Nosotros nos estamos coordinando, en la medida de lo posible, con los ayuntamientos y también con la Generalitat de Catalunya para llevar a cabo alguna de las actuaciones a las que su señoría ha hecho referencia, concretamente la conexión en El Arbós. A este respecto quiero indicarle que hemos hecho, porque se trata de un nuevo itinerario, las consultas previas medioambientales que pueden observar porque están publicadas ya en la página web del Magrama desde el 28 de agosto, que es la fecha que yo tengo. Nuestro objetivo es seguir impulsando esta conexión que permita que puedan circular trenes en ancho internacional hasta Tarragona, que pueda circular también trenes desde Reus y que, pasando por la estación de Tarragona, luego puedan continuar hasta El Arbós, donde conectarán con la línea de alta velocidad desde Lleida hasta Barcelona. En todo caso, sí quiero indicar que estamos realizando las inversiones de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias; quizá no sean las óptimas, pero nos hemos visto obligados por las circunstancias. En este sentido las obras las vamos a seguir impulsando, trabajamos con los objetivos que en su momento estableció la ministra cuando presentó todo el corredor del Mediterráneo y lo importante es que en los próximos meses ya se empezarán a instalar las traviesas necesarias para que el tercer carril sea una realidad entre Tarragona y Castellbisbal.

En cuanto al ancho al que ha hecho referencia, lo he explicado también públicamente y lamento que no se nos haya entendido. Desde luego, nosotros trabajamos por que entre Vandellòs y Tarragona, entendiendo por Tarragona el Camp de Tarragona, se pueda circular por una parte por el ancho ibérico y el ancho internacional hasta Vilaseca, luego que los trenes que vayan en ancho ibérico puedan circular hasta la estación actual de Tarragona y los trenes que vayan en ancho internacional circulen entre Vilaseca y la estación de Camp de Tarragona en ancho internacional. Con lo cual, entre Vilaseca y la estación de Camp de Tarragona habrá ancho internacional y desde Vandellòs hasta el nudo de Vilaseca estarán instalados los dos anchos. Espero haberle aclarado su inquietud.

Finalmente, tan solo quiero referirme a la carta que ha recibido el Ayuntamiento de Tarragona en la que expresamos la voluntad de hablar con dicho ayuntamiento. Espero que en los próximos días pueda ser una realidad, una vez que me consta que ha recibido la carta.

El señor **PRESIDENTE**: Le damos las gracias efusivamente, señor secretario general, porque ha contestado nada menos que a trece preguntas de amplio contenido. Agradezco asimismo a todos los portavoces sus intervenciones.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.