



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 359

Pág. 1

## FOMENTO

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

Sesión núm. 19

celebrada el miércoles 25 de octubre de 2017

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Preguntas:

- Del diputado don Miguel Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular, sobre valoración de la rebaja del 11 % de las tasas aeroportuarias que AENA percibe de los usuarios para los próximos cinco años con la aprobación del documento de regulación aeroportuaria. (Número de expediente 181/000274) ..... 4
- Del diputado don Miguel Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular, sobre valoración del 25.º aniversario de la alta velocidad en España. (Número de expediente 181/000367) ..... 5
- Del diputado don Antonio González Terol, del Grupo Parlamentario Popular, sobre próximas mejoras previstas en la flota de trenes de Renfe. (Número de expediente 181/000402) ..... 6
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre servicios de cercanías y media distancia que están siendo evaluados para el diseño de la próxima lista de OSP (obligaciones de servicio público) de RENFE, así como posibles nuevas incorporaciones y bajas en dicha lista (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/012403). (Número de expediente 181/000444) ..... 8
- De la diputada doña María del Carmen Pita Cárdenes, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre existencia de un lan de seguridad concertado con el Gobierno de Canarias para actuar en caso de emergencia en la Zona Económica Exclusiva española en el Atlántico que circunda al Archipiélago canario. (Número de expediente 181/000461) ..... 10

- De la diputada doña Josefa Inmaculada González Bayo y de los diputados don César Joaquín Ramos Esteban y don Miguel Ángel Heredia Díaz, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre fecha prevista para regular el pilotaje como hobby o el pilotaje que no tengan un fin explícitamente profesional en relación con el uso de drones (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/012392). (Número de expediente 181/000463) ..... 12
- De la diputada doña Josefa Inmaculada González Bayo y de los diputados don César Joaquín Ramos Esteban y don Miguel Ángel Heredia Díaz, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre Previsiones acerca de promover una nueva legislación que permita la regulación de la acreditación profesional a los operadores aéreos de drones, así como opinión del Gobierno acerca de que dichos operadores no tengan un documento acreditativo para identificarse como personal habilitado para la operación que están realizando (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/012394). (Número de expediente 181/000464) ..... 12
- Del diputado don Guillermo Antonio Meijón Couselo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre fecha prevista para la finalización de las obras del AVE a Galicia con vía doble en todo su recorrido. (Número de expediente 181/000027) ..... 14
- Del diputado don Ricardo Sixto Iglesias, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre estado del proyecto de tren de la costa Gandía-Dénia. (Número de expediente 181/000160) ..... 17
- Del señor don Odón Elorza González, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre provisiones acerca de gestionar la puesta en servicio de una línea de ferrocarril transfronterizo que conecte las localidades de Bayona y San Sebastián, con el fin de favorecer la cohesión social, impulsar la cooperación y colaboración en materias económicas y culturales así como la movilidad sostenible en el ámbito de la eurociudad vasca. (Número de expediente 181/000227) ..... 19
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre nivel de ejecución técnica y gasto ejecutado del proyecto para la SE-40 sector este, tramo: Alcalá de Guadaíra (A-376)-Dos Hermanas (A-4) (8,1 km), contemplado en los presupuestos del ejercicio 2016 para la provincia de Sevilla, así como compromiso de gasto para 2017 derivado de la no ejecución en 2016 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/008094). (Número de expediente 181/000240) ..... 21
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre provisiones acerca de los tramos de los túneles de la autovía SE-40 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/009971). (Número de expediente 181/000371) ..... 22
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre nivel de ejecución técnica y gasto ejecutado del proyecto para el transporte de mercancías y cambio de ancho (estudios y proyectos), contemplado en los presupuestos del ejercicio 2016 para la provincia de Sevilla, así como compromiso de gasto para 2017 derivado de la no ejecución en 2016 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/008097). (Número de expediente 181/000242) ..... 24
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre situación de las obras para la construcción del bypass de la salud para mejorar el acceso ferroviario al puerto de Sevilla, así como fecha prevista para la finalización de las mismas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/010877). (Número de expediente 181/000383) ..... 24

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 3

- De la diputada doña Esther Peña Camarero, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre expectativas del Ministerio de Fomento respecto a la línea Madrid-Aranda-Burgos. (Número de expediente 181/000356) ..... 26
- Del diputado don César Luena López, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre planes para la N-232 en su tramo riojano, especialmente en el tramo Alfaro-Arrúbal. (Número de expediente 181/000374) ..... 28
- Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular, sobre últimos avances realizados en la autovía A-56 entre Ourense y Lugo. (Número de expediente 181/000399) ..... 30
- De la diputada doña Tania Sánchez Melero, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre opinión del Gobierno acerca de si la construcción de la variante A-1, de la que recientemente se ha iniciado la exposición pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental, resolverá los problemas de movilidad de la zona norte de la Comunidad de Madrid. (Número de expediente 181/000448) ..... 32
- De la diputada doña Alexandra Fernández Gómez, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca del traspaso de la gestión de la AP-9 a Galicia. (Número de expediente 181/000469) ..... 34
- Del diputado don Miguel Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca del tramo de alta velocidad ferroviaria entre Valencia y Castellón. (Número de expediente 181/000475) ..... 37
- Del diputado don Jaime Miguel Mateu Istúriz, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca de bonificar el peaje a los vehículos pesados en la AP-68 y mejorar la movilidad en la N-232. (Número de expediente 181/000476) ..... 39
- Del diputado don José Juan Díaz Trillo y de la diputada doña Josefa Inmaculada González Bayo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre nuevas situaciones aparecidas en la tramitación ambiental del proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/014235). (Número de expediente 181/000477) ..... 41

**Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.**

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenas tardes. Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento, pero antes me permiten que dentro de la Comisión, pero fuera de lo que es el orden del día, quisiera darles una buena noticia. Creo que algunos ya la conocen pero por si no la conocen, quiero decirles que esta mañana el presidente del Tribunal Supremo y del Consejo General del Poder Judicial, don Carlos Lesmes, entregó los premios del Observatorio contra la Violencia Doméstica y de Género y que una de las premiadas, con una mención especial, ha sido nuestra letrada. **(Aplausos)**.

La señora **LETRADA**: Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido reconocida la extraordinaria labor que llevó a cabo Blanca Hernández Oliver, que fue durante más de cinco años la delegada del Gobierno para la Violencia de Género y quiero decirles que comparto lo que dijo hoy a la mañana el señor Lesmes en su discurso que dijo que Blanca representa un ejemplo de implicación personal a favor de una buena causa dignificando con ello el servicio público y el funcionamiento de nuestras instituciones. Así que es un lujo para todos nosotros tenerte como letrada en esta Comisión y muchas felicidades. **(Aplausos)**.

La señora **LETRADA**: Muchísimas gracias, señor presidente. No olvido esto. Muchas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Que conste en el *Diario de Sesiones* el reconocimiento de toda la Comisión.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 4

### PREGUNTAS:

- **DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, SOBRE VALORACIÓN DE LA REBAJA DEL 11 % DE LAS TASAS AEROPORTUARIAS QUE AENA PERCIBE DE LOS USUARIOS PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS CON LA APROBACIÓN DEL DOCUMENTO DE REGULACIÓN AEROPORTUARIA. (Número de expediente 181/000274).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al orden del día. Como saben sus señorías, las primeras preguntas las va a contestar la secretaria general de Transportes del ministerio, doña Carmen Librero Pintado. Vamos a empezar por la pregunta que figura en el orden del día con el número 8.º, que es sobre la valoración de la rebaja del 11 % de las tasas aeroportuarias que AENA percibe de los usuarios para los próximos cinco años con la aprobación del Documento de Ordenación y Regulación Aeroportuaria y que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Popular don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente. Enhorabuena a Blanca y bienvenida, señora secretaria general, doña Carmen Librero. Por primera vez este año se aprobaba el Documento de Regulación Aeroportuaria que impele, anima y obliga a AENA a llevar a cabo una serie de inversiones y a establecer una serie de tasas que, a juicio de nuestro grupo, nos hacen más competitivos y para nuestro grupo la valoración que hace el ministerio de este documento y las implicaciones de futuro en la competitividad de nuestros aeropuertos, en los cuarenta y ocho que administra AENA, que es el mayor operador aeroportuario del mundo y motivo de satisfacción para el Grupo Parlamentario Popular es el motivo de la pregunta. También le traslado una preocupación que le escuchaba esta mañana al ministro y es que uno de los más grandes aeropuertos en el que más han invertido los españoles en esta última década, 500 millones de euros invertidos en el aeropuerto de El Prat en Barcelona es una de las joyas de la corona, uno de los orgullos nacionales del sistema aeroportuario español, desgraciadamente el nacionalismo ha conseguido frenar ese incremento que lo había convertido en el primer aeropuerto en crecimiento de la Unión Europea en el último año y desgraciadamente ha venido completamente frenado. Traslándole simplemente esta preocupación y el deseo del Grupo Popular, del grupo mayoritario, de que se restablezca la normalidad y preguntándole también sobre el impacto que considera el ministerio que va a tener la aprobación de este documento, DORA, el Documento de Ordenación y Regulación Aeroportuaria, que permite inversiones y establece reducciones tarifarias, ¿cuál es la opinión del Gobierno?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.  
Señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Gracias, señor presidente. Señor Barrachina, como bien ha indicado, el pasado 27 de enero el Consejo de Ministros aprobó el primer Documento de Ordenación y Regulación Aeroportuaria aplicable al periodo 2017-2021. Un documento que será clave durante los próximos años puesto que va a permitir reforzar la competitividad entre los aeropuertos de nuestra red y garantizar unos servicios de calidad a nuestros ciudadanos y a nuestros visitantes. El DORA, como saben, constituye la pieza clave del nuevo modelo aeroportuario instaurado con la Ley 18/2014. Uno de los aspectos más destacados que establece el DORA es la senda tarifaria para el quinquenio, como ha indicado en su pregunta el DORA establece una senda de reducción tarifaria aeroportuaria en un 2,2 interanual, lo que supondrá una reducción prácticamente del 11 % en términos absolutos en el valor de la tarifa del año 2021. Desde el Ministerio de Fomento consideramos que esta reducción tarifaria representa una importante apuesta por la competitividad de nuestros aeropuertos, pues la sitúa entre las más competitivas del entorno europeo. Pero hay que tener en cuenta que todo esto se ha podido acometer porque en la actualidad AENA es una empresa sólida, saneada y que puede mirar hacia el futuro con gran optimismo y confianza. Como saben, los últimos años lo han sido de esfuerzos, de estricto control del gasto, con una gestión orientada en todo momento hacia la eficiencia, a través de la aplicación de una rigurosa política de austeridad. Gracias al esfuerzo realizado, AENA es hoy en día uno de los operadores más eficientes del entorno aeroportuario europeo. Este importante esfuerzo realizado por AENA junto a la excelente evolución del tráfico de los últimos años, es lo que nos ha permitido plantear esta bajada de tarifas que es, al fin y al cabo, el trasladar los beneficios del sistema a las aerolíneas y a los pasajeros. Además, con el DORA se proporciona visibilidad y predictibilidad de las tarifas en estos cinco años, lo cual es esencial para el desarrollo de los planes de negocio de las compañías aéreas y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 5

garantía de la confianza por los inversores. Lo que nos gustaría, por supuesto, es que esta medida se transforme en una mayor y mejor oferta para todos los pasajeros. Nos gustaría también destacar que esta reducción de tarifas no se va a hacer a costa de sacrificar la calidad del servicio aeroportuario o del nivel de inversión en las infraestructuras y mucho menos a costa de la seguridad, que es la primera prioridad en el Ministerio de Fomento.

Por otro lado, también me gustaría destacar el Plan estratégico de Enaire 2017-2020, que se ha llamado Plan de Vuelo 2020, que presentó también el ministro de Fomento el pasado día 10 de mayo y que prevé también una rebaja acumulada en la tasa de navegación aérea del 11,5% en el periodo 2018-2020. De esta forma se va a bajar un 3% en el 2018, un 4% en el 2019 y un 5% en el 2020. Esa medida va a aportar un ahorro a las compañías estimado en 184 millones. Con la reducción progresiva que hemos planificado, tanto en AENA como en Enaire, eso va a generar que la competitividad de todo nuestro sistema de transporte aéreo sea el más eficiente en el entorno europeo. No quiero terminar sin insistir en que uno de los objetivos irrenunciables del Ministerio de Fomento es seguir trabajando para reforzar a un sector, como es el transporte aéreo, clave para nuestra economía de forma que redunde en la mejora de las condiciones de conectividad y de bienestar de nuestros ciudadanos. Estoy convencida de que tanto el DORA como el Plan de Vuelo 2020 permitirán seguir avanzando en la senda de mejora que iniciamos hace algunos años y que va a servir de palanca para que todo el sector siga ganando en competitividad. Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, SOBRE VALORACIÓN DEL 25.º ANIVERSARIO DE LA ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA. (Número de expediente 181/000367).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta que es la que figura en el orden del día con el número 10.º, que es la valoración del 25.º Aniversario de la alta velocidad en España. Es una pregunta del Grupo Parlamentario Popular, que formula el diputado don Miguel Barrachina, tiene la palabra.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente.

Desde que hace veinticinco años, y con acierto, se inauguró la primera línea de alta velocidad española entre Madrid y Sevilla por un Gobierno socialista se han sucedido veinticinco años, dos décadas y media, de aciertos impulsando un tren que ha de compatibilizar la alta velocidad, su crecimiento con cercanías, con media y con larga distancia, diferente al AVE y ha permitido que en términos proporcionales, en términos porcentuales, España sea el país del mundo con más kilómetros de alta velocidad por habitantes, y en términos absolutos, en términos totales, la segunda nación del mundo tras China. Habiendo 200 países en el mundo y naciones mucho más poderosas, nos llena de orgullo que esto pueda ser así, siendo además el legado, el esfuerzo, la suma de hasta cuatro Gobiernos y cuatro presidentes de España distintos. La valoración que hace el Grupo Parlamentario Popular es altamente positiva, pero nos interesa mucho más la que hace el Gobierno de España sobre la evolución y las previsiones en los próximos años de la alta velocidad española.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.  
Señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias, señor Barrachina.

Sin duda, la valoración de estos veinticinco años de alta velocidad en España es muy positiva. Hay muchas razones que permiten soportar esta afirmación. En primer lugar, por su impacto en términos de movilidad de las personas, ya que supone ahorros de tiempo para los viajeros y, en concreto, más de 42 millones de horas al año. Porque ha sido y es un claro motor de la actividad económica y para nuestra competitividad, especialmente con lo que representa para el turismo de nuestro país. Porque ha desempeñado un papel esencial como elemento para la vertebración y cohesión territorial y porque es el modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente. En estos veinticinco años la alta velocidad ha evitado la emisión de cerca de 13 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>. Porque es un promotor de la investigación y el desarrollo tecnológico de la industria española, la ferroviaria y la de toda la vinculada a este sistema. También por su contribución a la marca España y a la internacionalización de nuestras empresas. En definitiva, el AVE es una de las obras colectivas más importantes y exitosas de la España contemporánea.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 6

Pero es que además la alta velocidad es un ejemplo de política de infraestructuras y esto es así porque los recursos deben asignarse a inversiones productivas, viables, sostenibles en el tiempo y con un impacto positivo en el empleo y en el crecimiento económico y la alta velocidad es un claro ejemplo de todo ello. El esfuerzo inversor de la alta velocidad se ve además compensado en términos de movilidad de las personas, vertebración territorial, desarrollo regional e intercambio económico. Así lo avalan todos los estudios y la realidad que vemos a diario. Pues son cada vez más los ciudadanos que confían en este medio de transporte. En estos veinticinco años 373,7 millones de viajeros, hasta finales del mes pasado, han utilizado los servicios de alta velocidad en España. Junto a ello, la inversión en infraestructuras de altas prestaciones ha reducido los tiempos de viaje del ferrocarril en más de un 50%. Pero hay más datos que ponen de manifiesto la gran transformación que ha experimentado nuestro país en materia de la alta velocidad en este cuarto de siglo. En 1992 contábamos con 471 kilómetros de vías de alta velocidad, las que unían Madrid y Sevilla. Veinticinco años después nuestro país tiene la red de velocidad más extensa de Europa, como decía el señor Barrachina, y la segunda del mundo después de China. El parque de AVE está formado por 96 trenes que prestan servicios por vías de ancho internacional listos para circular a velocidades entre 300 y 350 kilómetros/hora. Pero la alta velocidad va más allá del AVE. Como ustedes saben uno de los aspectos tecnológicos que distinguen el modelo ferroviario español ha sido la introducción de trenes con un sistema de ejes variable y cambiadores de ancho en vía, que permiten combinar la red convencional con la alta velocidad. Esta innovación nos ha permitido extender sus ventajas a veintisiete provincias y a cuarenta y siete estaciones que cubren más del 67% de la población española y la oferta de servicios de AVE en estos veinticinco años ha pasado de las 4.986 circulaciones en 1992 a 63.869 en 2016, con una ocupación media de más del 85% y una puntualidad del 95,6%. Todos estos datos este año no pueden ser más positivos y hasta el mes de septiembre el número de viajeros de AVE en 2017 asciende a más de 14,3 millones de viajeros, lo que supone un 4,3% más del mismo periodo en el 2016. Creo que debemos de sentirnos orgullosos de lo que entre todos hemos conseguido, porque la alta velocidad ha sido un logro colectivo y así lo reconocen fuera de nuestras fronteras, donde nos hemos convertido en todo un referente en esta materia. Por ello, no es casualidad que las empresas españolas estén llevando a cabo uno de los proyectos de ingeniería de mayor envergadura en el mundo como es la conexión de la alta velocidad entre Meca y Medina, con el liderazgo español en la construcción y gestión de la alta velocidad. También hemos desterrado definitivamente otro tópico, el que inventen ellos, porque hoy exportamos ingeniería y capacidad tecnológica. Sin duda, señorías, podemos decir que la alta velocidad en España ha sido una historia de éxito, fruto de una apuesta de un país de todos los Gobiernos de los últimos veinticinco años y queremos que esta historia de éxito se siga escribiendo. Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON ANTONIO GONZÁLEZ TEROL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, SOBRE PRÓXIMAS MEJORAS PREVISTAS EN LA FLOTA DE TRENES DE RENFE. (Número de expediente 181/000402).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día que es la número 13.º, próximas mejoras previstas en la flota de trenes de Renfe, que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Popular, don Antonio González Terol. Tiene la palabra.

El señor **GONZÁLEZ TEROL**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora secretaria, España se encuentra en la vanguardia internacional del transporte ferroviario y exporta experiencia y talento al resto del mundo. Somos de hecho el primer país de Europa y el segundo del mundo, tras China, en número de kilómetros de alta velocidad. Renfe, Adif, y empresas constructoras de trenes como Talgo, están participando, como usted ha dicho ya, en la construcción de grandes infraestructuras ferroviarias en el mundo como el AVE entre Medina y la Meca. Pero nuestra red ferroviaria es mucho más que la alta velocidad y solamente en 2016 transportó a 471,3 millones de pasajeros y 18,2 millones de toneladas de mercancías. La AVE red ferroviaria es para el Grupo Parlamentario Popular un elemento fundamental de vertebración del territorio y de competitividad. Siendo consciente de su importancia, el Gobierno de España en el periodo 2011-2015 invirtió cerca de 36 561,13 millones de euros en infraestructuras ferroviarias. En el periodo 2012-2016 puso en servicio 619 kilómetros de nuevas líneas y en esta legislatura, por lo que sabemos, se ha propuesto seguir desarrollando un sistema de transporte

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 7

orientado al ciudadano, seguro, de calidad e inclusivo y potenciar de otro lado una red de infraestructuras ferroviaria moderna y eficiente. Para lograr esos objetivos, como ya indicó el señor ministro en su primera comparecencia ante esta Comisión, se va a seguir trabajando —según nos dijo el ministro— en la extensión de la red ferroviaria de alta velocidad, en la transformación de la red convencional y, sobre todo, en un tercer pilar que es la modernización de la flota de trenes. Hoy le quiero preguntar por este tercer pilar que centra la acción del ministerio en materia ferroviaria: la modernización de los 1388 trenes que constituyen la flota con la que Renfe presta sus servicios en toda España. El ministro ya anunció en abril que Renfe estaba trabajando en un ambicioso Plan estratégico de compra de nuevos trenes y renovación de los actuales, fundamentalmente centrado en vehículos para el servicio de transporte regional y de los grandes núcleos urbanos en los que opera: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Bilbao, San Sebastián, Zaragoza, Santander, Asturias, Murcia, Alicante y Cádiz. La semana pasada conocimos que la operadora ferroviaria ultima un plan de compra de nuevos trenes que supondrá más de 1000 millones de euros de inversión. Una inversión muy importante que estoy seguro que tendrá una repercusión en el transporte y la economía española. Por ello quería preguntarle que nos explique en detalle las mejoras que tiene previsto realizar el Ministerio de Fomento en la flota de trenes de Renfe. Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González Terol. Tiene la palabra doña Carmen Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, señor presidente.

Señor González Terol, como ya he dicho anteriormente, España ha realizado un importantísimo esfuerzo inversor en nuestra red ferroviaria del que hemos tenido numerosos retornos en términos de movilidad de las personas, de conectividad y desarrollo regional e intercambio económico. Ese esfuerzo inversor al que hay que sumar el derivado de un apoyo inequívoco y fundamental a nuestros excelentes servicios de cercanías y media distancia, debe de ir acompañado y acompasado con la inversión necesaria en material rodante, tanto en los nuevos trenes como en la mejora continua del parque del que ya disponemos. Así, en relación con estas mejoras previstas en la flota de trenes de Renfe, en primer lugar, me quiero referir por su relevancia, al contrato adjudicado recientemente a Talgo, posteriormente haré referencia al próximo Plan de accesibilidad de Renfe y finalizaré mi intervención con el futuro Plan de compra del nuevo material rodante para nuestras relaciones ferroviarias sometidas a obligaciones de servicio público. Como ya sabrán, en noviembre del pasado año se resolvió el contrato relativo al nuevo material rodante que Renfe sacó a concurso y al que se presentaron cinco oferentes de los mejores fabricantes del mundo. **(El señor vicepresidente, Bernabé Pérez, ocupa la Presidencia)**. De acuerdo a dicha adjudicación se encargaba a Talgo, cuya oferta fue la mejor valorada de todas las presentadas, la fabricación de quince trenes AVE y su mantenimiento durante treinta años por un total de 786,5 millones de euros. La resolución del concurso contemplaba además la opción de la fabricación de otros quince trenes más AVE adicionales. Los trenes adjudicados en esta primera fase se concretaban en un tren de gran capacidad con un total de 521 asientos y, sobre todo, con todos los coches de este tren autoaccesibles, situándose el piso del tren a la altura del andén, lo que permitirá la entrada de, por ejemplo, sillas de ruedas, de forma directa y sin ayudas de terceros. En línea con el compromiso de accesibilidad tanto de Renfe como del Ministerio de Fomento. Pero además de la ya importantísima flota nueva que supondrían estos quince nuevos trenes el pasado 31 de mayo Renfe ratificó la compra de otros quince nuevos trenes de alta velocidad a Talgo. Con esta decisión ejecutó la opción que dejó abierta a finales de noviembre pasado, cuando como ya he indicado adjudicó la compra de los quince trenes AVE. La opción ejecutada también incorpora el mantenimiento integral de esta materia a treinta años y supondrá una inversión total de 495 millones de euros a añadir a los ya ratificados el pasado noviembre. Estos quince nuevos trenes podrán alcanzar los 330 kilómetros/hora y serán de rodadura desplazable. Es decir, podrán circular indistintamente por vías de ancho internacional y por vías convencionales, lo que supone una mejora adicional extraordinariamente relevante, ya que serán capaces de extender los beneficios de la alta velocidad más allá de los recorridos de ancho UIC. En resumen, con estos nuevos trenes de alta velocidad España tendrá la flota de trenes de alta velocidad más moderna de Europa, con trenes de última generación dotados todos ellos de la más moderna tecnología, con gran capacidad, versátiles, accesibles y fiables.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 8

En segundo lugar, y tal y como anunció el ministro de Fomento la semana pasada, quisiera mencionar el nuevo Plan de accesibilidad integral 2018-2026 que Renfe está ultimando y por el que la compañía continuará desarrollando actuaciones para conseguir una plena accesibilidad en sus trenes, así como en las estaciones y en otros servicios conexos prestados a las personas con discapacidad, con movilidad reducida o con dificultades en la comunicación. Centrándonos en la parte relativa a los trenes y sin olvidar los trenes Talgo autoaccesibles de futura incorporación, que ya he citado, se está trabajando en la adaptación de trenes de la serie 447 de cercanías, con la incorporación de un coche intermedio con zona de piso bajo y aseo universal, así como otras actuaciones para dotar de flexibilidad a los trenes de media distancia ya en servicio. Un plan que continúa con la apuesta decidida de Renfe y el Ministerio de Fomento por la accesibilidad y tiene un buen reflejo en las cifras actuales. Un 100 % de los trenes AVE y Avant, el 68 % de los trenes de larga distancia y más del 50 % de los trenes de cercanías y media distancia. Cifras fruto de un constante trabajo por y para el ciudadano siendo un ejemplo los 5,7 millones de euros invertidos en los 15 trenes Talgo VI, cuyas primeras unidades se estrenaron en la línea Madrid-Almería el pasado mes de julio y que suponen la incorporación de un nuevo coche accesible en cada tren concebido para uso prioritario de personas que viajan en sillas de rueda eléctrica. Pero que también cuenta con otras catorce plazas diseñadas para su uso sea igualmente accesible para viajeros con limitaciones de movilidad como personas mayores, viajeros en sillas de ruedas plegables, clientes que acceden al tren con carritos de bebé, etcétera. Todo ello sin olvidar el estudio que se está realizando para la renovación de la flota de trenes destinada a la prestación de nuestros excelentes servicios sometidos a obligación de servicio público, tal y como ya adelantó el ministro de Fomento el pasado mes de abril y que se presentarán también próximamente. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Librero.

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE SERVICIOS DE CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA QUE ESTÁN SIENDO EVALUADOS PARA EL DISEÑO DE LA PRÓXIMA LISTA DE OSP (OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO) DE RENFE, ASÍ COMO POSIBLES NUEVAS INCORPORACIONES Y BAJAS EN DICHA LISTA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/012403). (Número de expediente 181/000444).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): A continuación pasamos a la pregunta inicialmente con el número 14.º, servicio de cercanías y media distancia, que están siendo evaluados para el diseño de la próxima lista obligaciones de servicio público de Renfe, así como posibles nuevas incorporaciones y bajas en dicha lista. Pregunta formulada por don Sergio Pascual, del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, señora secretaria, como ustedes saben la prórroga del contrato programa de obligación de servicio público de Renfe está próximo a caducar. Mis preguntas son muy sencillas, se las expongo con rapidez para que dé tiempo a la réplica. Son las siguientes: ¿Van ustedes a exponer en esta Comisión los resultados del informe de Ineco, que estará próximo a terminarse, me gustaría que nos lo dijera, sobre este contrato programa? ¿Están estudiando sacar del contrato programa alguna línea? Si es así, ¿cuál es? Están estudiando por el contrario incorporar alguna línea nueva al contrato programa y si es así, ¿cuál es? Finalmente, si se ha evaluado el impacto de la desinversión en las líneas de ancho métrico a ibérico en la demanda que tienen los ciudadanos de estas líneas y, por tanto, en el resultado que evalúa Ineco en su documento. Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Pascual.  
Señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Pascual, como saben, efectivamente en el Ministerio de Fomento estamos llevando a cabo un análisis de todos los servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público. Servicios que incluyen, como saben, cercanías, media distancia, tanto en red convencional como en red en altas prestaciones y ancho métrico, la antigua Feve. Además estamos analizando la viabilidad de incorporar



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 9

nuevos servicios que han sido solicitados por las administraciones territoriales, bien sea por comunidades autónomas, por municipios o por otras entidades locales. Estos análisis concluirán con una nueva propuesta que elevará al Consejo de Ministros, previo paso por la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, sobre los servicios ferroviarios que deben tener la consideración de obligaciones de servicio público. Como saben, es el Consejo de Ministros el que tiene la competencia de aprobarlo y el establecimiento del mismo. Por tanto, dado que los trabajos aún no están finalizados no podría avanzarle exactamente cuáles son los servicios que al final irán en esa propuesta del Ministerio de Fomento para elevación al Consejo de Ministros.

Me gustaría decir que para nosotros es muy importante, para el Ministerio de Fomento, toda la movilidad y la conectividad de las personas que utilizan estos servicios y que, como saben, en los presupuestos del 2017 hay casi 606 millones de euros que corresponden a cubrir el déficit de explotación de la prestación de los servicios de los doce núcleos de cercanías, de los servicios de media distancia, tanto en red convencional como en ancho internacional, los servicios de ancho métrico y de Feve. Esta partida de 606 millones además de tener 495 que corresponde en el concepto de prestación de los servicios declarados de obligaciones de servicio público en potencia estatal prestados por Renfe en el año 2016, porque como saben los contratos tienen un año de decalaje y la compensación también a Renfe-Operadora por los servicios prestados a la Generalitat de Catalunya bajo la consideración de obligación de servicio público para el ejercicio 2016 que ascienden a 110 millones de euros. Para nosotros el objetivo fundamental irrenunciable es garantizar el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos dentro de una oferta de servicios integrada e intermodal, adaptada a la demanda actual y asegurando siempre los mayores estándares de calidad y de seguridad en la prestación. Así la revisión de estos servicios de obligaciones de servicio público que he citado se están realizando con criterios objetivos de eficiencia desde una triple perspectiva: por un lado, la económica; por otro lado, la social y, por último, la medioambiental. Siendo una prioridad alcanzar una mejora global en la prestación del servicio garantizando que las necesidades de movilidades de todos los ciudadanos contribuyen a la vertebración territorial de nuestro país. Así en esta primera fase se analiza la oferta y la demanda de los servicios incluyendo, por ejemplo, el tiempo de viaje, la frecuencia en el lado de la oferta y los viajeros, el aprovechamiento y la movilidad recurrente en el lado de la demanda. Añadido a esto se determina el coeficiente de cobertura de los costes de explotación con objeto de conocer las necesidades financieras para cada uno de estos servicios. Además, con todos estos datos, se evalúan todas las posibles mejoras a introducir tanto en las propuestas como en las solicitudes realizadas por las distintas administraciones territoriales, como ya he mencionado antes. Todo ello, desde esta triple perspectiva social, económica y medioambiental. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Con la mejora de la situación económica de este país desde el año 2012 —como saben, fue cuando se hizo la última revisión de las obligaciones de servicio público— hasta 2017, habiéndose producido un crecimiento y un desarrollo positivo, entendemos que muchas de estas obligaciones de servicio público van a seguir manteniéndose como tales.

Es cierto que ha habido peticiones, ya lo he dicho, de otras administraciones, que están siendo analizadas. Cuando lo tengamos, lo pasaremos a los órganos adecuados para su aprobación, la Comisión Delegada y el Consejo de Ministros.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Libreros.  
Tiene la palabra el señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señora Libreros.

Permítame que me quede incluso más inquieto que antes, porque se ha dicho que muchas de esas líneas se van a mantener, lo que significa que no son todas; al menos se deja la puerta abierta a que no se mantengan todas las líneas, cuando creo que es obvio que cumplir como país los objetivos que tenemos marcados por el Libro Blanco del Transporte, va a ser muy difícil si no mantenemos todas las líneas y, además, aumentamos algunas líneas adicionales. No nos ha contado cuáles son esas líneas ni me ha respondido sobre la posibilidad de traer a esta Comisión esa información antes de darla por cerrada y finiquitada por parte del Consejo de Ministros.

Quiero recordarle que alguno de los criterios que usted ha expuesto se basan fundamentalmente en la demanda. El informe previo de Ineco —probablemente vaya en la misma línea— marcaba ese umbral del 15% de demanda como uno de los criterios fundamentales. Pero es que resulta que la demanda depende en gran medida del servicio. Eso lo saben muy bien los que utilizan la extinta FEVE, en la que cada vez hay menos usuarios —no así en las comunidades autónomas que asumieron ese servicio—

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 10

porque cada vez es peor el servicio, cada vez hay más interrupciones del tráfico, cada vez los trenes están más deteriorados, hay menos maquinistas y menos personal para mantenerlo. Lógicamente la demanda disminuye, pero no porque la gente no quiera utilizar el tren, sino porque los servicios son realmente deficitarios. Usted sabrá mejor que yo que un 45% de los servicios de media distancia en España tienen una cadencia mayor de dos horas entre cada uno de ellos, cosa que no parece razonable, y que un 18% tiene una cadencia mayor de cuatro horas. Con esos números me parece que no vamos a llegar a cumplir con los objetivos europeos del libro blanco, que dicen que todos los coches de los entornos urbanos que emitan CO<sub>2</sub> tienen que ser eliminados y sustituidos por cercanías u otro medio de transporte público, y que para 2050 el 50% de los tránsitos en vehículos que emitan CO<sub>2</sub> tienen que ser sustituidos también aumentando la cuota modal del ferrocarril y de los barcos.

Termino, señor presidente. Le invitaría a que socialice con el resto de los grupos este informe sobre el nuevo contrato-programa de obligación de servicio público y que se anime a aumentar los servicios de esta línea de ferrocarril si de verdad queremos cumplir con los objetivos del libro blanco. En caso contrario, dígnanos que no están por la labor de hacerlo y que la apuesta es otra.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.  
Tiene la palabra la señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Intentaré ser muy concisa.

Vuelvo a insistir en que ahora mismo estamos haciendo un análisis en esas tres vertientes, en las que están la social, no solamente la económica, y la medioambiental. Por tanto, claro que estamos reflejando y respetando lo que está contenido en el libro blanco. Lo que le quiero decir es que la media distancia y las cercanías tienen la dificultad de que todas las paradas que hay entre el origen y el destino se tienen que cumplir, lo que requiere un cierto tiempo de traslado. En el estudio que estamos haciendo, que se basa en los mismos parámetros del año 2012, ese 15% de aprovechamiento y ese grado de cobertura económica es lo que se está analizando con todas las relaciones. Cuando lo tengamos, podré decirle cómo están todos los servicios.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DEL CARMEN PITA CÁRDENES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE EXISTENCIA DE UN PLAN DE SEGURIDAD CONCERTADO CON EL GOBIERNO DE CANARIAS PARA ACTUAR EN CASO DE EMERGENCIA EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA ESPAÑOLA EN EL ATLÁNTICO QUE CIRCUNDA AL ARCHIPIÉLAGO CANARIO. (Número de expediente 181/000461).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 16, sobre existencia de un plan de seguridad concertado con el Gobierno de Canarias para actuar en caso de emergencia en la Zona Económica Exclusiva española en el Atlántico que circunda al archipiélago canario, presentada por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que va a formular la diputada doña María del Carmen Pita Cárdenes.

Tiene la palabra.

La señora **PITA CÁRDENES**: Gracias, señor presidente.

Señora secretaria general, la pregunta es qué planes de seguridad ha concertado el Gobierno del Estado con el de Canarias para actuar en caso de emergencia en las aguas de Canarias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señora Pita. La competencia de la gestión de las emergencias marítimas en la Zona Económica Exclusiva corresponde al Ministerio de Fomento. Quisiera aclarar que la Zona Económica Exclusiva es la que existe entre el límite exterior del mar territorial a 12 millas náuticas de la costa hasta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 11

una distancia de 200 millas náuticas, contadas a partir de la línea base. Repito que la gestión de las emergencias marítimas en esa zona, como digo, corresponde al Ministerio de Fomento. Tal y como se deriva de los compromisos internacionales asumidos por España, y dentro del marco normativo internacional y nacional vigente, las emergencias son competencia de la Dirección General de la Marina Mercante, que para la ejecución de las medidas concretas cuenta con los medios de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima Sasemar, de los centros directivos de esta secretaría general que ostento.

La normativa actual marca los instrumentos para dar respuesta a estas emergencias y establece la consiguiente y necesaria coordinación entre todas las administraciones, en concreto, con el Gobierno de Canarias.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra la señora Pita.

La señora **PITA CÁRDENES**: Supongo que usted conoce la historia del *Cheshire*, que es un barco, cargado de nitrato de amonio, que en agosto pasado estuvo ardiendo en las aguas canarias y que, como otros muchos, amenazó con inutilizar nuestras aguas; aguas que no solo son un factor identitario para nuestro pueblo, sino que utilizamos para nuestro desarrollo vital, ya que en Canarias desalamos el agua y la utilizamos para la agricultura, además de para pescar, bañarnos y disfrutar de ella como los catorce millones de visitantes que tuvimos el año pasado, y ya saben que somos muy dependientes del sector turístico. Pero mientras existía el peligro del nitrato de amonio, el Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado discutían sobre a quién correspondían las competencias para actuar en las aguas archipelágicas. La realidad es que siempre tenemos estos problemas por la falta de definición.

¿Sobre qué aguas tenemos competencia? Está claro que en las aguas interiores —usted lo acaba de citar—, aquellas que están situadas en el interior de la línea base del mar territorial, es decir, las que van de un extremo a otro de las islas, y en ese mismo mar territorial tenemos esas 200 millas, como si fuera un cinturón, un flotador, alrededor de cada una de las islas. Son 12 millas más hasta sumar las 24 millas contadas a partir de la misma línea de base. A pesar de que hay una Ley de Aguas para Canarias, que sabemos que no tiene validez internacional, y de la declaración en 2006 por la Organización Marítima Internacional de las aguas de archipiélago como zona marítima especial sensible —usted lo acaba de citar— lo que implicó la creación de un corredor que se supone que era para evitar que mercancías peligrosas estuviesen cerca de las islas, como ve por este caso y por otros que han sucedido, no funciona. Por tanto, estamos sin ningún tipo de protección ante hechos como este.

¿Qué reclamamos? Esa zona exclusiva de las 200 millas a partir de la línea base que define el mar territorial. También, cómo no, nuestra plataforma continental que ampliaría esa Zona Económica Exclusiva hasta las 350 millas, que usted sabe que en este momento se disputan, por el sudeste, Marruecos y, por el norte, Madeira, que se ha acogido a la posibilidad de ser un archipiélago con total autonomía. La suma de todos estos espacios marítimos es lo que nosotros denominamos las aguas archipelágicas y las que reclamamos en cumplimiento de esa tercera Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, que decretó el principio archipelágico y que reconoce la integridad, cohesión y derechos de los archipiélagos con plena autonomía para disfrutar del acceso, de la gestión, de la protección de las aguas y, evidentemente, de sus recursos naturales. Esta es la solución más aceptada internacionalmente y solo se dará cuando se reconozca a Canarias como archipiélago con plena autonomía, tema que hemos planteado no solo en esta Comisión, sino en el Estatuto de Autonomía de Canarias que está pendiente de debate, que vamos a defender con uñas y dientes.

Mientras tanto, ¿qué pedimos al Ministerio de Fomento? Que impulse la creación de un observatorio internacional de las aguas archipelágicas que adelante ese compromiso del Estado con el hecho archipelágico de Canarias, con ese centro de investigación, que ahora mismo existe también en Izaña, por lo que no habría que crearlo, que realice un seguimiento de este geoespacio vital para nuestro pueblo, estableciendo un sistema de detección y vigilancia ambiental para urgencias, planes de coordinación para emergencias como está, etcétera; es decir, que actúe eficientemente cuando se produzcan estos hechos.

No vamos a quedarnos de brazos cruzados mientras exista la posibilidad de que otro barco ponga en peligro nuestra tierra y a nuestra gente. Por ello, pedimos al Ministerio de Fomento que se cree ese observatorio internacional de las aguas hasta que el archipiélago canario sea declarado por el Estado y por la Constitución como archipiélago con plena autonomía.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 12

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pita.  
Tiene la palabra la señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Pita, me gustaría detenerme primero en los instrumentos de los que dispone el Ministerio de Fomento para dar una respuesta ágil a las emergencias marítimas que, como bien saben, son el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marítima y el Plan Nacional Marítimo, que coordina, además, los otros planes dependientes de las otras administraciones, en concreto, del Gobierno de Canarias. En el Ministerio de Fomento estamos convencidos de que, tras su aplicación, tanto el Sistema Nacional de Respuesta como el Plan Nacional Marítimo han demostrado ser herramientas eficaces en algunas de las emergencias que, por desgracia, nos ha tocado vivir en los años recientes en las aguas de jurisdicción española, concretamente en las aguas de Canarias.

Por lo que se refiere al buque *Cheshire* —que nunca llegó a entrar en las aguas territoriales españolas, aunque sí se encontraba dentro de la zona SAR española que está cedida, según estipula la Organización Marítima Internacional—, el 27 de agosto el fuego se extinguió en todas las bodegas y se constató que en ningún momento, repito, en ningún momento, hubo contaminación marítima derivada del buque, por lo que no fue necesaria la activación del Plan Marítimo Nacional. Durante todo este proceso de gestión de la emergencia, la Dirección General de Marina Mercante cumplió con el protocolo de comunicación establecido con el Gobierno de Canarias. Finalmente, el buque fue remolcado al puerto de Motril del 13 de septiembre y fue atracado sin ningún riesgo de contaminación.

Me gustaría decir que tanto la Dirección General de Marina Mercante como Sasemar disponen en Canarias de recursos humanos adecuados y de medios adecuados. Por ejemplo, Sasemar dispone de dos centros de coordinación, una base estratégica, diez embarcaciones tipo salvamar, una embarcación tipo guardamar, dos buques polivalentes, el *Miguel de Cervantes* y el *Punta Salinas*, y dos helicópteros Helimer, además de un avión con todos los medios especializados. Aparte, la Dirección General de la Marina Mercante, a cuyos profesionales corresponde la dirección de las emergencias, cuenta con la profesionalidad del personal destinado en las capitanías marítimas de Tenerife y Las Palmas. Son cincuenta y cinco personas las que prestan servicio en las dos capitanías marítimas y cuentan con el apoyo y la experiencia de casi mil profesionales que están en la Dirección General de la Marina Mercante.

Creo —y finalizo ya— que los instrumentos que hemos establecido en la normativa actual aseguran una respuesta eficaz, pronta y coordinada entre las diferentes administraciones que participan en la gestión de las emergencias marítimas y en la lucha contra la contaminación en los mares, además de asegurar y optimizar el uso adecuado de los medios de los que disponemos. Tengo la firme convicción de que tenemos un sistema de respuesta ante emergencias marítimas sólido y eficiente.

Muchas gracias.

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

— DE LA DIPUTADA DOÑA JOSEFA INMACULADA GONZÁLEZ BAYO Y DE LOS DIPUTADOS DON CÉSAR JOAQUÍN RAMOS ESTEBAN Y DON MIGUEL ÁNGEL HEREDIA DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE FECHA PREVISTA PARA REGULAR EL PILOTAJE COMO HOBBY O EL PILOTAJE QUE NO TENGAN UN FIN EXPLÍCITAMENTE PROFESIONAL EN RELACIÓN CON EL USO DE DRONES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/012392). (Número de expediente 181/000463).

— DE LA DIPUTADA DOÑA JOSEFA INMACULADA GONZÁLEZ BAYO Y DE LOS DIPUTADOS DON CÉSAR JOAQUÍN RAMOS ESTEBAN Y DON MIGUEL ÁNGEL HEREDIA DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE PROMOVER UNA NUEVA LEGISLACIÓN QUE PERMITA LA REGULACIÓN DE LA ACREDITACIÓN PROFESIONAL A LOS OPERADORES AÉREOS DE DRONES, ASÍ COMO OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE QUE DICHS OPERADORES NO TENGAN UN DOCUMENTO ACREDITATIVO PARA IDENTIFICARSE COMO PERSONAL HABILITADO PARA LA OPERACIÓN QUE ESTÁN REALIZANDO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/012394). (Número de expediente 181/000464).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la formulación de dos preguntas acumuladas, las números 17 y 18, de varios diputados del Grupo Parlamentario Socialista, que formulará don César Ramos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 13

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias, señor presidente.

Mi pregunta es muy sencilla, o relativamente sencilla, y espero que la respuesta sea igual de sencilla. Hemos acumulado las dos preguntas en una porque hacen referencia a lo mismo, que es una regulación que está pendiente desde hace tiempo para el manejo de los drones, tanto como *hobby* como para uso profesional. Creemos que es un sector que tiene mucho potencial en España y la falta de una regulación que lo defina claramente hace que perdamos oportunidades. Sabemos que el ministerio está trabajando en la regulación, pero nos gustaría conocer qué se está haciendo, a quién se ha escuchado y a quién se va a escuchar, qué proceso se ha seguido, cuándo tienen previsto que esté aprobado y si tienen referencia de alguna legislación de otro país. Quisiéramos que, a grandes rasgos, nos contara un poco qué tienen previsto regular y cuáles son los elementos más importantes, porque supongo que tendrá el borrador y podrá contarnos algo.

Como he dicho, la pregunta es muy sencilla y esperamos que la respuesta también lo sea. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.  
Tiene la palabra la señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, señor presidente.

En el tema de los drones, ya le digo que las cosas no suelen ser sencillas. Como sabe, en el año 2014, la Ley 18 incluyó por primera vez en España una regulación que permitía el uso profesional de las aeronaves no tripuladas, y en su artículo 50 —me gustaría recalcarlo—, en la misma línea que otros países de nuestro entorno, dice que los operadores de aeronaves pilotadas por control remoto están habilitados mediante la autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la presentación de una comunicación previa con declaración responsable, en función de la naturaleza y de los riesgos de operación de los que se trate. Además, el Ministerio de Fomento, como ha referido, tiene muy avanzado el proyecto del nuevo real decreto para los drones que refuerza los mecanismos para garantizar la seguridad de personas y bienes en las operaciones en las intervienen estas aeronaves, con un régimen jurídico completo para el uso profesional y también para el uso como *hobby*. En este real decreto vamos a establecer unas condiciones específicas que deberán cumplirse en el uso recreativo en particular, principalmente por razones de seguridad pública y de seguridad aérea. Este proyecto sigue en la línea comentada al contemplar no solo la autorización o la comunicación previa como medio habilitante para los operadores, sino también el modo de acreditación de la habilitación adecuado a ambas fórmulas.

Esta solución está aceptada por el sector. Hemos tenido muchísimas reuniones con las asociaciones y empresas dedicadas a esto. Se ha participado en dos trámites de audiencia. Creo que el proyecto tiene un texto suficientemente maduro y en el Consejo de Estado se está trabajando desde primeros de septiembre. Esperemos, como ha dicho el ministro esta mañana, que vea la luz antes de que acabe el año.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Librero.  
Tiene la palabra el señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Le voy a decir cuál es mi sensación en cuanto a este tema y a tantos otros que afectan al Gobierno y a la sociedad en la que nos movemos. Me da la impresión de que el Gobierno va muy lento ante una sociedad que va muy rápido, y va a llegar un momento en el que el Gobierno y la parte pública van a ser incapaces de dar respuesta a los retos de esta sociedad. Creo que ya está pasando. He escuchado que la regulación se ha centrado sobre todo en la parte de seguridad. Me parece que llega tarde. Para nosotros es imprescindible que la legislación garantice la seguridad, pero también pensamos que es importante que se pueda desarrollar el sector en nuestro país y que en alguna ocasión podamos ser punteros en una cuestión como esta.

Me da la sensación de que este Gobierno es incapaz de hacer frente a los retos, porque cada día vemos en los medios de comunicación cómo hay algunos países que se están planteando que pueda haber drones-taxi, otros, que haya drones que puedan dedicarse a la distribución del comercio electrónico, y mientras tanto en España estamos dándole vueltas a ver cómo lo regulamos y haciendo trámites de audiencia que me parece que van un poco lentos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 14

Le pido que asuman cómo está evolucionando la sociedad, porque si no, el Gobierno y las instituciones públicas van a dejar de servir a los ciudadanos. Creo que lo principal es conseguir que tengamos un país competitivo haciendo que el Gobierno tenga la capacidad de entender la nueva sociedad. Pienso que no la entiende y que por eso le da tantas vueltas a los temas. Como digo, es una percepción personal y seguramente la compareciente nos dirá que estoy muy equivocado, pero, repito, es una opinión personal y creo que los hechos la demuestran.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.

Tiene la palabra la señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Nunca voy a decir que sus opiniones personales están equivocadas, Dios me libre de hacerlo, pero sí le puedo decir que España es uno de los países pioneros en la regulación de este sector en Europa, y casi me atrevería a decir que en el mundo. Como ejemplo le diré que Estados Unidos tiene una regulación mucho más restrictiva que la nuestra y la Comisión Europea todavía está planteándose establecer una reglamentación que no está hecha para la Unión Europea. Quiero dejar claro que España está siendo uno de los países precursores en la reglamentación y muchos otros países nos están pidiendo ayuda para realizar sus regulaciones.

Esta nueva regulación permitirá nuevos usos que favorezcan el crecimiento seguro y ordenado del sector. He de decirles que ya tenemos más de mil novecientas empresas de este incipiente sector registradas en la Agencia de Seguridad Aérea. Como digo, estos nuevos usos responderán al sobrevuelo de zonas urbanas y sobre aglomeraciones de personas con drones ligeros de hasta diez kilos y la realización de vuelos nocturnos o volar más allá del alcance visual del piloto. Todo ello, sujeto al cumplimiento de determinados aspectos para garantizar que la operación sea siempre segura. Puede que a lo mejor eso no le parezca adecuado, pero nuestra prioridad es la seguridad de las personas y de la navegación.

En cuanto a los requisitos, este real decreto establecerá una clasificación de estas aeronaves, especificando categorías que queden exentas de matriculación y certificado de aeronavegabilidad, precisamente para favorecer la agilidad de aquellas empresas que se dediquen a unos fines que no sean más que recreativos. Habrá requisitos para la certificación de las que lo requieran, así como para su fabricación, mantenimiento y operación, y para los que no requieran certificado se establecerán las condiciones y limitaciones de seguridad a las que se habrán de ajustar la operación y el operador. Se establecen las condiciones para el acceso al espacio aéreo, determinando los lugares y condiciones para que puedan volar y las medidas de seguridad exigibles en cada uno de estos lugares.

Creo que este es un sector absolutamente pujante, esencial para el futuro del desarrollo del transporte aéreo. Tal como anunció el ministro de Fomento en su comparecencia al inicio de la legislatura, el ministerio está elaborando un plan estratégico para el desarrollo del sector de los drones en España, que está concebido de forma transversal, con el objetivo de identificar las actuaciones que permitirán impulsar un desarrollo ordenado del sector.

Nada más. Creo que he cumplido. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, ha cumplido perfectamente. Le agradecemos su presencia nuevamente en la Comisión de Fomento, así como sus respuestas. Esperamos verla otra vez por aquí muy pronto, porque siempre es un placer. **(Pausa)**.

### — DEL DIPUTADO DON GUILLERMO ANTONIO MEIJÓN COUSELO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE FECHA PREVISTA PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL AVE A GALICIA CON VÍA DOBLE EN TODO SU RECORRIDO. (Número de expediente 181/000027).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el orden del día. Doy la bienvenida al secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, don Manuel Niño González, que va a contestar a las restantes preguntas. Comenzamos por la que figura con el número 1, sobre la fecha prevista para la finalización de las obras del AVE a Galicia con vía doble en todo su recorrido, que va a formular el diputado don Guillermo Meijón Couselo.

Tiene la palabra.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 15

El señor **MEIJÓN COUSELO**: Señor secretario general, creo que la pregunta está formulada de un modo muy claro. ¿Cuál es la fecha que maneja el Gobierno como previsión para la finalización de las obras del AVE a Galicia con vía doble en todo su recorrido? La respuesta que ustedes nos han dado por escrito es que en ADIF se está trabajando para que la llegada del AVE a Galicia, el inicio de las circulaciones en pruebas, se produzca en el tercer trimestre de 2019. En ningún caso se nos contesta a la pregunta. Lo cierto es que entendemos que esa nada de la respuesta solo puede servir para ocultar la verdad, porque, además, es la misma que se nos ha dado a otras preguntas que hemos formulado sobre el AVE a Galicia. Le agradecería que esta vez, si puede, sea usted más concreto en la respuesta.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Meijón.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Gracias, señor presidente.

Señor Meijón, quiero aprovechar la respuesta a esta pregunta para destacar algo que es muy importante, y es que ya hemos dado una fecha para la llegada del AVE a Galicia que vamos a cumplir, que ya conoce su señoría. Se trataría de llegar a Pedralba de la Pradería a finales de 2018, comenzar el periodo de pruebas, y empezar a funcionar el AVE a Galicia hasta Ourense, también en fase de pruebas, a finales del año 2019.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Niño.

Tiene la palabra el señor Meijón.

El señor **MEIJÓN COUSELO**: Lo cierto, señor secretario general, es que me esperaba una respuesta de este tenor, y es que ustedes nos quieren vender a los gallegos un AVE por fascículos y, además, *sine die*. Y lo que es peor, nos quieren vender el año 2019 como el año del AVE en Galicia, cuando en esa fecha habrán finalizado, si hay suerte, únicamente el primer fascículo de este magno proyecto íntegro. Lo que reclamamos las gallegas y los gallegos es un AVE de verdad, que responda al proyecto integral que estaba diseñado para Galicia. Sí, reclamamos el AVE a Pontevedra y Vigo por Cerdedo; sí, reclamamos el AVE a Lugo; sí, reclamamos la finalización de las estaciones pendientes; sí, reclamamos el trazado definitivo en Ourense y no el llamado trazado de la vergüenza; sí, reclamamos que ese AVE que llegue a Galicia lo haga con doble vía en todo su recorrido. Señor secretario general, queremos saber cuándo estará ejecutado todo ello, es decir, como señalé anteriormente, el proyecto íntegro del AVE a Galicia, un AVE de verdad.

Las respuestas a las preguntas que se le hacen sobre el AVE a Galicia son la mejor prueba de su intención de ocultar la realidad de sus hechos. Eso sí, no ahorran en grandes titulares, lo que hace bueno el refrán gallego, que creo que no necesita traducción: *Unha mentira ben posta, moito val e pouco custa*. Aunque hablando de trenes quizá sea de mejor aplicación este otro: *De longas vías saen grandes mentiras*. El mejor ejemplo de las mentiras y falsedades sobre el AVE a Galicia se han publicado sin rubor en el documento más importante que genera un Gobierno en los años de su legislatura, en los Presupuestos Generales del Estado. Las partidas que han figurado en ellos desde la llegada del Gobierno Rajoy al poder han significado el mayor exponente de los engaños en mi tierra, y se utilizaban, y se utilizan, para hacer figurar elevadas cantidades de inversión en Galicia que, de forma inexorable, nunca se cumplían. Sempiternamente, las partidas del AVE a Galicia quedaban reducidas al 40 o al 50 % de las que se comprometían y que hacían figurar, y eso ha sucedido en uno, dos, tres, cuatro, cinco presupuestos. Es un claro ejemplo de que ustedes dominan bien las últimas novedades en tecnología, es decir, la realidad virtual. Solo se pueden calificarse estas partidas presupuestarias destinadas al AVE a Galicia como pura virtualidad, escasa realidad. Y no valen las excusas empleadas incluso por responsables ministeriales y, en su caso, por los propios ministros, de que había deudas previas. No es así. Cuando se presentan unos presupuestos a la Cámara para su aprobación se indican las cantidades reales de las que se dispone para invertir ese año. De no ser así, solo cabe hablar de presupuestos falaces e insidiosos, es decir —así define la RAE la insidia—, que envuelven una mala intención.

No nos satisfacen sus respuestas, pero no cesaremos en la presión al Gobierno por dos razones fundamentales: por un lado, para demostrar la falsedad de los compromisos de este Gobierno con el AVE a Galicia y, por otro, para seguir defendiendo los intereses del pueblo gallego, que solo exige aquello que estaba comprometido, es decir, el proyecto íntegro del AVE a Galicia, un AVE digno de tal nombre.

*Moitas grazas. (Aplausos).*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 16

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Meijón.  
Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

La verdad es que iba a hacer un debate técnico sobre su preocupación, que es la doble vía, pero al hilo de lo que su señoría establece como AVE de verdad, me gustaría saber si ese AVE de verdad fue el que indicaron el presidente del Gobierno y los ministros de Fomento en los últimos Gobiernos socialistas. Por ejemplo, la ministra Magdalena Álvarez, en septiembre de 2007, dijo: El AVE estará en 2012, aunque duden de mi palabra. Posteriormente, esto lo ratificó el señor Zapatero en agosto de 2008. A su vez, en diciembre de 2010, el señor Blanco dijo que el AVE llegaría a Galicia en 2015. En el tema de fechas creo que se ve claramente que la voluntad de llevar el AVE a Galicia —porque no solo hay que tener voluntad, sino luego marchar una fecha y cumplirla— estaba muy lejos del cumplimiento del año 2015. A finales de 2011 la situación era que entre Olmedo y Puebla de Sanabria, por ejemplo, de los quince tramos de la plataforma no se habían iniciado dos de ellos; que entre Puebla de Sanabria y Ourense quedaban por licitar siete tramos de la plataforma y pendientes de adjudicar otros ocho; es decir, del total de los veintidós tramos no habían comenzado quince de ellos. Y lo que es más importante, del presupuesto total estimado, incluido la variante de Ourense, del AVE por Cerdedo, solamente se habían ejecutado 483 millones de euros, es decir, el 6%.

Le voy a indicar a continuación algunos datos, porque es un error común identificar alta velocidad con una vía doble. Es un error frecuente y le voy a explicar por qué. **(El señor Meijón Couselo: Eso ya lo sabemos).**

En primer lugar, el sistema ferroviario español y el sistema ferroviario europeo están diseñados de acuerdo con las directivas comunitarias. Puede verlas en la definición de alta velocidad que hace el Decreto 2010, de 5 de noviembre, donde dice expresamente que se entiende por sistema ferroviario de alta velocidad las líneas especialmente construidas para la alta velocidad cuando sean de nuevo trazado y superen la velocidad de 250 kilómetros por hora, o si se hace un acondicionamiento cuando la velocidad sea de 200 kilómetros por hora, y además se permite también no cumplir estas velocidades si existen razones topográficas de relieve, de entorno urbano, etcétera. En todo caso, como creo que se entiende fácilmente la capacidad de una línea, es decir, el número de circulaciones que pueda albergar, el número de vías no depende de los sistemas de señalización modernos actuales sino que depende de la señalización, de la longitud de los cantones, de la presencia de puesto de adelantamiento, entre otros, y en general el número de circulaciones que estén previstas. En todo caso, como sabe su señoría y así lo puede comprobar, la plataforma está diseñada y construida en vía doble.

Respecto de la situación de los tramos, para demostrar el cumplimiento de los plazos que le he dicho, permítame que de manera muy telegráfica le indique a su señoría que las obras de plataforma se encuentran ya finalizadas entre Zamora-La Hiniesta y Cernadilla-Pedralba; que además ha comenzado la construcción y el montaje de vía en La Hiniesta; y que en los tramos de plataforma ya finalizados se están realizando las labores de catenaria y energía. El proyecto de instalación y seguridad está finalizando, y una vez que esté finalizado comenzarán las obras porque están adjudicadas. Asimismo, en el tramo entre Pedralba de la Pradería y Taboadela se han finalizado los tramos de plataforma en cuatro tramos y en los restantes las obras se encuentran en avanzado estado.

Los proyectos relativos a la base de montaje para la instalación de la vía de la catenaria y de las instalaciones de seguridad están en avanzado estado. Entre Taboadela y Ourense se han establecido dos fases: una primera fase que consiste en acondicionar la vía existente, mediante tercer carril, y una segunda fase, donde se construirá la variante de Ourense, lo mismo que la variante de Vigo hasta Porcededo. En definitiva, este es el diseño, que creo que es razonable, para que los gallegos y en general todos los españoles disfruten de esta línea de alta velocidad. Los plazos ya se los he dicho: hasta Pedralba en el año 2018, hasta Ourense en 2019, y luego se irá completando desde Ourense hasta Vigo. En todo caso, una vez que usted llegue a Ourense la mayor parte de Galicia ya estará conectada en alta velocidad, porque para eso está la línea de alta velocidad ya construida entre Ourense y Santiago y el eje atlántico que está construido.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 17

— **DEL DIPUTADO DON RICARDO SIXTO IGLESIAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE ESTADO DEL PROYECTO DE TREN DE LA COSTA GANDIA-DÉNIA. (Número de expediente 181/000160).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al punto n.º 2 del orden del día: pregunta sobre el estado del proyecto del tren de la costa Gandia-Dénia, presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Para su formulación, tiene la palabra don Ricardo Sixto Iglesias.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Como no solo del AVE vive el ferrocarril en España, pregunto por un trazado de ferrocarril que no es ni de ancho europeo ni de alta velocidad, sino que corresponde a la línea C1 de cercanías de Valencia, que hasta ahora llega a Gandia y que en muchas almas valencianas está el deseo de que se prolongue hasta Dénia. ¿Cuál es la perspectiva del Ministerio de Fomento para la prolongación de este ferrocarril desde Gandia hasta Dénia?

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias.

Señor Sixto, como conoce su señoría el 3 de agosto el Ministerio de Fomento remitió el expediente completo, el estudio informativo, una vez que se había realizado el trámite de información pública y medioambiental. El análisis de las alegaciones se envió el 3 de agosto al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para solicitar la pertinente declaración de impacto ambiental. Como saben sus señorías, la información pública se había realizado en julio de 2016. Alguien podrá preguntarse por qué ha transcurrido tanto tiempo. La verdad es que las alegaciones han llegado muy retrasadas e incluso luego en la réplica le indicaré una alegación que nos ha llegado hace unos días. En todo caso, y quiero subrayarlo, hay un compromiso claro del Ministerio de Fomento para impulsar esta infraestructura ferroviaria. Le garantizo a su señoría que este compromiso quedará reflejado en la dotación que para esta actuación se haga en los próximos años y que vamos a comenzar la redacción de los proyectos necesarios, una vez que obtengamos la declaración de impacto ambiental.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.  
Tiene la palabra, señor Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Gracias, señor presidente.

Señor secretario general de Infraestructuras, la verdad es que no hemos avanzado mucho, vamos —no sé si en la línea correcta— a una velocidad lentísima. Le recuerdo que esta es una reivindicación histórica de las comarcas centrales y también de las comarcas alicantinas y valencianas. Hace pocos meses hubo una manifestación multitudinaria que reivindicaba la prolongación de la línea C1 de cercanías desde Gandia hasta Dénia. Ya hace muchos años que se cerró la línea anterior de vía estrecha desde Gandia hasta Dénia, se cerró en 1974. Estamos hablando de comarcas y de poblaciones como Gandia que tiene 75 000 habitantes fijos, no en verano, o de Oliva que tiene más de 26 000, o de Dénia que tiene más de 40 000; es decir, estamos hablando de una población importantísima en la Marina Alta de casi 200 000 habitantes, y en Safor otro tanto, que no tiene comunicación ferroviaria.

Este tema es ya muy antiguo y en época de los Gobiernos de Zapatero, cuando al Gobierno le hacía falta el apoyo de otros grupos minoritarios, mi grupo en aquel momento Izquierda Unida consiguió colar enmiendas para dotar estudios en aquel momento. Sin embargo, fíjese si ha pasado tiempo, si han pasado crisis, si han pasado eventos, pero seguimos todavía con estudios previos, con estudios de impacto ambiental, con la evolución y el compromiso establecido de que en posteriores ejercicios seguramente se dotará presupuestariamente para acabar los estudios, pero a la hora de la verdad no vemos la concreción de la línea férrea que necesitamos medio millón de personas, que además comunica con el área metropolitana de Valencia que tiene casi dos millones de personas. Desde el territorio valenciano exigimos que se convierta en una realidad lo antes posible, porque no solo de AVE de ancho europeo y de alta velocidad vivimos los ciudadanos, sino que muchos ciudadanos cogemos las cercanías para ir a nuestros centros de trabajo o estudio. Y eso es lo que no pueden hacer ni los ciudadanos de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 18

Dénia, ni los vecinos de Oliva parar acercarse a Valencia. Están condenados a ir en un autobús que tiene las prestaciones que tiene.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sixto.  
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señoría.

Comparto con su señoría que no solamente de AVE vive el ferrocarril, pero hay una apuesta clara del Ministerio de Fomento, recientemente habrá visto el anuncio en el caso concreto de la Comunidad Valenciana, de llevar a cabo un plan de cercanías. Es decir, sí que hay una apuesta clara por las cercanías, y en definitiva, por mejorar un servicio que es utilizado, si hablamos del número de viajeros, de manera mayoritaria dentro del ámbito ferroviario. Estamos hablando que si en el ámbito ferroviario se mueven aproximadamente quinientos millones de viajeros al año, una cantidad superior a cuatrocientos millones de viajeros utilizan las cercanías, entre ellas las cercanías valencianas, en las que se encuentra la línea que su señoría ha citado.

Desde el ministerio nosotros estamos defendiendo —lo recalco por algo que voy a decir posteriormente— el tren de la costa, que es un corredor ferroviario completo por el litoral entre Valencia y Alicante. Digo esto por algo que luego voy a comentar. De manera descriptiva, hay una primera parte que es la línea entre Valencia y Cullera, que está en doble vía electrificada, es la línea C1 que no tiene ningún problema. Hay un segundo tramo que tiene problemas de capacidad entre Cullera y Gandia porque tiene una vía única electrificada. Por último, el tercer tramo va entre Benidorm y Alicante, donde habría, en primer lugar, una primera parte entre Gandia y Dénia, donde en su momento efectivamente hubo un tren de ancho métrico que se cerró en 1974, y en segundo lugar, continúa el TRAM, conocido como Trenet, entre Dénia y Alicante. Asimismo, como sabrá su señoría, también ha habido un protocolo que se firmó en el año 2011 donde había un reparto de tareas entre la Generalitat y el Ministerio de Fomento. Se han ido cubriendo esas partes y en el año 2014 fue cuando el Ministerio de Fomento comenzó el estudio informativo que contempla la duplicación de la línea férrea entre Cullera y Gandia y el nuevo trazado entre Gandia-Dénia-Alicante.

Una vez sometido a información pública y en la fase de alegaciones una de las primeras cuestiones que ya hemos manifestado públicamente, al igual que el ministro, fue la sorpresa de que hubiera dos informes contradictorios desde la Generalitat Valenciana y dentro de una misma dirección general. Dentro de la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental, por una parte, la Subdirección General de Medio Natural informó favorablemente una de las alternativas, pero en cambio la Subdirección General de Evaluación Ambiental planteaba una propuesta diferente que consistía en utilizar el trazado o infraestructura del TRAM, eludiendo hacer una nueva infraestructura.

En cuanto al plazo tan amplio para las alegaciones, enlazando con lo que he comentado, hemos recibido el pasado 11 de octubre un informe de la Generalitat aclarando esta discrepancia, en cuanto a las alegaciones. Efectivamente, la Subdirección General de Evaluación Ambiental propone un replanteamiento del proyecto y no se opone, aunque considera que hay que aprovechar la infraestructura ferroviaria hoy existente, a que se pueda realizar la actuación o el trazado propuesto por el Ministerio de Fomento. En todo caso —creo que esto es lo importante—, lo irá viendo en los próximos meses con la licitación de los primeros tramos para redactar el proyecto. La lógica ferroviaria dice que debería ser entre Cullera y Gandia, porque ese es el tramo que tiene vía única y hay que duplicarla, porque también hay problemas de capacidad. Este tramo tiene un coste de 80 millones de euros, y a continuación se seguirán realizando el resto de los proyectos.

Ahora mismo está claro que esta actuación es importante para el Ministerio de Fomento y, sobre todo, que está dentro del ámbito de las cercanías que es una prioridad también, como he dicho al principio, de este ministerio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 19

- **DEL DIPUTADO DON ODÓN ELORZA GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE GESTIONAR LA PUESTA EN SERVICIO DE UNA LÍNEA DE FERROCARRIL TRANSFRONTERIZO QUE CONECTE LAS LOCALIDADES DE BAYONA Y SAN SEBASTIÁN, CON EL FIN DE FAVORECER LA COHESIÓN SOCIAL, IMPULSAR LA COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN EN MATERIAS ECONÓMICAS Y CULTURALES, ASÍ COMO LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL ÁMBITO DE LA EUROCIUDAD VASCA. (Número de expediente 181/000227).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al punto 3.º del orden del día: pregunta del diputado don Odón Elorza González, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca de gestionar la puesta en servicio de una línea de ferrocarril transfronterizo que conecte las localidades de Bayona y San Sebastián, con el fin de favorecer la cohesión social, impulsar la cooperación y colaboración en materias económicas y culturales así como la movilidad sostenible en el ámbito de la eurociudad vasca. Para formular la pregunta, tiene la palabra don Odón Elorza González.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Estamos en Europa y usted seguro de que sabe muy bien que en España no hay un territorio transfronterizo, en este caso fronterizo de España con Francia, ni en Portugal ni en el norte de España, en la zona de Cataluña, que tenga semejante intensidad, con un alto volumen de población, en una distancia máxima de 50 kilómetros. Estoy situándole en la costa vasca entre San Sebastián y Bayona.

Entre San Sebastián y Bayona hay un flujo de intercambios culturales, turísticos y comerciales muy fuerte que ha ido *in crescendo*, sobre todo a raíz del final del terrorismo de ETA. Además, tenemos una red de comunicaciones de carreteras —yo soy usuario casi permanente, hoy estaré aquí y mañana estaré en San Juan de Luz o en Bayona— que está saturada, porque hay mucho tráfico, y en verano ni le cuento, por la gran cantidad de *camping* que hay en la zona de Iparralde, del País Vasco francés. La autopista está también saturada porque hay un problema de tráfico de camiones impresionante, porque es la comunicación Madrid-París, y hay colapsos de kilómetros y kilómetros que yo he padecido este verano muy habitualmente, especialmente en fin de semana o en el mes de agosto.

No hay un sistema de transporte colectivo sostenible. No estoy pidiendo un AVE, estamos pidiendo un tren moderno, como sabrá. Queremos un tren que comunique Bayona con San Sebastián con cinco o seis paradas y que evidentemente no requiera cambiar de tren en Irun o en Hendaya; que permita que el tiempo que se tarda ahora de cinco horas se reduzca a una hora y media; que se comunique mediante un ferrocarril moderno, que sea accesible para personas con discapacidad y problemas de movilidad y con bicicletas. Queremos que se comunique ese territorio, que tiene mucha demanda. En coche yo tengo grandes dificultades —y como yo todo el mundo— no solo para circular, sino que hay problema añadido, que lo citaba en un documento reciente, cuando se llega a una de estas ciudades, llámese San Juan de Luz, Biarritz, Bayona o San Sebastián, y es el gran problema que hay para aparcar. Necesitamos un tren sostenible y moderno, que tenga un estudio bueno de viabilidad y de explotación para solventar los problemas de gestión y jurídicos que puedan surgir. Conozco muy bien —y usted supongo que también— los problemas de infraestructuras que existen como la electrificación, las unidades móviles, algún problema de altura en los andenes en la parte española, algunos otros problemas técnicos y de protocolos de seguridad. Todo es resoluble porque si no resolvemos eso para comunicar ciudades españolas con francesas en el siglo XXI, pues apaga y vámonos. Llevamos ya con esto muchos años porque se ha creado desde hace dieciséis una Eurociudad —ahora hay además una Eurorregión desde Burdeos a Bilbao— de San Sebastián a Bayona que tiene una demanda importante. Este es el objetivo: que se cree un proyecto ferroviario de transporte sostenible.

¿Qué ocurre? Sinceramente, comprendo las dificultades que existen porque he hablado mucho —no con usted, aunque me gustaría que tomáramos un café— con el director general de la región de Aquitania, que es quien me da la información porque la suya me la dan con cuentagotas y con muchos meses de retraso. Por tanto, conozco la versión de los franceses y la relación que tienen aquí con el embajador de Francia en Madrid, etcétera. Me llega la información de que no hay la debida gestión, ni el ritmo, ni especial interés para que este tema avance no solamente por parte del Ministerio de Fomento, que comprendo que tiene otras prioridades, sino que me temo que por parte del Gobierno vasco tampoco lo haya. Por tanto mi pregunta, al igual que la de miles de personas porque compartimos una cierta identidad cultural, de preocupación del territorio, de ordenación e infraestructuras comunes, es triple. Usted sabe muy bien que todo esto no será posible, si no acaban de una vez las obras de implantación del tercer raíl

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 20

en la vía convencional desde Astigarraga hasta Irun-Hendaya. Esas obras van ya para seis años, tuvieron muchos problemas y no van ágiles. Hay muchos parones, lo veo permanentemente porque cojo a menudo el tren de San Sebastián-Irun y las obras están paradas cada dos por tres.

Mi primera pregunta es la siguiente: ¿cuándo van a acabar ese tercer hilo, que es clave para que se pueda comunicar directamente en vía de ancho europeo San Sebastián-Bayona con las localidades intermedias? Segunda pregunta: ¿cuál es la voluntad política real del ministerio, al que yo estoy dispuesto a apoyar humildemente en todo lo que pueda, para que políticamente avancen las conversaciones y las reuniones entre ustedes y la Sociedad Nacional de Ferrocarriles franceses —entiendo que también el Gobierno vasco, en la parte que le toca, porque debe ser así—, así como con ADIF y Renfe que son dos instituciones fundamentales? Dice que hay una voluntad política real y que eso está en marcha. ¿Qué compromisos puede adquirir? En tercer lugar, si hay intención de formalizar un convenio quisiera que las autoridades concernientes —el Gobierno español, al que usted representa, el Gobierno francés y el Gobierno vasco como parte concernida también— pudieran comprometerse en plazos y en actividades.

Mi grupo tiene mucho interés en que sea preciso y si no puede, por favor, le reitero que me invite a un café.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señor Elorza, la verdad es que su conocimiento del tema es profundo. Por mi trayectoria profesional, también conozco los estudios y la problemática que tenemos, el problema de Irun-Hendaya, el problema referente a que hay que hacer el trasvase de un tren a otro. Este Gobierno y el ministerio han adquirido un claro compromiso, así como el ministro que ha estado visitando las obras, sobre las obras de infraestructuras. El ministro ha dado como fecha de la finalización de las obras del tercer carril verano de 2019. Quisiera indicarle que estas obras son complejas porque no solo está la implantación del tercer carril, sino también el dotar de galibo los túneles, adaptar la electrificación, las instalaciones de seguridad, las estaciones, los apeaderos, etcétera. Es decir, son obras complejas. Aunque el volumen de las obras no sea importante —aunque para mí sí lo sea porque estamos hablando de 165 millones de euros—, son obras de una gran complejidad. Como prueba de ello, le diré que existe una tuneladora para el ensanchamiento de los túneles que es pionera a nivel mundial, ya que permite poder realizar los trabajos en las horas en que no hay circulación ferroviaria, pero inmediatamente después permite que exista un servicio ferroviario normal porque es una zona donde hay un movimiento importante del tráfico de cercanías en la parte española. En estos momentos llevamos ejecutado el 34 % de la inversión, estamos ejecutando ahora mismo los trabajos de reparación y refuerzo en el puente metálico sobre el río Urumea, también la ampliación de la longitud de la vía 4 a la estación de Hernani para permitir trenes de 750 metros. Quiero recordarle también a su señoría que esta infraestructura tiene que servir al tráfico de mercancías, que es importante. Se está ampliando el galibo en el túnel de Gaintzurizketa y también se está trabajando en todo el tema de la vía, carril, traviesa, balasto. Asimismo, en la estación de Irun se han redefinido cuál es el esquema final de las vías y los trabajos de electrificación entre Hernani-San Sebastián y San Sebastián-Irun. También están los trabajos de las subestaciones eléctricas que hay que rehabilitar, así como la instalación de seguridad y telecomunicaciones.

Desde luego, para el Ministerio de Fomento esta infraestructura es muy importante, no solamente para que cuando se llegue con la alta velocidad esté acabada la Y vasca y pueda haber continuidad en ancho internacional hasta Francia, sino a la espera también de que Francia adopte el compromiso de hacer una nueva línea de alta velocidad, que para nosotros es fundamental. A partir del momento en que se acaben las obras de infraestructuras, ya existen conversaciones con Renfe para poder llegar a un acuerdo en cuanto a la posibilidad de establecimiento de servicios, en colaboración también con el Gobierno vasco. A este respecto me consta que se están haciendo estudios, concretamente a través de la Fundación de Ferrocarriles, sobre la demanda que puede tener este corredor para poder contrastar la información con la que tienen las autoridades francesas en la región de Aquitania y conocer cuáles serían las necesidades en cuanto a material móvil. El Ministerio de Fomento espera que realmente se pueda avanzar en este asunto y se puedan analizar cuáles son los servicios, porque coincido con su señoría en que esta es una Eurorregión donde existe una gran comunicación entre la parte española y la parte francesa. De hecho, hay gente que tiene su residencia en Hendaya y trabaja en Irun. Eso lo he podido constatar personalmente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 21

En todo caso, el Ministerio de Fomento ya tiene una experiencia de tráfico internacional en la parte del mediterráneo. Por supuesto, nosotros colaboraremos tanto con el Gobierno vasco como con la región de Aquitania, así como con el ministerio francés porque queremos prestar un servicio y resolver un problema de movilidad que tienen los ciudadanos porque las infraestructuras viarias tienen un nivel de colapso muy elevado.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño. **(El señor Elorza González pide la palabra)**.

Señor Elorza, usted consumió seis minutos sobre los cuatro. Por eso le dije al señor Niño que ya emplease todo el tiempo para acumular la contestación. De todas formas, creo que ese café que le propuso puede zanjar el tema. Le doy diez segundos, por cortesía.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias, por los diez segundos.

Primero, la obra en el puente del río Urumea lleva tres meses paralizada. Segundo, se renunció a hacer la conexión directa a San Sebastián-Francia-Bayona; se eliminó la plataforma con un ahorro de varios miles de millones de euros, y eso hay que tenerlo en cuenta. Tercero, no me ha dicho nada del convenio internacional. Cuarto, tampoco me ha dicho nada de la disposición del Gobierno vasco. Y quinto, San Sebastián-Madrid —acabo— en avión cuesta 500 euros, San Sebastián-Madrid en tren cuesta cinco hora y pico.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Elorza.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Creo que le he dicho que nosotros sí que vamos a hablar de este tema con el Gobierno vasco. De hecho ya hay estudios que se están haciendo, los tiene Renfe y los vamos a intercambiar. Ahora se está haciendo una labor de contraste de la información, que se nos ha suministrado por parte de las autoridades francesas. En cuanto a la paralización de la obra sobre el río Urumea, supongo que será por algún problema técnico, y no por un problema económico o de falta de voluntad. Usted sabe perfectamente que las obras tienen problemas y hay que resolverlos, pero lo que le puedo garantizar desde mi posición, es que no hay una falta de voluntad de presupuesto.

Con respecto a la cuestión del precio, pues sí, es comparar el precio con el tiempo de viaje. Estamos trabajando en ello. También coincidirá conmigo que las obras de la Y vasca son obras complejas. Ha habido problemas técnicos —créalo—, pero en ningún caso ha habido falta de voluntad presupuestaria. Yo creo que el ministerio y el ministro en concreto han dado pruebas evidentes del apoyo. Ahora mismo hay obras que tenían problemas técnicos —le podría mencionar el caso concreto de la Y vasca— que han sido desbloqueadas, y además ha habido que rescindir algunas obras y volverlas a licitar. Me estoy refiriendo al nudo de Bergara. Desde luego, el compromiso con esta obra está claro.

Ha hecho una mención a que había una variante, efectivamente hay un estudio informativo que se aprobó hace ya muchísimos años en el año 2001 y no es que se haya renunciado. De hecho en el convenio que hay ahora mismo con el Gobierno vasco para la realización de esta infraestructura, hay un compromiso de que dentro de ese convenio se ejecute un primer tramo hasta Lezo, como conoce su señoría, la Astigarraga-Lezo. Luego lógicamente desde Lezo hasta la frontera hay que acordarlo con los franceses, porque si no acordamos el punto de contacto no hemos hecho una buena planificación y eso nosotros dependemos de los franceses aunque le puedo garantizar también que las cumbres internacionales —yo he sido testigo— hay una gran presión por parte del Gobierno español de que Francia tome una decisión ya definitiva sobre el impulso de esta conexión en la frontera entre España y Francia. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE NIVEL DE EJECUCIÓN TÉCNICA Y GASTO EJECUTADO DEL PROYECTO PARA LA SE-40 SECTOR ESTE, TRAMO: ALCALÁ DE GUADAIRA (A-376)-DOS HERMANAS (A-4) (8,1 KM), CONTEMPLADO EN LOS PRESUPUESTOS DEL EJERCICIO 2016 PARA LA PROVINCIA DE SEVILLA, ASÍ COMO COMPROMISO DE GASTO PARA 2017 DERIVADO DE LA NO EJECUCIÓN EN 2016 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/008094). (Número de expediente 181/000240).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 22

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LOS TRAMOS DE LOS TÚNELES DE LA AUTOVÍA SE-40 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/009971). (Número de expediente 181/000371).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las preguntas acumuladas, que son las números 4.º y 5.º, se refieren a la carretera SE-40 y que formulará el diputado del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Buenas tardes, señor Niño, presidente.

En primer lugar quería agradecer la buena disposición y respuesta tanto de los funcionarios como de los responsables de la demarcación de Andalucía occidental de carreteras que en la revisión que estamos haciendo de la documentación del proyecto de la SE-40 están siendo extremadamente solícitos y hay que agradecer al César lo que es del César. En relación con esta obra quería preguntarle si finalmente la decisión está cerrada, adoptada y certificada en torno a la adopción de la vía túnel o vía puente para el paso del río Guadalquivir, en el caso de la SE-40. Si es así, como ha aparecido dejar caer algún concejal del Partido Popular de Sevilla, si esto entraría dentro del paquete de colaboración público privada que se prevé para obra de infraestructuras de carretera próximamente. Por otro lado, en el caso de que esto no fuera así, si tienen estimaciones de cuánto podría costar una posible rescisión de los contratos vigentes para ambos túneles y cuánto está costando actualmente el mantenimiento de la tuneladora, que es la única que está en este momento ya en el lado de Coria. Serían las preguntas de la primera intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Sergio Pascual.

Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señorías, señor Pascual, la autovía SE-40 es una infraestructura importante y prioritaria para el Ministerio de Fomento. Además he tenido oportunidad de contestarle ya en algún momento lo que supone esta infraestructura para el Ministerio de Fomento y me pregunta por los túneles y quiero indicar a su señoría que con respecto a los túneles una vez que la obra se adjudicó —lo conoce, supongo, se está revisando el expediente, lo habrá comprobado— y se han analizado cuáles son los problemas existentes en ese momento, aparecieron dos problemas que son los que han llevado a que la obra ahora mismo esté paralizada. Un primer problema geotécnico que surge por la falta de estanqueidad en los emboquilles de los túneles y que nos ha llevado a considerar que la solución que estaba en el proyecto no era suficiente para garantizar la impermeabilidad de una obra tan importante. Así mismo también se ha descubierto que con respecto al estudio de la capacidad hidráulica del Guadalquivir que habría servido de base para la realización de esta obra, se había tramitado de una manera que no garantizaba que esta obra se estuviera proyectando o se hubiera proyectado para atender la capacidad hidráulica del Guadalquivir. En ese sentido, la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, y a requerimientos de la demarcación de carreteras de Sevilla, estableció una serie de condiciones nuevas respecto de cuál sería el nuevo caudal que debe de tenerse en cuenta a la hora de construir esta importante infraestructura, este importante túnel. Estoy hablando de la avenida de los quinientos años. Para ello ha sido necesario realizar un estudio. Este estudio que se comenzó en el año 2016 y finalmente fue remitido por parte del Ministerio de Fomento a la confederación el pasado 5 de julio. El pasado 6 de septiembre de 2017, el Ministerio de Fomento ha recibido el citado informe, como supongo conoce su señoría, y ahora mismo estamos analizando este informe porque tiene consecuencias respecto de la obra tal y como estaba proyectada. Hasta tanto no acabemos esta valoración, no se tomará una decisión en cuanto a poder retomarlas obras. Desde luego, el escenario, si tenemos en cuenta el informe que hemos recibido de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, y teniendo en cuenta también el primer análisis que se ha hecho desde la Dirección General de Carreteras, todo apunta a que las obras podrán llevarse a cabo y podrán reanudarse, pero por un mínimo de prudencia tenemos que tener muy claro qué es lo que hay que hacer. Le resumo, por una parte, hay que resolver el problema de estanqueidad. Es decir, la problemática de la geotecnia en esa zona que además es complicada para garantizar la estanqueidad del túnel y luego el que el diseño sea adecuado para garantizar la avenida de los quinientos años. Sobre la alternativa túnel o puente, en el estudio informativo realmente ya se tomó esa decisión y se tomó la decisión del túnel. Nosotros estamos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 23

trabajando sobre la alternativa del túnel. Como conoce su señoría hay una tuneladora que ya está allí desde el año 2010 o 2011.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño, Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Habría que haber tenido una cierta prudencia cuando se habla de urgencia e importancia con este tipo de obra de infraestructura cuando es una obra que lleva desde el año 1998 discutiéndose en Sevilla. Son veinte años, con lo cual es difícil que alguien se pueda creer que efectivamente está siendo gestionada con urgencia y con suficiente importancia. No es solo su Gobierno el actual Gobierno el que ha pasado por esta responsabilidad en los últimos veinte años. En cualquier caso, siendo que una parte de esta obra está pendiente desde 1998, no toda, siendo que en el estudio informativo se aconsejaba la vía del túnel en lugar de la del puente con el argumento un poco peregrino de que —abro comillas— «estorbaría a la vista un puente sobre las marismas desde Sevilla». Permítanme que lo socialice con ustedes. Me parece que poco sólido para tomar una decisión de ese calado. Siendo que esto es así e insisto son veinte años que esta obra lleva parada más de cinco años en Sevilla, con los costes que esto está suponiendo, siendo que el puente se ha desestimado porque tendría 5 kilómetros de vano, cuando en realidad cualquiera que haga un par de cuentas sobre el vano que requeriría ese puente con el gálibo necesario nos lleva a la conclusión de que serían menos kilómetros. Con todos esos considerandos, y teniendo en cuenta que los túneles, en boca del propio ministerio, estarían costando entorno a 600 millones de euros y el puente más caro de Sevilla costó 38 millones de euros —hace muchos años y esto habría que actualizarlo—, con todas estas consideraciones encima de la mesa, quizá tendría sentido de que a la vista además de que no sabemos si el ministerio apostará porque alguien intente entrar en un proceso de colaboración público-privada para la evaluación de esa obra. Quizá tendría sentido que se hiciera una cierta exposición pública de las distintas alternativas y posibilidades y de los costes que suponen ambas posibilidades, porque de lo contrario creo que es normal que se encuentren ciudadanos y algún diputado, como este que ahora le pregunta, que se cuestiona porque hacemos un túnel que cuesta 10 veces lo que costaría un puente, cuando en Sevilla hay otras necesidades muy importantes. Desde las líneas de metro, pasando por la extensión de cercanías C-5, el cercanías de Blas Infante a la Cartuja, el cercanías al aeropuerto. Muchas de las cuales conoce usted sobradamente. No sé, creo que esta decisión merecería al menos algún tipo de dotación argumental más sólida, porque insisto lo de que estorba a la vista no parece suficiente como para gastarse diez veces lo que costaría un puente. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual. Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señoría.

Señor Pascual, los procesos en general de planificación y de ejecución de infraestructuras son procesos largos y siempre se pueden reabrir, pero ante procesos tan largos no conozco ahora mismo con el detalle absoluto de por qué se tomó la decisión del túnel. El estudio informativo se aprobó en su momento, luego se han realizado los proyectos. Es decir, que ha habido un proceso. Hablar de que el túnel tiene un coste mayor que un puente posiblemente su señoría tiene razón, aunque también en Sevilla hay una crítica bastante importante sobre el puente del Centenario. Es decir el puente de la SE-30 porque se le achaca que en su momento no se tuvo una previsión para la ampliación del número de carriles y que ampliarlo ahora mismo es complicado. **(El señor Pascual Peña: Imagínate ampliar un túnel)**. El túnel tal y como están diseñados, se han diseñado cuatro túneles, dos para cada sentido de circulación que espero que se tarde muchísimos años una vez que se ponga en servicio y que se alcance el límite de la capacidad para hacer ya la SE-50. En todo caso, cuando se toman decisiones se tienen en cuenta muchos elementos. No me quedaría en algo que su señoría ha dicho y que yo también lo he escuchado, es una cuestión de altura y que iba a tener una altura superior a la Giralda. También si es cierto que hay un problema de navegabilidad del Guadalquivir, el puente tiene que tener un gálibo determinado. Nosotros ahora mismo, como le he indicado, estamos trabajando en garantizar que la obra se pueda ejecutar en las condiciones que había sido diseñado. Habrá que introducir posiblemente alguna modificación fruto de la corrección del caudal de la avenida de los quinientos años, que las previsiones que en su momento se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 24

establecieron ahora el caudal es un poco superior, pero que estamos trabajando en esa línea. Espero que en un plazo no muy largo, le he indicado a su señoría que el informe de la confederación lo hemos obtenido el pasado mes de septiembre. Supongo que su señoría tendrá una mínima prudencia, diligencia y responsabilidad y nos lleve a que lo estemos estudiando y que se pueda decir cuál va a ser la hoja de ruta para continuar con las obras de los dos túneles. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

- **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE NIVEL DE EJECUCIÓN TÉCNICA Y GASTO EJECUTADO DEL PROYECTO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y CAMBIO DE ANCHO (ESTUDIOS Y PROYECTOS), CONTEMPLADO EN LOS PRESUPUESTOS DEL EJERCICIO 2016 PARA LA PROVINCIA DE SEVILLA, ASÍ COMO COMPROMISO DE GASTO PARA 2017 DERIVADO DE LA NO EJECUCIÓN EN 2016 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/008097). (Número de expediente 181/000242).**
- **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE SITUACIÓN DE LAS OBRAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL BYPASS DE LA SALUD PARA MEJORAR EL ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE SEVILLA, ASÍ COMO FECHA PREVISTA PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS MISMAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/010877). (Número de expediente 181/000383).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las siguientes preguntas. Las acumuladas números 6.º y 7.º también referidas a Sevilla, en concreto a temas ferroviarios, que va a formular el diputado don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: La siguiente pregunta apunta, valga la redundancia, a otro de los grandes temas en materia de infraestructuras de Sevilla. Ambas preguntas tocan el puerto de Sevilla. Una la línea de la conexión ferroviaria y la otra en algunos de los anuncios que se han hecho. No voy a recordar aquí lo importante que es el puerto para la ciudad de Sevilla. Creo que es sobradamente conocido. Un 3 % del PIB de la provincia, casi un 1 de la comunidad autónoma, 20 000 empleos entre directos e indirectos. Merece una importante atención lo que sea mejorar la competitividad de ese puerto fluvial de interior que es el de Sevilla. Quería preguntarle en qué situación están las planificaciones y proyectos en torno a la mejora de la conexión ferroviaria del puerto de Sevilla, el conocido como *bypass* de la salud. Ya que estoy también quería preguntarle por algún detalle, si es que lo tiene, para las consideraciones especiales a las que se comprometía el ministerio para el puerto de Sevilla, con una reducción del 4 al 2 %, si no recuerdo mal, los aportes al Fondo de compensación portuaria. No sé si me podría detallar en alguna medida si esto va a entrar en vigor de forma inmediata y en qué estado de tramitación está ese compromiso. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.  
Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Para el Ministerio de Fomento los accesos ferroviarios al puerto de Sevilla son una prioridad. Esta prioridad se reflejó, por una parte ya, en mayo de 2011, cuando el Ministerio de Fomento firmó un protocolo de colaboración con la Comunidad Autónoma de Andalucía con el objeto de desarrollar plataformas logísticas en diferentes ciudades, entre ellas la ciudad de Sevilla. Se ha venido trabajando sobre este tema en el ámbito concreto de Sevilla.

También conoce su señoría la apuesta clara de la actividad logística en cuanto al transporte de mercancías por parte del Ministerio de Fomento y está destinando para ello recursos importantes dentro del denominado —del que seguramente habrá oído hablar su señoría— Fondo Financiero de Accesibilidad Portuaria, que se creó en el año 2014 y que va dirigido a dos tipos de proyectos. Un primer tipo de proyectos conocidos como la última milla, que son inversiones en infraestructura de conexión viaria y ferroviaria, fundamentalmente ferroviaria, porque casi todas las conexiones que se van a hacer son conexiones ferroviarias para garantizar esa adecuada accesibilidad a los puertos de interés general y también las asociadas a las mejoras de las redes general de transporte de uso común que tienen como



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 25

objetivo potenciar la competitividad del transporte intermodal de mercancías, tanto del sistema viario como del sistema ferroviario. Este plan de accesibilidad que ha sido aprobado en julio del año 2017 tiene un volumen importante de actuaciones y me voy a referir concretamente por la que pregunta su señoría por el puerto de Sevilla, que es un gran beneficiado de este Plan de accesibilidad marítimo terrestre. El puerto de Sevilla se va a desarrollar con cargo a este fondo de la terminal ferroviaria del interior del puerto y a este respecto quiero destacar que el pasado 6 de junio se firmó un convenio entre ADIF, el Puerto del Estado y la Autoridad Portuaria por el que se va a desarrollar el acceso, por el que pregunta su señoría, directo a ferroviario al puerto. El enlace de la salud por el que se va a hacer una inversión de 20'5 millones de euros.

Con respecto a esta actuación, sí quiero indicar algunos detalles, supongo que su señoría lo conoce, sobre cuál es el contenido de este convenio regulador. En este convenio regulador hay una distribución de competencias, por una parte la Autoridad Portuaria de Sevilla tiene que finalizar la redacción del proyecto constructivo y a partir del proyecto redactado en su momento por el Ministerio de Fomento que tenía como objetivo el incremento de la capacidad del anillo exterior ferroviario. Una vez que el proyecto esté redactado, ADIF, que es quien va a ejecutar las inversiones es quien realiza la supervisión y aprobación definitiva del proyecto constructivo así como la licitación de las obras. Para la financiación de los 20,5 millones de euros que es la inversión prevista, 9 millones serán aportados por la autoridad portuaria y los 11,5 restantes por ADIF, usando para ello fondos del Feder. Esta es la información que le puedo suministrar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.  
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: No me queda del todo claro si la intención es ejecutar el año que viene el puerto en alguna ocasión ha dicho que ese proyecto ya lo tenía hecho. Ha habido algún comentario del tipo: lleva varios años metido en un cajón esperando que hubiera ese convenio. No sé si efectivamente faltaba alguna parte, algún perejil, del proyecto o no, pero es lo que ha venido diciendo el puerto. En principio debiera estar para empezar a licitarlo.

En segundo lugar, si fuera tan amable de aclararme cómo se va a gestionar esto de la singularidad del puerto de Sevilla, porque conozco el anuncio, pero no sé si va a entrar en vigor el año próximo y el puerto va a tener que aportar solamente un 2% en lugar de un 4% o es algo que está pendiente de alguna aprobación ulterior más allá del anuncio que hemos escuchado.

Un apunte que no me quería dejar atrás, que me alarmó en cierta medida, y es que una pregunta sobre Palmas Altas que hice hace poco, se me copiaba textualmente las alegaciones que había hecho el puerto de Sevilla a los accesos a ese complejo urbanístico que está pendiente de realizarse. La verdad es que las alegaciones del puerto de Sevilla eran bien alarmantes en el sentido de que alertaba del posible colapso del acceso al puerto de Sevilla si efectivamente se llevaba a cabo esa obra. Sin embargo, la respuesta del Ministerio de Fomento había sido: hemos dar su plácet al desarrollo de la misma. Es cierto que no estaba dentro del marco concreto de la pregunta, pero dado que estamos hablando del puerto no sé si tiene algo más de información que nos pueda aportar luz, porque la verdad es que me llamó la atención y me parecía preocupante que al mismo tiempo se dijera que ese proyecto constructivo pudiera comprometer seriamente la competitividad del puerto de Sevilla y, al mismo tiempo, no se le pusiera ningún tipo de freno o de requisitos extraordinarios para ser desarrollado. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.  
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Con respecto al incremento que me dice del 2 al 4% la verdad es que no le puedo contestar porque desconozco esto. Es una cuestión que lo tendrá que decir Puertos del Estado. No la puedo responder. No tengo esa información. Sobre lo que me plantea de Palmas Altas el problema no lo conocía. Si le parece a su señoría le podré suministrar esa información. Relacionado con el problema este por el que me pregunta su señoría que es la variante de la salud, desde luego, los plazos que nosotros contemplamos es el proyecto una vez que lo entregue ADIF, que es quien va a ejecutar las obras, lo va a supervisar y lo aprueba y de forma inmediata lo licitará, porque los recursos están disponibles. Por una parte, como le he indicado a su señoría, son los recursos procedentes de fondos ferroportuarios y, por otra parte, tiene financiación del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 26

Feder, con lo cual garantiza la viabilidad económica de esta obra. Es decir, no estamos en lo del proyecto que está en un cajón, esto no responde a la realidad, porque estamos esperando que el proyecto sea entregado por parte de la Autoridad Portuaria de Sevilla. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ESTHER PEÑA CAMARERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EXPECTATIVAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO RESPECTO A LA LÍNEA MADRID-ARANDA-BURGOS. (Número de expediente 181/000356).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día como número 9.º, expectativas del Ministerio de Fomento respecto a la línea Madrid-Aranda-Burgos. Es una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista que formula la diputada doña Esther Peña Camarero. Tiene la palabra.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Muy buenas tardes. Muchas gracias.

Por fin hemos conseguido, aunque sea por esta vía, que el Gobierno hable sobre el futuro del tren directo. Una línea que afecta a más de 200 000 habitantes de 46 localidades y podría dar un servicio a más de 750 000. Porque es cierto que los representantes del partido en el Gobierno en todas las instituciones dicen estar por la labor. Incluso votan a favor todas las propuestas que les hacemos desde el Grupo Socialista para reabrir una vía fundamental para el desarrollo económico y social de Aranda de Duero, de la Ribera y de Burgos. Eso sí, a la hora de la verdad, cuando hay que mojarse, sus acciones, sus decisiones y sus ausentes consignaciones presupuestarias indican lo contrario. Pero no seré yo la que diga que ustedes mienten en sus intenciones. Por eso, porque quiero confiar estoy segura que hoy nos va a poder decir cuáles son las expectativas de este ministerio respecto a la línea 102, cuál es la previsión para los próximos Presupuestos Generales del Estado, en qué se han concretado los supuestos contactos para un posible convenio con la Junta de Castilla y León y en qué fecha tiene previsto el ministerio iniciar las obras pertinentes para poner en funcionamiento la línea Madrid-Aranda-Burgos. Así que, señor Niño, más que una respuesta, que también, los burgaleses, pero sobre todo los arandinos y arandinas esperan hoy por fin conocer una decisión sobre el directo. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Peña.  
Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señora Peña, como supongo que conoce, desde el Ministerio de Fomento estamos en la mejor disposición para analizar la viabilidad de esta infraestructura ferroviaria desde Madrid-Aranda-Burgos. Lo que sí hemos pedido —y se le ha pedido directamente a la Diputación de Burgos que va a colaborar con la Junta de Castilla y León— es por una parte tener un conocimiento lo más preciso posible de qué mercancías son las que se van a transportar por esta línea ferroviaria y que sean compromisos concretos. Porque potencialidad de una línea es un tema que se puede analizar fácilmente, se tienen en cuenta cuáles son las características de esta línea ferroviaria. Ahora mismo es una línea ferroviaria que no está electrificada, tiene vía única y se puede conocer —es una cuestión simplemente técnica— cuál es el número de circulaciones que puede soportar esta infraestructura ferroviaria. Pero nosotros, desde el Ministerio de Fomento, lo que exigimos es un compromiso real de cuáles son las mercancías que se van a transportar. Compromiso de las empresas y ese compromiso es el que hemos pedido a la Diputación de Burgos y a la Junta de Castilla y León. Estamos abiertos a hablar y a negociar con ellos y a llegar a un convenio si es necesario tanto con la Junta de Castilla y León como incluso con la Comunidad de Madrid. Porque he mantenido reuniones y les hemos manifestado la posición del ministerio con respecto a esta línea ferroviaria que si existe demanda lógicamente desde el ministerio estamos abiertos a poder realizar un convenio con un compromiso entre las administraciones. ¿Por qué digo un convenio? Porque ya ha existido un compromiso claro para la reapertura, como conoce su señoría, de la línea entre Aranda y Burgos. Esta línea está funcionando gracias a un compromiso y a un convenio que existe entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Castilla y León que ha tenido como consecuencia que se pueda ejecutar un ramal para conectar el polígono de Prado Marina en Aranda de Duero. Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.  
Señora Peña.

La señora **PEÑA CAMARERO**: No quería desconfiar, señor Niño, pero me lo ha puesto muy difícil. Me lo esperaba, porque no ha contado nada nuevo. La patada para delante una vez más y para volver a dejarnos a los burgaleses anestesiados, con buenas voluntades, pero con ninguna solución. La verdad es que no han dado ninguna respuesta. Exactamente igual que lo que ha hecho este Gobierno con las diecinueve iniciativas que ha presentado este grupo parlamentario y que a día de hoy están sin contestar o las dos peticiones de reunión con el secretario de Estado para tratar el tema que han obviado y hoy se me intenta escapar usted también. Seguiré insistiendo, es hora de que este Gobierno se involucre y redacte ese proyecto. Permítame que le venda una vez más las bondades que tiene esta vía. Una línea que se encuadra en un 100% en las nuevas exigencias europeas en materia de transporte: vertebración territorial, servicio de cercanías y media distancia, ahorro de kilómetros, de construcción moderna con posibilidad de tener doble vía y doble electrificación, gran demanda de trenes para mercancías, no tiene pasos a nivel en 280 kilómetros, permite circular trenes el doble de largos y el doble de pesados que los existentes, descongiona la circulación de camiones sobre la carretera paralela, sobre la famosa, por desgracia, N-1, permite el transporte seguro de mercancías peligrosas, reduce la emisión de CO<sub>2</sub>, abarata costes, ayuda a la dinamización industrial, crea nodos logísticos como es la intersección entre la A-11 y la A-1, y posibilita la máxima velocidad para las mercancías por ferrocarril. Estas características hacen que esta línea tenga un gran aprovechamiento, ahorro y gran flexibilidad para conectarnos con Europa en transporte de mercancías por ferrocarril. No nos podemos quedar solo con el tramo Burgos-Aranda, ni siquiera se trata de comunicar Madrid con Burgos, sino Algeciras con el País Vasco ahorrando más de cien kilómetros, tiempo y dinero.

Usted vuelve a explicarnos que necesitan analizar la viabilidad, pues la realidad nos dice que ustedes deberían haber recibido —a no ser que los documentos no lleguen de Valladolid a Madrid porque no están en vía recta— varios estudios e informes de diferentes instituciones. Se supone que el de la diputación, el de los ayuntamientos afectados, el de Somacyl, el de la Comunidad de Madrid, los informes del puerto de Bilbao, de la Cámara de Burgos, y su propio estudio de viabilidad de explotación elaborado por Ineco. Aunque alguno de estos estudios se haya hecho con cierta desgana, otros con datos caducados, todos indican un resultado favorable a la reapertura, que el tren directo es una línea rentable con una inversión mínima y que tiene una repercusión social y empresarial máxima; en definitiva, que existe demanda real. Pero ni con esa información positiva que usted hoy me sigue pidiendo, toman una decisión en firme. De hecho, en estos últimos cinco años lo único que han hecho ha sido comenzar a dismantelar algunos tramos, permitir que ADIF abandone el mantenimiento y la vigilancia obligatorios, y el Partido Popular que sustenta a su Gobierno votar que no a las enmiendas que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado en todos los presupuestos. Para terminar, si este ministerio exigiera a todas las líneas de ferrocarril de este país lo que a nosotros nos exige para esta línea, es decir, demostrar minuciosamente su rendimiento económico, posiblemente quedarían dos o tres en todo el país. Por tanto, le tengo que pedir que sean justos, den un paso atrás, sean coherentes y den una solución a esta demanda de tantas personas. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Peña.  
Señor Niño, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias por sus consideraciones, aunque no las comparto. Simplemente quería indicar a su señoría que hay un punto de partida, y es qué ocurría con esta línea ferroviaria antes del hundimiento del túnel de Robregordo en el año 2010. Es decir, la línea se cerró en el año 2010 por este hundimiento. Y si hablamos de viajeros la demanda era inexistente; entre Madrid y Aranda había 0,5 viajeros diarios por servicio, y de Aranda a Madrid 0,1 viajeros diarios por servicio. Le hablo de viajeros porque mercancías no había en ese momento. Entonces, a partir de esa información ¿qué hemos hecho? Hemos elaborado un estudio que supongo que su señoría conoce, fechado en 2014, que analiza la demanda potencial para la reapertura a nivel comercial de la línea entre Madrid y Burgos. De ese estudio se obtuvieron una serie de conclusiones que, si su señoría lo ha consultado, supongo que conoce porque es público. En el Ministerio de Fomento creemos que antes de reabrir la infraestructura es absolutamente necesario el que exista un compromiso. Esto lo estamos exigiendo en otras líneas ferroviarias donde se quiere reactivar el servicio, fundamentalmente de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 28

mercancías. Desde luego no voy a descubrir algo que conocen sus señorías, y es que con carácter general el servicio de mercancías en muchas líneas es deficitario. En cambio hay que tener en cuenta —lo ha dicho su señoría— otros elementos importantes desde el punto de vista de la sostenibilidad. Un elemento muy importante es el desvío del transporte de mercancías por carretera al ferrocarril. Para nosotros es fundamental basarnos no en hipótesis, sino en hechos reales. Y esos hechos reales son que queremos que las empresas se comprometan en que ese transporte de mercancías va a existir. Esto es lo que hemos pedido que se recoja en un estudio que nos tiene que entregar la Diputación de Burgos y que no nos ha remitido. En el momento en que tengamos ese estudio, nos sentaremos con la Diputación de Burgos, con la Junta de Castilla y León, con la Comunidad de Madrid y con todas las instituciones y entidades que sea necesario, a fin de tomar una decisión responsable sobre la reapertura de esta línea ferroviaria, como se hizo en su momento para reabrir la línea ferroviaria entre Aranda y Burgos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

### — DEL DIPUTADO DON CÉSAR LUENA LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PLANES PARA LA N-232 EN SU TRAMO RIOJANO, ESPECIALMENTE EN EL TRAMO ALFARO-ARRÚBAL. (Número de expediente 181/000374).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día con el número 11.º, sobre planes para la N-232 en su tramo riojano, especialmente en el tramo Alfaro-Arrúbal. Es una pregunta del Grupo Parlamentario Socialista, que formula el diputado don César Luena López.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario general del ministerio, señorías miembros de la Comisión de Fomento, los 140 kilómetros de la N-232 que atraviesan La Rioja son desde hace tiempo un drama, 140 kilómetros muy peligrosos donde hay muchísimos accidentes. **(El señor vicepresidente, Bernabé Pérez, ocupa la Presidencia)**. Según la DGT, en el año 2016 había cinco puntos negros. Es una vía con muchísimo tráfico y con un problema añadido, y es que hay una autopista paralela que tenía que haberse liberalizado hace muchos años, desde 2011, pero que el partido que gobierna en España, el Partido Popular, prorrogó hasta el año 2026. En los últimos seis años ha habido 39 muertos, uno en 2012, dos en 2013, dos en 2014, diez en 2015, ocho en 2016 y quince en lo que va del año 2017. Desde el año 2000, cuando se prorrogó la concesión de la autopista, han muerto 196 personas en 142 accidentes. Señor secretario general, si le pregunto qué ha hecho su Gobierno y su ministerio, la respuesta es nada; pintar una raya continua y después firmar un protocolo con el Gobierno de la comunidad autónoma, que en realidad era una tapadera para quedar bien e intentar hacer ver que se había hecho algo, cuando no se ha hecho nada en los últimos seis años, nada. Es la peor etapa en inversiones, también en otro tipo de infraestructuras, pero sobre todo en carreteras en la Comunidad Autónoma de La Rioja. Por tanto, ya que en este tiempo no ha habido planificación ni presupuesto ni ejecución, le pregunto qué planes, pero sobre todo con qué dinero y en qué plazos, tiene previstos el Gobierno para las necesarias y urgentes actuaciones en la N-232 en toda La Rioja.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Luena. Señor Niño, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias.

Señor Luena, creo que hay que dar la importancia que realmente tiene al protocolo que se suscribió el pasado 16 de mayo de 2017 entre el Ministro de Fomento y el presidente del Gobierno de La Rioja. Es una declaración de intenciones, pero como le voy a demostrar con los datos que le voy a dar continuación, lo estamos cumpliendo. Este protocolo tenía como objetivo implantar una serie de medidas para mejorar la funcionalidad y movilidad del corredor ferroviario por la AP-68 y la N-232. Entre las actuaciones que contempla este protocolo, teniendo en cuenta que al ministerio le preocupa tanto el corto como el medio plazo, una muy importante es restringir el tráfico en la N-232 de vehículos pesados de mayor volumen, es decir, los vehículos pesados de cuatro o más ejes, facilitando su desplazamiento a la autopista AP-68 como, por cierto, hemos hecho en otros lugares de la geografía española. Todo ello con el objetivo de mejorar las condiciones de circulación de dicha carretera a su paso por la Comunidad Autónoma de La Rioja. Esta medida va acompañada de una bonificación del 75 % en los peajes para este tipo de vehículos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 29

Esta es una actuación a corto plazo que se pondrá en práctica en cuestión de semanas. Otra actuación recogida en el protocolo es la aprobación del proyecto de construcción de la ronda sur de Logroño. Como conoce su señoría, el diseño aprobado de la ronda sur considera la necesidad de apoyarse en la autopista de peaje AP-68 entre Navarrete y Arrúbal, y el protocolo contempla el inicio de las expropiaciones y la contratación de las obras en este año. A su vez el protocolo recoge el desdoblamiento de la N-232 desde Calahorra hasta el límite de la provincia de Navarra, para lo que se va a redactar el correspondiente proyecto; completar el enlace de Lodosa; así como redactar el proyecto de construcción de la variante de El Villar de Arnedo de la N-232. Este protocolo refleja un compromiso que, como luego le indicaré, está cumpliendo el Ministerio de Fomento para desarrollar todas las actuaciones necesarias, con el fin de impulsar la modernización y mejora de la carretera N-232, en la que —estamos de acuerdo— existe un nivel de accidentalidad que hay que reducir, independientemente de que la etiología de los accidentes sea un elemento que haya que analizar detenidamente.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Niño.

Señor Luena, como no está el marcador, dispone de unos dos minutos aproximadamente.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Bien, incluso menos, voy rápido.

Señor secretario general, no es suficiente el protocolo. Por cierto, el convenio que usted ha citado es bastante restrictivo, fue el Partido Socialista el que descubrió la trampa porque ustedes hicieron una clasificación de los vehículos pesados. Además, la bonificación es del 75%, aprovecho esta ocasión para decirle que deberían abonar el cien por cien. ¿Qué necesita la N-232? En primer lugar, una actuación integral, urgente, con dotación presupuestaria, y cuanto antes debe ser una doble vía. Esta es la filosofía. Por cierto, ustedes se quedan en Calahorra, usted lo ha dicho, y tienen que continuar hasta Arrúbal. No tiene sentido que las obras que, repito, tienen que ser urgentes y tener presupuesto ya, cuanto antes, se paren en el límite entre Navarra y Calahorra, deberían seguir hasta Arrúbal. Ha citado usted la ronda sur o circunvalación sur de Logroño, espero que comiencen ya las obras, no solamente el proyecto. Nosotros hemos tenido la idea de hacer peajes troncales, que seguro que es útil porque estamos hablando de un corredor donde hay una autopista y debe haber una autovía pronto. Hemos sugerido esa idea.

Termino, señor presidente. No le he oído hablar, o si lo ha hecho ha sido muy deprisa, de las variantes. En la variante de El Villar de Arnedo han tardado seis años desde el último trámite administrativo, pero no sé si tienen alguna intención con las de Briones y Fuenmayor. Fue el Partido Popular el que en gran parte metió en este problema a la N-232 por volver a prorrogar la concesión de la autopista. Hoy la N-232, como he dicho al principio, señorías, es un infierno, un drama para todos los riojanos. Por eso para terminar esta intervención ni siquiera voy a utilizar mis palabras, sino que voy a leer un editorial del periódico regional, el diario *La Rioja*, del 27 de octubre de 2016, hace casi un año. El día anterior hubo un accidente terrible y en este editorial se podía leer: Urge, pues, que Fomento mueva ficha, que decida y resuelva, y no hay coyuntura económica que valga para justificar la inacción contra esta sangría. Pues eso, señor Niño, cuanto antes porque es un drama en nuestra región, mi región, La Rioja. Por eso es necesario que el Gobierno actúe cuanto antes de forma integral y urgente.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Luena.

Señor Niño, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias.

Señor Luena, voy a hacer una aclaración con respecto a la prórroga de esta concesión. Ha tenido tres prórrogas, una en el año 1978 de tres años, otra en 1982. **(El señor Luena López: De UCD, para que quede claro en el Diario de Sesiones)**. No, estoy aclarando que entonces no gobernaba el PP, salvo que identifique el PP con UCD. **(El señor Luena López: Como he visto que hacía referencia a 1982, por si acaso)**. No, he citado el año 1982, pero no he hecho otro comentario. Esta prórroga fue de trece años y luego posteriormente hubo otra de quince años. En todo caso, si uno ve el conjunto de las prórrogas de las autopistas a nivel nacional, hay un reparto de responsabilidades entre los distintos Gobiernos, sus razones habrán tenido para prorrogar.

Creo que el protocolo es un punto importante y un compromiso que hasta ahora nadie nos puede decir que no estamos cumpliendo. Estamos cumpliendo los plazos, la previsión de iniciar la licitación de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 30

la ronda sur de Logroño es un compromiso para este año, se van a iniciar las expropiaciones necesarias y también la contratación. Con respecto al resto de las actuaciones, estamos intentando dar una continuidad a la duplicación de la N-232. Como sabe, llega al límite con Navarra y vamos a hacer ese primer tramo hasta Calahorra. Creo que ahí va a haber un avance importante. Vamos a trabajar primero en el estudio informativo para luego seguir con los proyectos. Para ello el pasado mes de octubre se ha hecho una encomienda a Ineco para la redacción del proyecto, que tendrá una inversión de 124 millones de euros. También hemos publicado en el boletín el anuncio de la licitación del contrato de los servicios de asistencia técnica para redactar el proyecto de la variante de El Villar de Arnedo. Ha hecho referencia a los proyectos de las variantes de Briones y Fuenmayor, que son dos actuaciones en las que actualmente estamos redactando los proyectos. Cuando estén redactados se continuará con la información pública y, una vez aprobada, con la contratación de las obras. Otra actuación importante es completar el enlace de Lodosa.

En todo caso, junto con lo que he indicado en la primera parte de mi respuesta sobre la restricción del tráfico de vehículos pesados, el ministerio sí tiene un plan y lo va a llevar a cabo, confiamos en que eso suponga una reducción de la accidentalidad. Como lo ha comentado en la primera parte de su pregunta, no quería dejar de hacer mención a algunas actuaciones que hemos hecho en la N-232 que no consisten únicamente en aumentar la línea continua. Nuestra prioridad es reducir la accidentalidad, y coincidirá conmigo en que cualquier medida que tomemos es buena para ello. Hemos tomado esa medida con conocimiento de causa y pensando que va a reducir la accidentalidad como, por cierto, se ha hecho en otras partes de la geografía nacional, concretamente en la N-340 que es una vía paralela a la AP-7 en Cataluña.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Niño.

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, SOBRE ÚLTIMOS AVANCES REALIZADOS EN LA AUTOVÍA A-56 ENTRE OURENSE Y LUGO. (Número de expediente 181/000399).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos a la pregunta inicialmente numerada como punto 12.º en el orden del día, sobre los últimos avances realizados en la autovía A-56 entre Ourense y Lugo, del Grupo Parlamentario Popular, que formula don Celso Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Niño, hablamos de la autovía A-56, Ourense-Lugo-Guntín, de 75,9 kilómetros, que es una de las autovías que figura en la planificación de carreteras del Estado desde tiempos inmemoriales, puesto que unir por este modo de comunicación las capitales de provincia es un objetivo muy loable, también está en el PEIT. Se trata ahora de actualizar la información, que se puede dividir en varios tramos. En primer lugar, quisiera saber cómo evolucionan las obras en el tramo A Barreña-San Martiño, que fueron retomadas en el año 2015 después de aquella suspensión de contratos en la última etapa del Gobierno del señor Rodríguez Zapatero. También quisiera interesarme por el estado en que se encuentra quizá la parte más importante desde el punto de vista del tráfico, que es el tramo conocido como la variante norte de Ourense entre Eirasvedras y Quintela. Un tramo fundamental para liberar a la N-120 del tráfico y poderla dedicar a la aspiración de la capital de la provincia, es decir, que sobre esa carretera opere un bulevar termal para dar servicio a la gran riqueza de la conocida como la capital termal por la afluencia de fuentes, que necesita unos buenos accesos. El expediente de información al público se culminó en este año. Hay una segunda información al público muy puntual referida a unas glorietas que, según mis informaciones, están pactadas con el Ayuntamiento de Ourense y se pueden resolver de modo inmediato. Por eso además de querer saber cómo están, le pido encarecidamente que por favor antes de que concluya este año 2017, liciten las obras de este tramo. Hay consignación presupuestaria para ello, y así podemos darle continuidad en el año 2018 y empezar a ver por fin obra ejecutada en esta autovía. Por último, en relación con la A-56 también quisiera saber en qué situación se encuentran los dos subtramos que comprende el tramo entre Ourense y Cambeo.

Finalmente, aunque no está incluido en la pregunta como sé que usted conoce perfectamente los proyectos de carreteras que afectan a mi provincia, quisiera recabar información sobre el estado actual de la autovía A-76, que une la localidad berciana de Ponferrada con Ourense pasando por Valdeorras y Monforte de Lemos. Aquí hay diferentes tramos que están en distintas fases. Se acaba de encargar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 31

recientemente la redacción del proyecto del tramo intermedio entre Villamartín de la Abadía y Requejo. Quiero saber cómo se encuentra en este momento el tramo más avanzado, A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, porque creemos que está en unas condiciones que ya posibilitarían una licitación inmediata. Es una autovía en la que, después de tantos años de planificación y de redacción de proyectos, aspiramos a ver por primera vez unas obras en marcha, y así dar satisfacción a una necesidad viaria de comunicación en una zona en la que la actual carretera N-120 está saturada por el enorme tráfico de vehículos, especialmente pesados, que por allí concurren. Me intereso también por la conexión de la N-120 con la N-536 en O Barco de Valdeorras, que se conoce con el nombre de circunvalación de O Barco, que es una carretera proyectada para sacar el tráfico de las canteras de pizarra, las más importantes de España, que están en la comarca de Valdeorras y que obligan hoy a que todo ese tráfico pase por el centro de la población. Aquí sabemos que esta actuación, en la que se han iniciado las expropiaciones y se han levantado las actas, está ya en condiciones para la licitación de las obras. Sabíamos que estaba entre las prioridades del ministerio, si esto es así, le pido que ratifique una vez más el compromiso. De antemano le agradezco muchísimo sus respuestas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Delgado. Señor Niño, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señoría.

Señor Delgado, como bien ha dicho y conoce, la A-56 es un importante eje vertebrador de la Galicia interior y, por supuesto, una infraestructura clave para el desarrollo de esta zona. Además, esta autovía va a reducir de manera significativa los tiempos de viaje entre Lugo y Ourense que son dos capitales importantes de Galicia. El Ministerio de Fomento, como bien ha dicho, retomó esta obra que estaba paralizada desde el año 2010. En julio de 2015 se retomaron las obras entre A Barrela y San Martiño. El presupuesto de las obras de ejecución es de 33 millones de euros, y durante el año 2017 continuamos con la ejecución de las obras que no tienen ningún problema técnico en el momento actual. El grado de ejecución es del 41 % y la fecha prevista para la finalización de las obras es el último trimestre de 2018. Continuando por la A-56 con los otros tramos por los que se interesa su señoría, estamos priorizando la variante norte de Ourense entre Eirasvedras y Quintela. En cuanto al proyecto de construcción de este tramo, con un presupuesto aproximado de treinta millones de euros, el pasado 28 de marzo aprobamos el expediente de información pública. Tuvimos que hacer una información pública complementaria derivada de las alegaciones realizadas por el Ayuntamiento de Ourense. Ahora mismo estamos analizando estas alegaciones, y nuestro objetivo es aprobar de manera inminente la información pública y aprobar el proyecto en este año 2017, con el fin de iniciar de manera inmediata el expediente para licitar las obras. Por lo que se refiere a la A-56 entre Ourense y Cambeo, que es la continuación de la variante norte de Ourense, como conoce su señoría, el trazado en el subtramo Coles-Cambeo está ya aprobado. Y respecto al subtramo entre Ourense y Coles, con fecha 24 de marzo de 2017 el Ministerio de Medio Ambiente ha resuelto que no se requiere nuevo procedimiento ambiental, por lo que estamos trabajando con el objetivo de aprobarlo este año y, a continuación, proceder a la licitación de las obras.

Respecto a la autovía A-76 entre Ponferrada y Ourense, por la que se ha interesado su señoría, como bien conoce el estudio informativo fue aprobado definitivamente en el año 2014, y actualmente estamos redactando los proyectos de los tres primeros tramos de esta autovía. El proyecto entre A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, que ha sometido a información pública el pasado mes de julio, queremos completarlo para aprobar el proyecto e iniciar el trámite de licitación de las obras. En lo que se refiere al tramo entre Villamartín de la Abadía y Requejo, ya en la provincia de León, tenemos previsto someterlo a información pública en el último trimestre de este año 2017. Y respecto al tramo restante, Requejo-A Veiga de Cascallá, que está a caballo entre las provincias de León y Ourense, la redacción del proyecto ya ha sido adjudicada y se ha formalizado el contrato en junio de 2017, con lo cual estamos ya redactándolo. También le anuncio que es nuestro objetivo licitar la asistencia técnica para la redacción del proyecto de la variante de Monforte de Lemos.

Continuando con las preguntas que me ha formulado, en cuanto a la conexión de la N-120 y la N-536 en O Barco de Valdeorras, el proyecto constructivo fue aprobado en noviembre de 2016. Se ha trabajado ya en las expropiaciones, concretamente se han levantado las actas previas entre el 11 y el 20 de julio de este año. Y por último, como bien ha dicho su señoría, está dentro de las prioridades de licitación de obras

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 32

para este año por parte de la Dirección General de Carreteras. Este sería el panorama de cuál es la situación de las infraestructuras viarias en la provincia de Ourense.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Niño.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA TANIA SÁNCHEZ MELERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE SI LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE A-1, DE LA QUE RECIENTEMENTE SE HA INICIADO LA EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL ESTUDIO INFORMATIVO Y DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL, RESOLVERÁ LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD DE LA ZONA NORTE DE LA COMUNIDAD DE MADRID. (Número de expediente 181/000448).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos a la siguiente pregunta, inicialmente 15.º punto del orden del día, sobre la opinión del Gobierno acerca de si la construcción de la variante A-1, de la que recientemente se ha iniciado la exposición pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental, resolverá los problemas de movilidad de la zona norte de la Comunidad de Madrid. Es una pregunta del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que formula doña Tania Sánchez Melero.

La señora **SÁNCHEZ MELERO**: Gracias, señor presidente.

La pregunta es sencilla, le ubicaré un poco en por qué tenemos esta duda que, a lo mejor, le sorprende, ya que en el tiempo de que dispongo no me resulta posible relatar todo el histórico de esa autovía, así que me ubicaré en dos fechas. En 2005 Esperanza Aguirre promete la construcción de la variante A-1 como radial, la enésima radial de Madrid que se sumaría a la cantidad de radiales que ahora estamos rescatando con dinero público, después de haber pagado diez veces el valor de construcción. Diez años después, en 2015, la entonces candidata y hoy presidenta, Cristina Cifuentes, promete la ampliación de la variante A-1, esta vez ya con acceso libre. Y hoy tenemos un proyecto en el Ministerio de Fomento cuyo trazado no discurre entre los puntos que realmente tienen un problema de embotellamiento, y que depende de una supuesta liberalización de la radial M-12, cuyos costes no sabemos quién va a asumir ni qué Administración lo va a gestionar. Además, discurre demasiado cerca del río Jarama y de hábitats de especial protección. Es evidente que la zona norte de Madrid necesita una solución a su movilidad y especialmente que se ponga en línea con el Plan A del Ayuntamiento de Madrid para la reducción de la contaminación atmosférica. Sin embargo, tenemos dudas de que este sea el proyecto que necesita esa zona. De ahí que formulemos la pregunta de si de verdad piensan que esta infraestructura resuelve los problemas de movilidad de la zona norte de Madrid.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señora Sánchez.

Señor Niño, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señoría.

Señora Sánchez, le respondo afirmativamente, sí va a resolver el problema de movilidad de la autovía A-1 o de este importante corredor viario. En su análisis de fechas se ha remontado a los años dos mil, y le puedo decir que el primer anteproyecto de una posible autopista de peaje se realizó en el año 1989. Lo sé porque entonces yo era subdirector general de Carreteras, por eso se lo puedo decir. Por tanto, la historia se puede remontar en el pasado todo lo que queramos.

En todo caso, por aclarar las dudas que tiene su señoría, puedo decirle que, efectivamente, en lo que se denomina variante de la A-1 entre el eje del aeropuerto, es decir, en la M-12, y El Molar, es una actuación que va a suponer una inversión de 288,7 millones de euros, a los que habría que añadir para completar esta línea 57 millones de euros —a los que luego me referiré— que suponen las obras en el tramo entre los enlaces del RACE y San Agustín del Guadalix. En cuanto al estudio informativo, fue aprobado el pasado 20 de abril y se sometió a información pública el día 19 de mayo. Ahora mismo estamos analizando las alegaciones para enviarlas al Ministerio de Medio Ambiente, a fin de que haga la preceptiva declaración de impacto ambiental. Es importante destacar que la ejecución de un tercer carril y vías de servicio entre los enlaces del RACE y San Agustín del Guadalix, cuya redacción del proyecto ha



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 33

sido adjudicada el 31 de marzo de este año y es una actuación de 57 millones de euros, va a suponer un avance importante. Como conoce su señoría, ahora mismo la infraestructura viaria de esta importante autovía tiene tres carriles precisamente hasta el enlace del RACE, con lo cual, una vez que podamos continuar hasta San Agustín del Guadalix, va a suponer un avance notable. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

No querría dejar de señalar otra actuación, que posiblemente ha pasado desapercibida para su señoría pero que también va a tener un impacto en la movilidad —y ya estamos hablando no solo de la movilidad del vehículo privado, sino también del transporte público, por autobús—, que es la mejora en la accesibilidad del transporte público entre el 12,700 y el 15,200 —lo digo por situarlo, porque quizás no conozca esos PK—. Sería en el nudo norte, el nudo con la M-40, y el enlace sur, de Alcobendas. Es una actuación de 24 millones de euros y va a suponer una mejora notable en el transporte público, porque va a consolidar una vía lateral exclusiva para transporte de autobuses, con lo cual esa movilidad, que es importante, la vamos a favorecer.

En total, estamos hablando de un conjunto de inversiones de 370 millones de euros, que va a suponer —así lo consideramos nosotros, y doy respuesta a su pregunta y a su inquietud— una notable mejora para los usuarios que van a usar esta infraestructura.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.  
Tiene la palabra la señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ MELERO**: Agradezco la respuesta y su detalle. Agradezco la clarificación sobre esa intervención en forma de carril bus, que entiendo que es el nuevo modelo que no nos quedaba claro en presupuestos y sobre el que hicimos algunas preguntas, no clarificadas, es decir, sobre las inversiones en carriles bus. Estamos gratamente sorprendidos de que, diez años después de que todos los movimientos por la movilidad en Madrid reclamaran carriles similares al que existe en la A-6, el Ministerio de Fomento vaya asumiendo que esa es la solución a la movilidad. Pero el proyecto, tal como está hoy, sigue siendo una manera de generar más carriles, sin ninguna solución al embudo final que se produce en Madrid. La movilidad de la zona norte no requiere meter más coches en una misma vía, que además van a aumentar aún más con los planes urbanísticos previstos para toda la zona norte, sino que necesita una intervención estructural, sobre reducción de la fluidez del tráfico en esas vías. Por más carriles que se añadan, si tienen que acabar en el mismo embudo, que es la entrada a Madrid, además de no contribuir a reducir las emisiones que necesitamos disminuir —por imposición de Europa, y además el ayuntamiento está haciendo un gran trabajo en esa línea—, seguiremos teniendo gente que tiene que salir dos horas antes de su casa para llegar al puesto de trabajo. Por tanto, nosotros seguimos apostando por unas infraestructuras y una movilidad pensadas de modo más integral, con mayor inversión en cercanías y aparcamientos disuasorios, una mejor ordenación del transporte público interurbano, que está muy desordenado en esa zona, y ese modelo bus VAO exitoso, porque ahora veremos si el nuevo tiene tanto éxito.

Me dirá que buena parte de lo que le digo no corresponde a sus competencias, y tiene razón, pero sí es competencia del ministerio y tiene capacidad para encabezar y ser quien impulse la ordenación de las infraestructuras, en su conjunto, contando con la Comunidad de Madrid y los ayuntamientos de la zona. Esto es a lo que invitamos al ministerio, a que no se limite a gastar 370 millones de euros de una manera que quizás no sea la más eficaz y eficiente para reducir el problema de movilidad, y a que asuma que es tiempo de aprender de los errores. Creo que en Madrid se han hecho demasiadas radiales pensando solo en los intereses de una minoría y que toca considerar la movilidad de algo tan importante como es el centro del país, por donde pasan las grandes comunicaciones entre los diferentes puntos de España, pensando en los beneficios de la mayoría social, no de una minoría. Por tanto, les pediríamos que antes de seguir adelante con este proyecto culminaran el conjunto de inversiones necesarias para resolver realmente el problema de movilidad.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Sánchez.  
Tiene la palabra el señor Niño.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 34

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Gracias, señor presidente.

Señora Sánchez, comparto con su señoría que hay que hacer un análisis global de la movilidad si estamos hablando de la movilidad de acceso a la ciudad de Madrid. También está en marcha, creo que es posible que llegue a buen fin el proyecto que afecta al norte de Madrid desde la estación de Chamartín, que, como supongo que conoce, contempla actuaciones en la reordenación del denominado nudo norte que también ayudará a mejorar este punto conflictivo. Con la actuación que he descrito, se prevé una nueva penetración a Madrid desde la M-40, es decir, estamos hablando de un nuevo corredor, que también mejorará el acceso de los vehículos y, en general, de las personas que se desplazan por la carretera. En todo caso, sobre esta actuación que he descrito —tengo aquí detalles de cómo vamos a favorecer el transporte en autobús—, estamos trabajando con la Comunidad de Madrid en alguna que, sin suponer un volumen de inversión importante, creemos que va a tener una incidencia relevante en la potenciación del transporte público por autobús, que es en la A-2, que supongo que su señoría conoce perfectamente.

En definitiva, estamos trabajando para la mejora de esa accesibilidad a Madrid por las distintas infraestructuras. Tengo confianza absoluta en que la primera actuación que se va a llevar a cabo, que será la ampliación del tercer carril entre el enlace del RACE y el de San Agustín, va a suponer una mejora en los problemas de capacidad que actualmente existen, porque el problema de la capacidad no solamente se deriva de que haya dos carriles, sino también de que no existen vías colectoras, porque hay un tráfico muy importante, de agitación, y, si les permitimos que vayan por estas vías colectoras, lógicamente se contribuirá de una manera notable a que estas vías no estén congestionadas. En cuanto a las previsiones del estudio informativo, estamos trabajando para seguir adelante con esta actuación. Una vez que se realice la declaración de impacto ambiental, redactaremos los proyectos, siempre teniendo muy claro nuestro interés. Estamos trabajando conjuntamente con la Comunidad de Madrid y, en su caso, con el ayuntamiento, como es en el caso de la A-2, sobre la que se ha trabajado conjuntamente con este para potenciar el transporte público por autobús.

Como ha hecho alguna referencia al respecto, sí me corresponde la planificación de las infraestructuras terrestres dentro del ministerio, y, desde luego, nosotros también estamos trabajando en potenciar las cercanías. De hecho, se están redactando los estudios informativos correspondientes para llegar hasta San Agustín del Guadalix con el transporte de cercanías. Es decir, no desconocemos la realidad de la movilidad y, desde luego, la actuación es integral: no solo nos preocupamos de las carreteras en el Ministerio de Fomento, sino del ferrocarril y del conjunto de modos de transporte.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

### — DE LA DIPUTADA DOÑA ALEXANDRA FERNÁNDEZ GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DEL TRASPASO DE LA GESTIÓN DE LA AP-9 A GALICIA. (Número de expediente 181/000469).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día con el número 19, sobre previsiones acerca del traspaso de la gestión de la AP-9 a Galicia. Es una pregunta que formula la diputada doña Alexandra Fernández. Su señoría tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Agradezco mucho la comparecencia del señor Niño. Ayer conocíamos el veto definitivo a la iniciativa de transferencia de la AP-9 por parte de la Mesa del Congreso, una iniciativa que fue aprobada por unanimidad en el Parlamento gallego y que acaba de ser vetada por una minoría en el Congreso, una minoría compuesta por el Grupo Popular y Ciudadanos, o, lo que es lo mismo, están intentando acallar la voz de todo un pueblo mediante mecanismos antidemocráticos como son los vetos. Parece que el Partido Popular está intentando sobrevivir a la falta de una mayoría absoluta mediante vetos. Y sobre lo que debería ser una excepción —y no lo decimos nosotros, lo dicen los letrados de la Cámara, que esto debería ser una excepción—, vemos que permanentemente vienen abusando de esta argucia.

Pero no solo es el problema del veto parlamentario, sino que la justificación que nos llega del Gobierno sobre este veto es una auténtica chapuza, en primer lugar porque los cálculos sobre el rescate son absolutamente falsos. La fórmula que se utiliza para calcular la cantidad que supondría el rescate está

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 35

hecha a base de multiplicar lo que ingresan directamente las cabinas del peaje por los años que faltan de concesión, como si la empresa concesionaria no tuviera ningún tipo de gastos ni costes; todo lo que entra en la cabina del peaje son beneficios. Claro, el resultado son 4300 millones de euros. Pero es que normalmente no se utilizan estas fórmulas para hacer estos cálculos, son fórmulas muchísimo más complejas las que se suelen aplicar por las administraciones públicas. Y hay cálculos hechos en este caso concreto, que aproximadamente rondarían los 2500 millones de euros, y no la cifra que se está dando de 4300 millones. Esta es la primera chapuza.

En cuanto a la segunda, la ley que se planteaba desde el Parlamento gallego no contemplaba el rescate de forma automática, sino que aparecía única y exclusivamente como una posibilidad de futuro, es decir, que en un futuro podría ser rescatada. Por tanto, lo que contesta el Gobierno diciendo que afectaría a los presupuestos actuales es falso.

En tercer lugar, se presenta una segunda ley por parte del Parlamento gallego, después del primer veto, donde se elimina el rescate y se trae única y exclusivamente la transferencia. Pero la respuesta del Gobierno es volver a argumentar con motivos económicos, cuando ya no se habla de rescate. Entonces, es como un diálogo de sordos, o sea, el Parlamento gallego se encuentra permanentemente con un muro, y la justificación del veto no tiene nada que ver con la realidad de lo que se plantea. Por tanto, creo que hay que empezar por que nos responda, bajando a la realidad de lo que se está planteando, acerca de con qué argumentos se está vetando esta ley.

Finalmente, aparte de que se están utilizando mecanismos antidemocráticos, porque no hay forma de diálogo y todo está hecho de una forma chapucera, todo esto tiene un tufo recentralizador tremendo. Cuando vino a Galicia, el propio ministro dijo que no podía permitir la transferencia, porque, si no, se rompía España; así, tal cual. Precisamente cuando en materia de infraestructuras necesitamos más políticas de descentralización, políticas más cercanas a las diferentes realidades territoriales, cuando necesitamos más soberanía para adaptar las infraestructuras a una realidad territorial, a la nuestra, la gallega, absolutamente diferenciada de la del conjunto del Estado, nos encontramos con que lo que plantea el ministro es más recentralización. De hecho, el veto del Grupo Popular a que Galicia sea más soberana sobre la AP-9 hace que, en vez de poder convertir esta infraestructura en una arteria que vertebré toda la fachada atlántica, sin discriminación de rentas, porque hay gente que no puede utilizar esta autopista por los salvajes peajes que tiene, está convirtiéndola en una vena más del Estado para succionar las rentas a las mayorías sociales gallegas. Y hablamos de soberanía porque la soberanía también se concreta en este derecho de las personas y de los pueblos a planificar, gestionar y decidir las relaciones socioespaciales que necesitan, y no lo que ustedes están planteando, que es recentralizar para poder seguir expoliando mucho más fácilmente.

Por eso, le pregunto: ¿ustedes van a seguir cargándose la capacidad del Parlamento gallego de traer propuestas a esta Cámara? Y me alegro de poder preguntarle a usted, porque parece que Feijóo no pinta nada en este partido. En vez de representar la unanimidad del Parlamento gallego viniendo a defender lo que defiende todo el Parlamento gallego, se esconde detrás de un ministro que dice que, si no, se rompe España. Entonces, le pregunto si es que van a seguir vetando hasta que el Partido Popular tenga mayoría absoluta otra vez, si es ese el juego.

Y una pregunta más. ¿Sabe usted por qué hay unanimidad en Galicia sobre esto? Porque todo el mundo en Galicia sabe que es un auténtico escándalo que una autopista que ya estaba amortizada en la época de Aznar se volviera a regalar a una concesionaria, metiéndonos de nuevo en una hipoteca para seguir expoliándonos. Por eso, el Partido Popular no se atreve ni en Galicia a decir que está en contra de esto, por eso hay unanimidad. Y no le pregunto ya como diputada de En Marea. Le pido que conteste a todos los ciudadanos gallegos por qué tenemos que seguir pagando por algo que ya es nuestro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Fernández.  
Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señora Fernández, voy a dividir mi intervención en dos partes, una primera sobre el porqué desde el Ministerio de Fomento consideramos que esta autopista tiene que permanecer —supongo que habrá leído los argumentos— dentro de lo que nosotros denominamos la Red de interés general del Estado. Después, como ha hecho referencia a la tramitación de la propuesta de ley orgánica de transferencia, que fue aprobada por el Parlamento gallego y presentada en el año 2016, así como a la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 36

última propuesta de ley orgánica de transferencia aprobada en este año 2017, paso a responderle también sobre este tema.

La autopista AP-9 vertebra el eje atlántico, y, si tenemos en cuenta la definición que de la Red de interés general del Estado hace la Ley de Carreteras, esta autopista cumple con los requisitos para estar en dicha red, ya que enlaza los principales centros económicos de Galicia, se halla incluida en la Red transeuropea del transporte, supone la continuidad para el tráfico de largo recorrido, conecta los principales núcleos gallegos, da continuidad a Portugal, conecta los principales puertos de la Red de interés general del Estado en Galicia y sirve de conexión con los tres aeropuertos. En definitiva, cumple el artículo 4 de la Ley de Carreteras para estar integrada en un itinerario de la Red de interés general del Estado. Y por ello, el Ministerio de Fomento no puede promover o plantear el cambio de titularidad de esta infraestructura, como se ha manifestado de manera reiterada.

Con respecto a las propuestas de la ley orgánica de transferencia que se planteó en el año 2016, que contemplaba la obligación por parte del Estado de hacerse cargo de los costes que supusiese un rescate de esta autopista convirtiendo la AP-9 en una autovía libre de peaje —no sé los cálculos que habrá hecho su señoría—, le invitamos a conocer con detalle el porqué, la valoración que hacemos desde el ministerio de los 4300 millones de euros. Esa es la cifra que sale y le garantizo que está estimada según unos criterios razonables, hablando desde el punto de vista de la contabilidad —no de la contabilidad doméstica, sino de la contabilidad real—.

En cuanto a la segunda, que es la propuesta de ley orgánica de transferencia, que también ha sido aprobada por el Parlamento gallego en el año 2017, implicaba que la Administración General del Estado se tendría que hacer cargo de las compensaciones que actualmente están vigentes en la sociedad concesionaria por las obras que se están desarrollando —y como conoce su señoría, actualmente hay obras: la ampliación del puente de Rande y la ampliación del número de carriles entre Santiago norte y Santiago sur—, a las que también se daba una determinada valoración.

Creo que estas son las razones. No las comparte —como ha dicho—, pero estas son las razones y tengo interés en que queden claras en esta Comisión.

También quiero destacar algo que es muy importante. Ha hecho referencia usted a que los gallegos y otros que utilizan la autopista y no son gallegos tienen que pagar un elevado peaje, a que la infraestructura ya estaba amortizada, etcétera. No comparto que esté amortizada la infraestructura, pero sí quiero indicar a su señoría que hay un abanico de subvenciones importantes que suponen aportaciones relevantes de los Presupuestos Generales del Estado para que se realice el transporte sin pagar peaje en determinados itinerarios: desde Vigo a la zona del Morrazo, entre Pontevedra y Vigo, Santiago norte y Santiago sur, es decir, que el usuario disfruta ya de unas compensaciones que suponen una cantidad relevante en los Presupuestos Generales del Estado.

Finalmente, algo que querría poner en valor es el diálogo que mantenemos de manera fluida con la Xunta de Galicia gracias a la creación de una comisión en la que trabajamos de manera leal y en la que hemos conseguido llegar a acuerdos importantes. En todo caso, nosotros informamos a la Xunta de cuál es el desarrollo de las obras y ellos nos informan también de todas sus pretensiones.

En definitiva, lamento que no comparta la posición del Ministerio de Fomento, pero yo tenía interés en dar una explicación lo suficientemente precisa de la forma de actuar de este.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

Tiene la palabra la señora Fernández. Un minuto, señoría.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Muchas gracias.

Uno de los argumentos que se esgrimía con respecto a no poder transferir esta autopista es que es transfronteriza —se expresó así en alguno de los informes—. Sin embargo, a pesar de esta argumentación, en Cataluña y Euskadi sí pudieron ser transferidas. ¿Qué pasa, que los gallegos somos menos? No sé si esa es la valoración, que los gallegos somos menos a la hora de transferir competencias que vascos y catalanes. O quizás los gallegos también somos menos que los madrileños, porque para Madrid sí se pueden rescatar autopistas, y para Galicia no. Entonces, quisiera saber si aquí hay ciudadanos de primera y de segunda.

Por otra parte, me parece muy bien lo de las subvenciones, está bien, pero tampoco nos engaña: las subvenciones las pagamos nosotros igualmente con dinero público. Lo que queremos es dejar de pagar con dinero público a una concesionaria. Y para eso necesitamos empezar a gestionarla, recuperarla para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 37

lo público y tener una autopista gratuita. No vale con poner parches que pagamos nosotros mismos. Creo que si el pueblo gallego está decidido, tiene claro que lo que están haciendo es un expolio, que es injusto, y ustedes no permiten por ninguna vía democrática traer este tema aquí —porque no hay forma de traerlo al Congreso para debatirlo, lo están vetando por todos lados—, al final la gente va a tener que decidir no pagar, porque no hay más alternativa, porque es injusta la ley que ustedes están planteando.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Fernández.  
Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Gracias, señor presidente.

En primer lugar, de las autopistas, de las carreteras, en general, el mantenimiento, las inversiones las paga alguien. Hay distintos procedimientos, y se pueden pagar por peaje o sin peaje, pero siempre las paga alguien. Es decir, el hecho de que no se pague peaje no quiere decir que no hay gastos que los tenga que pagar alguien. Y se pagarán a través de los impuestos de todos los ciudadanos. Por tanto, la teoría de que las autovías son gratuitas no es cierta. Si quiere, le doy los datos del presupuesto del Ministerio de Fomento que destinamos anualmente a la conservación de carreteras, cerca de mil millones de euros. Y esa cantidad sale, lógicamente, de los impuestos que pagamos todos los españoles.

Querría hacer una matización sobre la palabra rescate, que vengo escuchando, y lo digo como responsable, como delegado del Gobierno frente a las empresas concesionarias de autopistas, aparte de como secretario general de Infraestructuras. Lo que se produce es una reversión derivada de un concurso de acreedores, es decir, de ese concurso de acreedores resulta la liquidación de esas autopistas. Entonces revierten al Estado, pagando lo que se llama la responsabilidad patrimonial de la Administración, que es una cantidad que estaba reflejada en los contratos. Si vamos al *Diccionario* de la Real Academia, la palabra rescate no se define como lo ha hecho su señoría.

Por volver a por qué esta Cámara o el Partido Popular y Ciudadanos han podido vetar el acuerdo adoptado en el Parlamento gallego, señoría, es que el veto está basado en que no existen consignaciones en los créditos presupuestarios del Ministerio de Fomento que permitan afrontar dichos pagos, que, por otra parte, además resultan inasumibles. Supongo que su señoría no está de acuerdo, pero le estoy diciendo cuál es la realidad en la que se ha apoyado el veto al que ha hecho referencia su señoría.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

### — DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DEL TRAMO DE ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA ENTRE VALENCIA Y CASTELLÓN. (Número de expediente 181/000475).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día con el número 20, sobre previsiones acerca del tramo de alta velocidad ferroviaria entre Valencia y Castellón, que formula el diputado don Miguel Barrachina. Tiene la palabra.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, don Manuel Niño, secretario general.

En primer lugar, como de bien nacido es ser agradecido, quiero darle las gracias a usted y a su ministerio por tener a la provincia de Castellón en obras. Desde mi ciudad, Segorbe, la vía férrea Sagunto-Segorbe-Teruel-Zaragoza, que, felizmente, ha eliminado los techos de velocidad de hasta 20 km/h, los ocho cuellos de botella que venían existiendo desde etapas anteriores a la N-232, la Vinaròs-Vitoria a su paso por Morella, actualmente en obras, y también el compromiso que esta misma mañana hemos escuchado al ministro sobre el último tramo de esa carretera que unirá el norte de la provincia de Castellón con todo el norte español, el último tramo, entre Masía de la Torreta y Morella sur, cuyo proyecto está en fase de licitación; esas dos actuaciones, junto a aquellas otras que se han avanzado, como los tres tramos, en redacción, de la conversión de la actual CV-10 en la futura A-7, que nos hermane con la comunidad vecina de Cataluña, son hoy actuaciones indispensables. Naturalmente, como bien sabe usted, añadiremos un impulso en los trenes de media distancia con Vinaròs, que nos gustaría que fuese un esfuerzo compartido con la Generalitat Valenciana cuando haya presupuestos del Estado para 2018.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 38

Y junto a todo ello, la gran obra en la provincia, que es el tren de alta velocidad entre Valencia y Castellón, que no solo nos va a permitir reducir el tiempo en más de treinta minutos y duplicar las frecuencias que hoy nos unen con Madrid, porque, además, la comodidad y la seguridad acreditada de los trenes de alta velocidad española deben ser una realidad.

Me consta que en el momento de mayor apretura presupuestaria el Ministerio de Fomento, a través de ADIF, ha encontrado 178 millones de euros para financiar una vía férrea, cuando en la época en la que se llevó a cabo el mayor gasto público de la historia de España, desgraciadamente, la conexión por AVE con Castellón se descartó. De hecho, se fió a una supuesta financiación público-privada que, naturalmente, jamás existió. Por tanto, agradecemos ese esfuerzo en esa primera vía de alta velocidad entre Valencia y Castellón, que me consta que está en fase de seguridad. Y nosotros no queremos empujar ni a técnicos ni al ministerio a nada que pueda incurrir en una mínima inseguridad para ningún vecino de Castellón. Somos conscientes de que, después de los hechos acaecidos en 2013 y con las nuevas exigencias europeas, la certificación completa de seguridad suele alargarse más. Se parece más a las francesas, que suponen un año desde que se termina la infraestructura hasta que comienzan a circular los trenes; se parece más al escenario francés que al histórico español.

Por eso, preguntándole sobre esta cuestión y las actuaciones futuras, porque hay un compromiso de que cuando esté en marcha y circulen los trenes se continuará con una segunda línea de alta velocidad, con una segunda vía, y, finalmente, con una doble plataforma, lo que permitiría estar unidos entre Castellón y Valencia por cuatro vías de alta velocidad en un futuro próximo; preguntándole por todo ello, sobre la alta velocidad en Castellón, y agradeciéndole el esfuerzo que me consta que usted y el señor ministro están haciendo personalmente por la provincia de Castellón, concluyo mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.  
Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señor Barrachina, permítame que aproveche esta intervención para declarar una vez más el compromiso cierto sobre el corredor del Mediterráneo por parte del Ministerio de Fomento, y lo digo al hilo de las últimas informaciones que han aparecido en la prensa, fundamentalmente de la Comunidad Autónoma Valenciana. El compromiso está claro. Creo que el ministro, con su visita a esa comunidad autónoma, está explicando las cosas con una periodicidad inusitada, si tenemos en cuenta las visitas de anteriores ministros, poniendo en valor día a día lo que se está haciendo en el Ministerio de Fomento. Comienzo indicando, por poner un ejemplo, que en los Presupuestos Generales del Estado de 2017 el esfuerzo presupuestario del grupo Fomento va a ascender a 659 millones de euros, un 31 % por encima de la media nacional por comunidad autónoma. A su vez, la Comunidad Valenciana es la quinta en el *ranking* de inversión total por comunidad autónoma y supone una inversión un 35,65 % por encima de la media nacional. Este año, la inversión en carreteras en la comunidad autónoma será de 120 millones, un 21 % superior a la media nacional, y también la Comunidad Valenciana es la quinta en el *ranking* de inversión en ferrocarril. En el año 2017 la inversión en ferrocarriles será de 289,4 millones de euros, un 44,3 % por encima de la media nacional.

Me centraré en el modo ferroviario por el que pregunta su señoría. Como conoce bien, estamos haciendo un gran esfuerzo por llevar los servicios de alta velocidad hasta Castellón. Le agradezco la dosis de racionalidad y sentido común, así como de consideración hacia algo que para el Ministerio de Fomento es muy importante, porque así lo exigen también las directivas comunitarias, que es extremar el cuidado en todos los aspectos relacionados con la puesta en servicio de una línea de alta velocidad como es esta, que concluyen con la autorización por parte de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, previa a la puesta en servicio.

Ya hemos finalizado las obras de implantación del tercer carril, que es lo que va a permitir que un tren con ancho estándar europeo entre Madrid y Castellón realice el itinerario en dos horas y veinticinco minutos, con un ahorro de tiempo superior a media hora. También quiero indicar a su señoría que en una segunda fase de este plan está prevista la implantación del ancho estándar mediante el tercer carril en la segunda vía. Estas obras, que se van a llevar a cabo en una segunda fase, van a requerir también la adecuación de la señalización, de la catenaria y la vía de apartado para trenes de mercancías. Una vez que entre en servicio la vía con tercer carril entre Valencia y Castellón, ADIF va a empezar simultáneamente a realizar las obras en la otra vía para llevar a cabo las actuaciones que he indicado anteriormente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 39

Actualmente, los servicios que se realizan entre Valencia y Castellón, que son, como sabe su señoría, cercanías, larga distancia, media distancia y mercancías, son muy importantes: 80 trenes diarios de cercanías de la línea C-6 entre Valencia y Castellón; 30 trenes diarios de larga distancia entre Valencia, Castellón y Barcelona; 15 trenes diarios de media distancia que unen Valencia con Teruel-Zaragoza y Vinaroz-Tortosa; 16 trenes de mercancías. Para ello, dentro de este plan que tiene el ministerio en el corredor mediterráneo y para atender al potencial incremento de tráfico de mercancías y de viajeros, tanto de media como de larga distancia, creemos que es necesaria la separación de los tráficos de larga distancia de los de mercancías y cercanías mediante la construcción, a la que ha hecho referencia su señoría, de una nueva plataforma, que en el caso concreto entre Valencia y Castellón se va a apoyar en un proyecto que en su momento se aprobó, aunque no se llevó a cabo, como bien a dicho, porque se licitaron las obras y se rescindieron en el año 2010, que va a permitir tener una doble vía de nuevo trazado por la que podrán circular trenes a 350 kilómetros por hora. El ministerio ha dado un paso importante, que es la actualización de aquel estudio informativo que se hizo en su momento, porque han transcurrido muchos años y han cambiado la legislación y la normativa ferroviaria, publicándose la asistencia técnica el pasado 4 de septiembre. A esta importante actuación hay que añadir los trabajos correspondientes al túnel de paso a través de la ciudad de Valencia.

Quiero decir que vamos a ser suficientemente ágiles —espero— en el desarrollo de estas dos actuaciones que, en definitiva, son muy importantes, porque una vez que estén ejecutadas, tanto el túnel pasante como la nueva infraestructura, la relación de Barcelona y Valencia quedará en dos horas, de Barcelona a Alicante en tres horas y de Castellón a Barcelona en una hora y treinta minutos. También quiero indicar a su señoría que dentro de este corredor, en cuyas obras, como he dicho al principio, está volcado el ministerio, a través de ADIF, una vez que se han resuelto los problemas técnicos que había en dichas obras, estamos ahora mismo trabajando también fuera de la Comunidad Valenciana en la variante Vandellós-Tarragona, así como en el cambio de ancho entre Castellón y Vinaroz, aparte de realizar otras actuaciones en el corredor mediterráneo entre Valencia-Xàtiva y La Encina.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

— **DEL DIPUTADO DON JAIME MIGUEL MATEU ISTÚRIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE BONIFICAR EL PEAJE A LOS VEHÍCULOS PESADOS EN LA AP-68 Y MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA N-232. (Número de expediente 181/000476).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día con el número 21, del Grupo Parlamentario Popular, que va a formular el diputado don Jaime Miguel Mateu Istúriz.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente.

Señor Niño y equipo, muchísimas gracias por la especial dedicación que prestan a todos los diputados que siempre acudimos con nuestras cuestiones y nuestros problemas de los territorios a los que representamos. Gracias, porque ustedes están trabajando por todos los españoles para conseguir una vertebración del Estado español.

Señor Niño, me gustaría recordarle una intervención suya en la Comisión de Presupuestos del año 2015, hablando de las bonificaciones para que los vehículos pesados de cuatro a seis ejes se derivaran de las carreteras nacionales a las autopistas, siempre que hubiera una autopista paralela a la carretera nacional. En aquel presupuesto del año 2015 estableció una serie novedosa de partidas: 5 millones de euros para tramos de autopistas de carácter general, 5 millones para utilización de las mismas en horarios valle, y 6 millones para cualquier incidencia que pudiera surgir, todo dentro de un marco más amplio de 43 millones de euros. Dijo unas palabras que creo que son la base de un trabajo serio y firme que están realizando. Lo leo literalmente. Con esta medida se trata de incidir en la estructura tarifaria, de tal forma que con un bajo coste se puede permitir la potenciación del uso de la capacidad excedentaria que tiene la red de autopistas de peaje, consiguiente con ello una utilización más eficaz del conjunto de las infraestructuras, al tiempo que va a suponer una mejora de la seguridad vial. Seguridad vial, señor Niño, que es por lo que ustedes están trabajando seriamente. También hizo referencia a una experiencia positiva en la N-II trasvasando vehículos pesados a la AP-7 en el tramo entre Maçanet de la Selva hasta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 40

la Junquera, frontera francesa, que supuso que en el año 2013, en el primer mes de aplicación, más de 100 000 vehículos pesados comenzaran a circular por la AP-7, incrementándose también en un 60% la circulación de dicha carretera. Esta fue una experiencia novedosa. Hubo que hablar con la gente, hubo que negociar, porque había sectores que inicialmente se consideraban perjudicados por el desvío del tráfico que se hizo. Ustedes supieron llevar a buen puerto esa experiencia. Posteriormente, con ese objetivo de garantizar la seguridad de todas las personas que transitan por las carreteras españolas, volvieron a implantar una experiencia piloto en dieciséis tramos de seis carreteras que seleccionaron, y precisamente uno de ellos fue el tramo de la N-I que va paralelo a la AP-1 entre Rubena, Miranda de Ebro y Armiñón. ¿Por qué no dio el resultado deseado en su momento? A mi modesto entender, no se utilizó porque todavía no estábamos trabajando muy de lleno con la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, en cuyo artículo 38 se establece la posibilidad real de limitar la circulación de vehículos pesados por ciertas carreteras cuando se den determinadas circunstancias. No obstante, el proyecto que ustedes presentaron era muy atractivo, porque suponía un ahorro de 9,46 euros por viaje y una reducción de tiempo de diez minutos yendo por autopista, puesto que por carretera se tardaba cincuenta y cuatro minutos. Se incrementó el tráfico un 11,4%. También tenemos experiencias positivas en la AP-9, en los tramos que usted ha mencionado, en los que la circulación es gratuita entre Vigo y O Morrazo y entre A Barcala y A Coruña. ¿Qué quiero matizar? Que con la modificación del decreto del año 2006 hecha en el año 2017 se mejoran las condiciones de financiación con respecto a las contraprestaciones económicas que se habían acordado en el año 2006.

Señor Niño, sé que ahora mismo están trabajando en un tema que interesa a mi provincia, a Burgos, que es precisamente la N-I con respecto a la AP-1 en el tramo antes reseñado. Sé que van por buen camino las actuaciones que están realizando. Lo mismo que también están trabajando en tramos de la N-340 para desviarlos hacia la AP-7. La AP-68 y la N-232, en concreto esta carretera, nace en Vinaroz y muere en mi provincia, en Cabañas de Virtus, por tanto, a muchos efectos somos vecinos. Dado que también beneficiarían a mi provincia los trabajos que se están realizando para el desvío de vehículos pesados, entre cuatro y seis ejes, de la N-I a la AP-1 por cuestiones de seguridad vial, y porque lo demandan muchos de los ciudadanos que transitan por ella, es por lo que me intereso —creo que está próximo a culminarse, porque me parece que solo falta la firma del convenio— por la bonificación para los vehículos pesados del peaje en la AP-68 para mejorar la movilidad de la N-232.

Muchas gracias, señor Niño. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.  
Tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Mateu, en primer lugar, y aprovechando el comienzo de su intervención agradeciendo su trabajo al equipo del ministerio, al que represento en parte, quiero dar las gracias especialmente a usted, al señor Barrachina y al señor Pascual que ha hecho una mención específica a las personas de la demarcación de carreteras en Sevilla. Creo que los funcionarios deben estar al tanto del reconocimiento de esta Cámara, por lo que se lo trasladaré.

Haré una reflexión general sobre la pregunta que me hace su señoría. Desde luego, seguimos empeñados en que el uso conjunto de las infraestructuras, tanto las carreteras como las autovías y las autopistas de peaje, tengan un uso lo más adecuado y apropiado posible. De hecho, en los presupuestos de los últimos años se reflejan las partidas correspondientes para atender los desvíos. Nos hemos centrado en el desvío de los vehículos pesados, pero también en el de los vehículos ligeros. Paso a referirme a su pregunta concreta sobre la Comunidad Autónoma de La Rioja. Conjuntamente con esta comunidad, se viene trabajando desde hace varios años en las subvenciones tanto para potenciar el desvío de los vehículos pesados —ya hay reducciones tarifarias— como de los ligeros. En el caso concreto de la AP-68 y la N-232 —supongo que habrá escuchado mi respuesta al diputado señor Luena—, estamos trabajando en el conjunto del corredor, todo ello en función del protocolo que mencioné del pasado 16 de mayo de 2017, firmado entre el ministro de Fomento y el presidente del Gobierno de La Rioja, que tenía por objeto contemplar actuaciones de manera conjunta en este importante corredor. La actuación a corto plazo, por tanto, con una eficacia inmediata, va a ser la relativa a restringir el tráfico de vehículos pesados de mayor volumen, de cuatro o más ejes, en la N-232 y facilitar su desplazamiento a la autopista AP-68 con una reducción importante en el peaje. Ahora mismo un vehículo pesado —le



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 41

hablo de memoria, por tanto entienda las cifras como globales— puede estar pagando 28 euros y va a pasar a pagar del orden de 6 euros. Creo que es una rebaja suficientemente atractiva para que los vehículos pesados realicen el itinerario por la autopista de peaje, ya que son unos precios muy razonables. Ello obliga a la firma de un convenio entre las administraciones, en este caso el Gobierno de La Rioja y el Ministerio de Fomento, conjuntamente con Avasa, Autopistas Vasco-Aragonesas, que va a suponer la bonificación de los peajes desde Zambrana hasta Tudela, incluso más al norte de Zambrana, en Miranda de Ebro, que se deriva de unas obras que va a llevar a cabo la diputación de Álava en el enlace de Zambrana. Como digo, esto va a suponer el desvío de vehículos pesados, de cuatro o más ejes, y para ello se bonifica la tarifa a cobrar en un 75 %, siempre que realicen los movimientos internos y utilicen como forma de pago de peaje el sistema vía-T. Esto es en el tramo de la AP-68 entre Zambrana y Tudela. También existirá una bonificación para los vehículos de largo recorrido, es decir, los que hacen itinerarios más largos, del 71,25 %, porque así lo exige la directiva de bonificación de vehículos pesados en autopistas de peaje.

Esto va a suponer una mejora muy significativa en las condiciones de circulación en la carretera N-323, y para ello estamos ultimando la tramitación administrativa. Recientemente se ha hecho un trámite, que ha sido aprobado por el Consejo de Ministros, y queda pendiente que el Consejo de Ministros autorice finalmente la firma de este convenio. Una vez autorizado, se firmará el convenio y se implantará de manera inmediata esta medida. Actualmente estamos pendientes de recibir el informe del Ministerio de Hacienda y Función Pública y ya hemos recibido el del Ministerio del Interior.

De manera telegráfica quiero decir que vamos a llevar a cabo otras actuaciones importantes, como son el proyecto de construcción de la ronda sur de Logroño, el desdoblamiento de la N-232 de Calahorra hasta el límite provincial de Navarra, completar el enlace de Lodosa, y la variante de El Villar de Arnedo. Hay otra serie de obras a las que me he referido en mi anterior intervención. También hay en marcha iniciativas importantes en la AP-68, en Aragón, donde esperamos llegar a un acuerdo con el Gobierno de esa comunidad.

Como bien ha dicho su señoría, esta es una política que estamos haciendo en otros lugares. Concretamente estamos trabajando para lograr un acuerdo inmediato relacionado con la AP-1, entre Burgos y Armiñón.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ JUAN DÍAZ TRILLO Y DE LA DIPUTADA DOÑA JOSEFA INMACULADA GONZÁLEZ BAYO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE NUEVAS SITUACIONES APARECIDAS EN LA TRAMITACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD SEVILLA-HUELVA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/014235). (Número de expediente 181/000477).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta, la que figura en el orden del día con el número 22, del Grupo Parlamentario Socialista, que va a formular el diputado don José Juan Díaz Trillo.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Niño, sin más remedio tengo que agradecerle su diligencia por responder continuamente a preguntas que en este caso se reiteran en esta Comisión; diligencia que es una justa correspondencia a la paciencia de un servidor escuchando sus razonamientos sobre una cuestión que conoce bien, como hemos dicho otras veces, que es la línea de alta velocidad entre Sevilla y Huelva. En junio, cuando hablamos de esta cuestión, me comentó que a esta hora la poesía no le sentaba muy bien. Yo me he permitido acudir hoy al relato de esta historia del AVE en el Congreso de los Diputados, que arranca a finales de los años ochenta, y que tiene muchas páginas muy ilustrativas. Le voy a leer un fragmento que dice: Este es un buen ejemplo de cómo el Gobierno pasa rápidamente de los planes a los planos, porque el 13 de junio el ministerio firmó la orden para realizar el estudio informativo del tramo de alta velocidad Sevilla-Huelva del corredor de Andalucía. El estudio se licitó el 3 de agosto. Un año después, el mismo ministro —ahora le diré quién era— afirmó en esta misma Cámara que está ya en fase avanzada de redacción, que ha superado el trámite de las consultas medioambientales a los ayuntamientos y a las instituciones afectadas. Se han recibido ya todas las consultas, incluidas las de la Junta de Andalucía, y ahora estamos en la última fase del estudio informativo con el objetivo de que puedan salir a información

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 42

pública de todas las instituciones las distintas alternativas en el último trimestre de este año. Pues bien, el ministro era el señor Álvarez-Cascos, años 2001 y 2002. Han pasado quince años.

Usted sabe que en aquel momento —palabras del ministro— se incorpora esta importante, fundamental vía para nosotros —no me voy a reiterar, porque lo he explicado en esta misma Comisión— al Plan de Infraestructuras 2000-2007. Luego nos encontramos —lo hemos hablado en anteriores ocasiones— con que en 2008 ya hay un estudio de impacto ambiental que por distintas razones caduca, e incluso se licitan algunas obras. Volvemos al año que ahora me ocupa más por estar un servidor en esta legislatura sirviendo a mi provincia —valga la redundancia—, cuando la ministra de entonces, ahora presidenta del Congreso, Ana Pastor, en el año 2015 anuncia que aproximadamente al cabo de un año estará ese estudio de impacto ambiental y se podrán iniciar las obras. Ahí empieza nuestro relato, nuestra historia más cercana. No me quiero extender hoy, porque ya lo hemos hablado, incluso hemos discutido amable y cortésmente, desde esa paciencia infinita, no ya la mía, sino la de mi provincia. Además, este es un año particularmente sangrante, desde un punto de vista metafórico, porque se cumplen los veinticinco años de llegada del AVE a Sevilla. En Huelva entendíamos que a los tres, cuatro o cinco años sería posible que llegara el AVE, y está recogido en muchas actas del Congreso. Yo sé que me ha respondido por escrito, pero nos siguen sorprendiendo, porque hablan de modificaciones, y concretamente de nuevas situaciones, que era el tema de mi pregunta escrita. En junio me habló del estudio de impacto ambiental, pero usted sabe que por ley tiene unos determinados plazos y se puede paralizar, pero creo que con un año es suficiente, más aún cuando hay antecedentes de que una declaración de impacto ambiental ha caducado. No quiero pensar que el Gobierno tenga en mente una maniobra de dilación, quizá porque escucho con sana envidia las inversiones que se hacen en el corredor mediterráneo o en otros. Siempre pienso: Qué alegría. Qué lástima vivir en una esquina del Atlántico que parece que tienen olvidada. Me gustaría que nos dijera con claridad cuáles son las dificultades y cuáles son esas nuevas situaciones para que podamos informar a la población.

Termino con una cita, no poética, del economista Schumpeter: Ya que no somos lúcidos, seamos confusos. En el día de hoy le voy a pedir algo sencillo, a lo que creo que tenemos derecho los ciudadanos de Huelva, que es claridad, precisión en la información. Tarden ustedes más o menos, tampoco tengo mucho interés en venir cada poco aquí a hablar de la línea ferroviaria de alta velocidad Huelva-Sevilla, pero nos gustaría conocer con precisión cómo está esta cuestión. A ver si esta tarde tengo suerte y no tengo que volver a preguntarle mañana. Recuerde que en la última comparecencia le dije que contra el vicio de no responder está la virtud de seguir preguntando.

Gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Díaz Trillo, la verdad es que su tono me encanta —esto no quiere decir que el tono de los demás diputados no me guste— y hace que me sienta joven, porque en aquel momento yo era director de ferrocarriles y esas declaraciones se las pasé yo al señor Álvarez-Cascos. De todas formas, eso no sirve más que para la melancolía, porque han pasado muchísimos años y estamos casi en la casilla de salida.

Vuelvo a la época de la ministra Ana Pastor. Efectivamente, hicimos un esfuerzo para someterlo a información pública que, como sabe su señoría, fue el 16 de octubre del año 2015. Creo que fuimos suficientemente diligentes, teniendo en cuenta que en estos procesos fundamentalmente los ayuntamientos —no sé si es el de la Junta de Andalucía, lo tendría que mirar— normalmente no contestan dentro del plazo que está estipulado. Hace aproximadamente un año, el 15 de noviembre de 2016 enviamos la documentación al Mapama para hacer la declaración de impacto ambiental —no sé si le mencioné esta fecha en mi última respuesta a su pregunta— y el 24 de enero de 2017 este nos pidió una información complementaria —voy a detallar la información, y usted puede compartirla o no, pero quiero explicarle dónde estamos—, que básicamente era una alegación del Ayuntamiento de San Juan del Puerto que rechazaba frontalmente el trazado que habíamos sometido a información pública y que solicitaba textualmente un nuevo estudio para valorar los impactos reales sobre la población y el medio ambiente. En esta alegación que hace el Ayuntamiento de San Juan del Puerto se solicita que se haga un estudio del trazado de una variante exterior, se adjuntan 4221 firmas —supongo que lo conoce su señoría— y el acuerdo del pleno del Ayuntamiento solicitando expresamente la modificación del trazado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 43

También es cierto que otras administraciones, en este caso de la Junta de Andalucía, piden una ampliación de los estudios ambientales. Nosotros respondemos a esas alegaciones creyendo que les habíamos dado respuesta, pero el Ministerio de Medio Ambiente nos pide que les enviemos una información complementaria bastante exhaustiva. En concreto, nos pide que analicemos expresamente la nueva alternativa del Ayuntamiento de San Juan del Puerto.

¿Cuál es la situación actual —que es lo que le interesa a su señoría— de este largo y prolijo expediente? Tiene razón su señoría. En el año 2008 hubo una declaración de impacto ambiental que posteriormente ha caducado, pero también es cierto que desde el año 2008 hasta el año 2015 hay nuevos hechos que obligan a revisar los estudios informativos, concretamente la puesta en marcha de la Ley del sector ferroviario en el año 2015. Estamos en una situación que espero que sea la definitiva y que acertemos. También esperamos contar con el Ayuntamiento de San Juan del Puerto, que acabe la oposición que ha habido hasta ahora, para poder desbloquear la situación. Ya estamos haciendo ese estudio que nos ha pedido el Ministerio de Medio Ambiente. Para la nueva alternativa tenemos que hacer un proceso de información pública, porque en su momento no se hizo, y el procedimiento se invalidaría si quisiéramos seguir adelante sin dar este paso.

Nuestro compromiso es llevar a cabo esta actuación en el primer trimestre del año 2018, porque la información que nos ha pedido el Ministerio de Medio Ambiente es bastante compleja, es decir, que no se puede hacer en dos meses. Estamos trabajando en ello desde el momento en el que nos la pidieron para poder continuar con este importante corredor que, como ya dije en su momento, tiene una partida de fondos Feder que tenemos que asignar a esta infraestructura.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.  
Tiene la palabra el señor Díaz Trillo.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, la aclaración literaria. El cuento más breve del mundo lo escribió Monterroso y dice: Cuando despertó, el dinosaurio todavía estaba allí. Lo del dinosaurio no va por usted, naturalmente, sino por el tiempo. Más allá de esta cita, agradezco particularmente que hoy hayamos entrado en esa claridad que le demando. Conozco muy bien lo que ocurre en San Juan del Puerto, y le adelanto —eso es lo que tengo entendido— que parece que el propio ayuntamiento ha tenido reuniones, con su secretaría general o con ADIF directamente, y lo que finalmente solicitan es una pasarela, no el cambio de trazado. En cualquier caso, este comentario me sirve para reiterarle algo que usted conoce por su amplia trayectoria. Soy diputado de toda la provincia, no del Partido Socialista; soy diputado de los 500 000 habitantes de la provincia. Con eso, me pongo a su disposición para, ante otras administraciones, ayudar en lo que pueda. Yo me remango y me voy a los ayuntamientos —en este caso es de mi mismo signo político, que quizá lo haga más fácil, aunque no siempre ocurre, como usted bien sabe—, a la Junta de Andalucía o a otras administraciones. Esa es la labor de un diputado. En el momento en el que me eligen los ciudadanos me convierto en representante de todos los habitantes de la provincia, lo mismo que usted es el secretario general de Infraestructuras para todos los españoles, no solo para los de una tendencia política. Creo que eso lo tiene usted bien claro por su trayectoria y, en este sentido, no tengo más que decir. Hoy tengo que agradecerle esta aportación y esa noticia tan alentadora, ojalá que este libro termine con cuatro páginas más. Son más de cien las iniciativas y comparecencias registradas en el Congreso sobre el AVE y ojalá que usted, igual que en el cuento, esté también al final de la historia. Me alegraría que culminara con éxito algo que ya le he reiterado en varias ocasiones y que es de vital importancia para el desarrollo de nuestra provincia.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Díaz Trillo.  
Para cerrar, tiene la palabra el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Bien, de manera muy breve le agradezco su disposición y recojo su ofrecimiento. Y por supuesto, en el tiempo que llevo en el cargo de secretario general me he reunido con diputados de todo el espectro político. Le agradezco sinceramente su colaboración y lo consideraremos. En todo caso, hay un hecho al que me he referido de manera muy telegráfica al final, que es la asignación de fondos Feder. Esta infraestructura tiene una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 359

25 de octubre de 2017

Pág. 44

asignación de 117,6 millones de euros para el período 2014-2020. Si hubiera un deslizamiento ya sabe que la asignación de fondos permite un período adicional y, desde luego, el ministerio tiene interés en que esos recursos se asignen a esta infraestructura. Por tanto, nosotros queremos continuar la planificación y que llegue a buen término. Además, como ha dicho usted antes, los tiempos de que disponen las distintas administraciones están tasados. Hay un plazo para emitir la declaración de impacto ambiental. Y en este sentido, debo expresar mi agradecimiento al Mapama por su diligencia en el cumplimiento de los plazos, pues todo esto ayuda a que podamos realizar los proyectos, contratar las obras, consumir estos fondos europeos y, por supuesto, dar servicio a todos los ciudadanos de Huelva o a todos los que utilicen la línea de alta velocidad. Por último, respecto a los servicios de trenes de ancho variable, hoy el tiempo de viaje sin ser el que desean los onubenses, ya es muy importante en el enlace ferroviario con Huelva.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.

En nombre de toda la Comisión, le agradezco muchísimo la amplitud de sus respuestas, y a todos ustedes, señorías, el tono de sus preguntas.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete y treinta y cinco minutos de la tarde.**

cve: DSCD-12-CO-359