



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 671

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 38

celebrada el jueves 22 de noviembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Del diputado don Miguel Vila Gómez, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, para la reapertura de la línea ferroviaria 102 Burgos-Aranda de Duero-Riaza-Madrid, conocida como «el Directo» Madrid-Burgos. (Número de expediente 181/001296) 3
- Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre compromiso del Gobierno para asegurar que el servicio postal tenga carácter universal, diario y que garantice los derechos de la ciudadanía a disfrutar del mismo, con especial atención a las zonas rurales. (Número de expediente 181/001344) 4
- Del diputado don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones del Ministerio de Fomento y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea acerca de suspender el cobro del suplemento de equipaje de mano al ser un sobrecoste que debería estar incluido en la tarifa estándar. (Número de expediente 181/001397) 6
- De la diputada doña Ana María Zurita Expósito, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre fundamentos del anunciado Pacto de Estado por la Vivienda. (Número de expediente 181/001389) 7

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 2

- De la diputada doña Isabel Cabezas Regaño, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre fecha prevista para el inicio de la construcción de las dos estaciones pendientes en Córdoba, Levante y Parque Joyero, para el proyecto de Metrotren. (Número de expediente 181/001324) 10
- Del diputado don Marcial Gómez Balsera, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre plan presupuestado para el corredor atlántico, prioritario para la Unión Europea. (Número de expediente 181/001405) 13
- De la diputada doña María Virginia Millán Salmerón, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre estado de ejecución de la partida presupuestaria contenida en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 para la realización de la conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de San Pablo de Sevilla. (Número de expediente 181/001406) 14
- Del diputado don Íñigo Barandiaran Benito, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre consecuencias que puedan tener en la ejecución de la «Y» vasca los retrasos habidos en la licitación y/o adjudicación de las distintas fases del proyecto. (Número de expediente 181/001440) 16
- Del diputado don Sergio Pascual Peña y doña Ana Belén Terrón Berbel, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre propuesta ministerial sobre la constitución de una Comisión interadministrativa para el seguimiento de los planes de integración del tren en su acceso a Granada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/035499). (Número de expediente 181/001269) 19
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca de la reconversión de la plataforma de alta velocidad entre Sevilla y Antequera para impulsar un verdadero eje transversal ferroviario de Andalucía. (Número de expediente 181/001392) 21
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre ampliación del puente del Centenario en Sevilla (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/036837). (Número de expediente 181/001396) 23
- De la diputada doña Eva García Sempere, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre fecha prevista para concluir definitivamente las obras para la supresión del paso a nivel del municipio de Benalúa en Granada. (Número de expediente 181/001213) 25
- De los diputados don Sergio Pascual Peña y don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre informe del Tribunal de Cuentas europeo sobre la ineficacia de la alta velocidad (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/035310). (Número de expediente 181/001267) 26
- De la diputada doña María Ángeles Esteller Ruedas, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre mantenimiento por el Ministerio de Fomento del compromiso del anterior Gobierno de España de soterrar la línea férrea R2 a su paso por Montcada i Reixac (Barcelona). (Número de expediente 181/001390) 29
- De la diputada doña María Aurora Flórez Rodríguez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración de la puesta en servicio del tramo Santas Martas-León de la A-60. (Número de expediente 181/001301) 31

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 3

- Del diputado don Joan Baldoví Roda, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre previsiones acerca de convocar la reunión con los representantes municipales de Valencia y la comarca de l'Horta Nord, así como con las organizaciones sociales y colectivos afectados a causa del proyecto de ampliación de la V-21. (Número de expediente 181/001311) 33
- De la diputada doña María González Veracruz, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre avances realizados en las obras de soterramiento integral de las vías del tren a su paso por la ciudad de Murcia. (Número de expediente 181/001316) 34
- Del diputado don Ignacio Urquizu Sancho, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre mejoras en la línea ferroviaria Zaragoza-Teruel-Sagunto. (Número de expediente 181/001315) 37
- De la diputada doña Elvira Ramón Utrabo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca de la mejora de la conexión ferroviaria con Granada. (Número de expediente 181/001313) 39
- Del diputado don Rafael Merino López, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca de incorporar en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC) la actuación de la autovía A-4, Lím. Prov. Córdoba/Jaén - Lím. Prov. Sevilla/Córdoba. (Número de expediente 181/001321) 41
- Del diputado don Miguel Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre situación en la que se encuentra la realización de la autovía A-7 en el norte de Castellón, desde Vilanova de Alcolea —aeropuerto de Castellón— hasta La Jana, incluida en el Plan Extraordinario de Carreteras. (Número de expediente 181/001342) 43
- Del diputado don Txema Guijarro García, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre proyecto de conexión del aeropuerto de Alicante-Elche con la red de cercanías de Renfe (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/36824). (Número de expediente 181/001368) 47

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PREGUNTAS:

- **DEL DIPUTADO DON MIGUEL VILA GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, PARA LA REAPERTURA DE LA LÍNEA FERROVIARIA 102 BURGOS-ARANDA DE DUERO-RIAZA-MADRID, CONOCIDA COMO «EL DIRECTO» MADRID-BURGOS. (Número de expediente 181/001296).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías.

Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento, que tiene como orden del día la formulación de preguntas orales que van a ser respondidas por tres altos cargos del Ministerio de Fomento. Las primeras preguntas serán respondidas por la secretaria general de Transporte; la siguiente, que es de vivienda, la responderá la secretaria general de Vivienda del ministerio, y, finalmente, veremos las preguntas que contestará el secretario general de Infraestructuras.

Nos acaba de comunicar el portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea que la pregunta número 10, que iba a formular el diputado don Miguel Vila Gómez, se retira. En su lugar, en la décima posición, vamos a debatir la pregunta número 19, porque la diputada doña Ángeles Esteller nos lo ha pedido por un viaje urgente que ha de emprender a mitad de la tarde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 4

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE COMPROMISO DEL GOBIERNO PARA ASEGURAR QUE EL SERVICIO POSTAL TENGA CARÁCTER UNIVERSAL, DIARIO Y QUE GARANTICE LOS DERECHOS DE LA CIUDADANÍA A DISFRUTAR DEL MISMO, CON ESPECIAL ATENCIÓN A LAS ZONAS RURALES. (Número de expediente 181/001344).**

El señor **PRESIDENTE**: Sin más, vamos a comenzar con la formulación de la primera pregunta y, como se da la circunstancia de que la formularé yo, dejo al vicepresidente al mando de la Comisión. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, presidente. Muchas gracias, señora secretaria general. Buenas tardes, señorías.

Comenzamos con la primera pregunta del orden del día a la secretaria general, que formula don Celso Luis Delgado Arce, sobre compromiso del Gobierno para asegurar que el servicio postal tenga carácter universal, diario y que garantice los derechos de la ciudadanía a disfrutar del mismo, con especial atención a las zonas rurales. Tiene la palabra, señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Con la venia, señor presidente.

Señorías, señora Rallo del Olmo, la prestación del servicio postal universal a través de la red postal potencia la cohesión territorial y el equilibrio entre comunidades autónomas, ya que es, por su propia naturaleza, un medio de redistribuir las rentas y asegurar la igualdad de trato para todos los ciudadanos en el disfrute de este servicio, con independencia de su condición social y de su lugar de residencia. Esta igualdad es especialmente importante en las zonas rurales y, naturalmente, en las comunidades autónomas con numerosas poblaciones envejecidas que viven en esos entornos. Es el caso, por ejemplo, de mi comunidad autónoma, Galicia, y también de mi provincia, Ourense. Pedimos al Gobierno, señora Rallo, que cumpla con lo establecido en la Ley postal, que proteja a los usuarios que habitan en estas zonas rurales sin excepciones y que asegure que el servicio postal se garantiza al menos cinco días laborables por semana. La pregunta, por lo tanto, es qué compromiso adquiere el Gobierno para que este servicio postal tenga carácter universal, diario y garantice los derechos de la ciudadanía a disfrutar del mismo, con especial atención a las zonas rurales.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Señora secretaria.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Delgado, en relación con la cuestión planteada, doy respuesta a la pregunta en nombre del subsecretario del Ministerio de Fomento, que es a quien corresponden las competencias que se enmarcan en la misma, porque hoy le ha resultado imposible estar aquí.

En el Ministerio de Fomento, que es el que ejerce la tutela del sector postal, somos conscientes de las importantes responsabilidades que nos corresponden en materia de ordenación normativa y ejecución de la política postal al objeto de garantizar la prestación del servicio postal universal. En este sentido, precisamente ayer el ministro de Fomento tuvo ocasión de responder a una pregunta sobre este tema y avanzó el compromiso del Gobierno para impulsar el plan de prestación del servicio postal universal para que en España exista un servicio de calidad que llegue a todos los ciudadanos y que garantice las comunicaciones por vía postal con independencia del lugar de residencia y, por tanto, llegando a todos los núcleos rurales.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Rallo. Para la réplica, don Celso Delgado tiene la palabra.

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

Señora Rallo, efectivamente, escuché ayer la respuesta del señor ministro y lo que quiero transmitir al Gobierno es que para poder cumplir estos objetivos les hacemos unas peticiones. La primera es que procedan a acelerar los trámites para la aprobación definitiva del plan de prestación del servicio postal universal. El Gobierno del Partido Popular dejó este plan de prestación finalizado, una vez que se remató

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 5

su redacción por el grupo de trabajo que se creó a tal efecto y que, según nuestras noticias, concluyó sus trabajos en el mes de febrero y que dejó redactados tres documentos: el borrador del plan de prestación del servicio, el borrador del contrato regulador y el borrador de la memoria justificativa. Sabemos que, en efecto, este documento fue remitido a la Comisión Europea para comprobar su adecuación con la normativa comunitaria, tanto en el aspecto sectorial como en lo que se refiere a las ayudas de Estado. Sabemos que tiene que producirse una respuesta cuanto antes y les pedimos que traten de activar esa respuesta, si está dentro de sus posibilidades. Después, cuando llegue, habrá que ajustarse a las prescripciones que nos digan y cumplir con una serie de documentación que sabemos que también llevará su tiempo, pero conviene que nos aprestemos a acelerarla en el momento en el que llegue, porque el plan de prestación del servicio postal universal, además de fijar las condiciones de prestación del servicio, va a contener la metodología para calcular el coste neto, de acuerdo con los principios y los criterios que defina la normativa de aplicación.

Señora Rallo, también quiero pedirles que procedan a la implementación del acuerdo de función pública en el ámbito de Correos. El 9 de marzo de 2018 el Gobierno de España, a través de su ministro de Hacienda y Función Pública, y las organizaciones sindicales Comisiones Obreras, UGT y CSIF suscribieron un segundo acuerdo para mejorar el empleo público y las condiciones de trabajo. Se presentó ante la Mesa General de Negociación de las Administraciones Públicas que se celebró el 14 de marzo y está en el BOE desde el 26 de marzo. Entendemos que es aplicable al sector público de Correos y que hay que implementarlo. Se lo pedimos.

También le pedimos que continúen con el proceso de incremento y estabilización de la plantilla de Correos. Correos llevó a cabo en los últimos años una serie de actuaciones en ese ámbito, como fue la convocatoria de ingreso de personal laboral fijo en el grupo profesional cuarto. Esto fue en el año 2015 y se incorporaron como trabajadores fijos 1606 candidatos. Ha habido otros dos procesos: uno, el 29 de diciembre de 2016, que ofertó 2345 puestos; y, otro, el 28 de diciembre, con el que se trataban de cubrir 1869 puestos. Es evidente que hay que seguir adelante para dotar a Correos de una plantilla suficiente y estable, porque para prestar un servicio competitivo y en igualdad de condiciones con operadores privados somos conscientes de que necesita una plantilla suficiente y estable. En este sentido, sabiendo que en este momento existe un conflicto en el ámbito de Correos, les pedimos que, dentro de las responsabilidades que tiene Correos en esta relación, negocien y, si es posible, alcancen ese acuerdo plurianual que satisfaga a ambas partes.

Termino con otra petición, que no deja de ser un repaso a temas de los que también nos hemos ocupado en nuestra etapa de Gobierno. Se trata de implementar las acciones previstas en el Plan estratégico 2017-2021, que la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos dejó culminados, que contempla cinco ejes, uno de ellos es la diversificación del negocio de paquetería a través de la paquetería de menos de 30 kilos. Este segmento está creciendo —no así otros—, por eso es importante que profundicemos en él. Otro es la transformación tecnológica y digital. Y finalmente, el servicio de banca y seguro, y servicios de la red de operaciones.

Espero su respuesta y se la agradezco de antemano.

El señor **VICEPRESIDENTE** (de la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Delgado. Para la contestación, señora Rallo, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Delgado, la ley que traspone al ordenamiento español toda la normativa europea en materia de servicio postal universal es la Ley 43/2010. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Desde ese año vivimos en España una situación de interinidad respecto a garantizar el servicio postal universal. Han pasado ocho años y es verdad que se ha estado trabajando en documentos, pero ha sido ahora cuando han podido culminar los trabajos para el nuevo plan de prestación del servicio postal universal, que efectivamente está en fase de análisis en la Comisión Europea para asegurar que se cumplen todos los criterios que establece la normativa y que es compatible con toda la normativa europea de ayudas de Estado. Es esencial que este plan garantice la adecuada y sostenible financiación del servicio público postal y que no se ponga en riesgo la viabilidad económica de Correos que, por otra parte, tiene que competir en un mercado abierto y liberalizado, garantizando este servicio esencial para los ciudadanos. Hasta la aprobación del plan de prestación y, al objeto de seguir garantizando esta sostenibilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 6

financiera, los Presupuestos Generales del Estado irán conteniendo cada año los importes que permitan compensar y que son concebidos ya desde hace años como pagos a cuenta.

En la misma línea está el contrato regulador. Estamos esperando la respuesta de la Comisión Europea y, tal y como indicó ayer el ministro, será una prioridad poder aprobarlo lo antes posible. Se aprobará por acuerdo del Consejo de Ministros, tras cumplir la tramitación que requiere de informes de otros ministerios, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, es decir, todos los informes que son preceptivos.

Respecto al resto de cuestiones, que se refieren a cuestiones laborales de la empresa Correos, ya sabe que Correos depende de la SEPI y, por tanto, del Ministerio de Hacienda, por lo que tendría que plantear todas estas cuestiones a ese ministerio, ya que las competencias del Ministerio de Fomento en cuanto al sector postal no entran dentro del funcionamiento de la empresa Correos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— DEL DIPUTADO DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO Y DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA ACERCA DE SUSPENDER EL COBRO DEL SUPLEMENTO DE EQUIPAJE DE MANO AL SER UN SOBRECOSTE QUE DEBERÍA ESTAR INCLUIDO EN LA TARIFA ESTÁNDAR. (Número de expediente 181/001397).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día, previsiones del Ministerio de Fomento y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea acerca de suspender el cobro del suplemento del equipaje de mano al ser un sobrecoste que debería estar incluido en la tarifa estándar, que formula don Félix Alonso, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Tiene la palabra.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Buenas tardes. Bienvenida, señora Rallo.

Desde el día 1 de noviembre las aerolíneas Ryanair y Wizz Air cobran por el equipaje de mano que los viajeros y viajeras llevan consigo. Como consecuencia de ello, el Gobierno italiano ha ordenado provisionalmente la suspensión de la nueva política de equipaje de mano de estas compañías, al considerar que debería estar incluido dentro de la tarifa estándar. En nuestra regulación, el artículo 97 de la Ley 48/1960, de Navegación Aérea, estipula textualmente que el transportista estará obligado a transportar, juntamente con los viajeros y dentro del precio del billete, el equipaje con los límites de peso, independientemente del número de bultos y volumen que fijen los reglamentos. El exceso será objeto de estipulación especial, y no se considerará equipaje a estos efectos los objetos y bultos de mano que el viajero lleve consigo. El transportista estará obligado a transportar de forma gratuita en cabina, como equipaje de mano, los objetos y bultos que el viajero lleve consigo, incluidos los artículos adquiridos en las tiendas situadas en los aeropuertos. Únicamente podrá denegarse el embarque de estos objetos y bultos en atención a razones de seguridad, vinculadas al peso o al tamaño del objeto en relación con las características de la aeronave.

Por eso, mi pregunta es: ¿Contemplan el Ministerio de Fomento y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, tal y como ha hecho el Ejecutivo italiano, y en base a la normativa estatal vigente, suspender el cobro del suplemento de equipaje de mano al ser un sobrecoste que debería estar incluido en la tarifa estándar?

Gracias.

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

Responde la señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Alonso, en primer lugar, me gustaría aclarar que en el caso italiano no ha sido el Ejecutivo quien ha impulsado esta medida, sino la Autoridad Garante de la Competencia de los Mercados de Italia, que es la equivalente a nuestra Comisión Nacional del Mercado de Valores. Efectivamente, han adoptado la decisión de suspender provisionalmente la nueva política de equipajes de las aerolíneas de bajo coste Wizz Air y Ryanair. Lo han hecho porque entendían que este cargo adicional, no incluido en la tarifa aérea,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 7

conllevaba una representación falsa del precio del billete, pero es una cuestión mercantil, no es una cuestión relacionada con la normativa europea de los derechos de los pasajeros.

En España todo lo relativo a cuestiones de competencia corresponden a la CNMC, y en relación con el artículo que menciona de la ley de 1960, previa a la incorporación de España a la Unión Europea, es cierto que sigue vigente porque nadie lo ha recurrido ni ha sido anulado, pero también es cierto que la normativa europea establece claramente la libertad de las empresas de establecer sus tarifas aéreas. En este sentido, existe una cierta duda, y es lo que se ha elevado a consulta de la Abogacía del Estado, respecto a si ese artículo de la ley de 1960 sigue vigente o ha quedado anulado de facto por los reglamentos europeos. Desde luego, la prioridad de AESA y del Ministerio de Fomento es garantizar los derechos de los usuarios del transporte aéreo, pero tiene que establecer procedimientos sancionadores cuando exista una base jurídica firme de que se está incumpliendo una normativa. En el momento en que tengamos el informe de la Abogacía del Estado que establezca si ese artículo sigue en vigor o no, se procederá a sancionar, en su caso. Por otra parte, si considera que no está en vigor, indicaremos a la Comisión Europea la conveniencia de que este tema se aborde a nivel europeo. Hay que tener en cuenta que el único país que ha puesto una pega, siendo Ryanair una compañía europea, es Italia y por cuestiones de competencia, no por considerar que iba en contra de la normativa europea.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rallo.

Ha terminado la secretaria general de Transporte con sus respuestas. **(Pausa)**.

— DE LA DIPUTADA DOÑA ANA MARÍA ZURITA EXPÓSITO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE FUNDAMENTOS DEL ANUNCIADO PACTO DE ESTADO POR LA VIVIENDA. (Número de expediente 181/001389).

El señor **PRESIDENTE**: Doy la bienvenida a la secretaria general de Vivienda, doña Helena Beunza Ibáñez. Es la primera vez que está con nosotros en la Comisión. Ojalá tengamos muchas ocasiones de tenerla con nosotros, porque el tema de vivienda forma parte de las competencias de esta Comisión e interesa especialmente. Por tanto, estamos felices de verla aquí con nosotros. Con esa finalidad, le va a formular una pregunta la diputada del Grupo Parlamentario Popular, doña Ana María Zurita Expósito.

Tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer a la secretaria general de Vivienda, doña Helena Beunza, que haya venido a esta Comisión, porque tratándose de una sola pregunta, le honra comparecer.

Cuando el Partido Socialista llegó al Gobierno prometió que la vivienda iba a ser una prioridad y que iba a modificar y a reorientar la política de vivienda de este país. A día de hoy, el mensaje es exactamente el mismo. Independientemente de estar abducidos por la política de Podemos, y sin ánimo de ofender, la imagen que da el Gobierno es la de meros balbuceos. Esta pregunta se registró un poquito después del verano, cuando ustedes anunciaron ese pacto de Estado por la vivienda y vuelve a ser absolutamente actual porque el ministro lo volvió a anunciar el lunes pasado. Por eso, para salir de esta situación en la que nos tienen en ascuas, le preguntamos si nos puede explicar los fundamentos del pacto de Estado por la vivienda.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra la secretaria general de Vivienda.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE VIVIENDA** (Beunza Ibáñez): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Zurita, como bien ha dicho, el objetivo que señaló desde un primer momento este Gobierno fue el de dar una verdadera dimensión de Estado a las políticas de vivienda y en eso estamos. Como bien saben, la vivienda no es solo un derecho constitucional que merece la misma consideración que la educación, la sanidad y las pensiones, sino que además es un elemento crucial del que depende en gran medida el desarrollo del resto de derechos de los ciudadanos. Quien no tiene asegurada una vivienda difícilmente puede desarrollar su proyecto de vida. Además, el acceso a la vivienda es hoy un quebradero de cabeza no solo para las clases medias y trabajadoras, sino también para todas aquellas familias que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 8

han sido expulsadas del mercado privado de la vivienda y, por tanto, se hace todavía más necesaria una actuación. Lo corroboran datos que son completamente objetivos: más del 42% de los hogares españoles destinaban, según datos de Eurostat, más del 40% de sus ingresos al pago del alquiler, generando una situación de sobreexposición financiera que es mala estructuralmente para el país y no ya solo para estas familias. Por otro lado, como también saben todos, el *stock* de vivienda social del que disponemos en España apenas llega al 2,5%, por lo que tenemos una de las cifras más bajas de la Unión Europea. El Estado, durante las últimas legislaturas, en el ámbito de sus competencias no llevó a cabo realmente una política nacional de vivienda. Esto no lo digo yo, sino que lo dice el propio Tribunal Constitucional en su sentencia relativa a la Ley navarra 16/2018, en la que destaca en este campo de la vivienda una habilitación para que el Estado condicione, mediante el establecimiento de unas condiciones básicas uniformes, el ejercicio de esas competencias autonómicas con el objeto de garantizar la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de sus derechos y en el cumplimiento de sus deberes constitucionales. Esta es una de las bases fundamentales por las que usted preguntaba.

Sobre la base de este argumento, entre otros, el Tribunal Constitucional ha ido dictando hasta diez sentencias, validando prácticamente todas las leyes autonómicas y generándose hoy en día la difícil situación en la que conceptos esenciales en materia de vivienda difieren en función de la comunidad autónoma en la que nos encontremos, debido a la inexistencia de una normativa básica estatal. Esta falta de regulación básica estatal nos ha alejado también de las políticas y líneas de actuación de los países de nuestro entorno y es necesaria la definición legal de conceptos ya afianzados en otros regímenes jurídicos para dar la seguridad jurídica y estabilidad necesaria a un sector que no solo debe satisfacer un derecho reconocido en nuestro ordenamiento, sino que también tiene un considerable impacto en la economía española.

Por ello, entendemos que estaremos todos de acuerdo en la necesidad de una ley en materia de vivienda estatal, no solo para cumplir con las indicaciones del Tribunal Constitucional, como he dicho, sino también sobre la base de la necesaria modernización de las políticas de vivienda en línea con el resto de países europeos y dar seguridad jurídica a un sector esencial de nuestra economía. Por ello, estamos trabajando —y hemos constituido ya el grupo de expertos— en una ley estatal de vivienda y estamos hablando con todos los actores, comparando las normativas autonómicas y estudiando modelos de países de nuestro entorno, y todo ello, además, hemos de hacerlo, como bien saben, sin menoscabo de las competencias que las comunidades autónomas tienen en esta materia. Así se sentarán unas bases de política de vivienda encaminadas a garantizar el acceso a la vivienda, pero soy consciente de que esto no lo podemos hacer solos y que requerirá del consenso no solo de todos los grupos políticos con quienes hemos contactado, como bien sabe, sino también del trabajo conjunto con el resto de administraciones territoriales que tienen competencias en la materia. Por eso, aprovecho la oportunidad que me da hoy para reiterar el ofrecimiento que hizo no solo el ministro José Luis Ábalos, sino también el presidente del Gobierno en el Congreso al conjunto de partidos para que vayamos alcanzando un pacto de Estado por la vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Tiene la palabra doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, señora Beunza. La verdad es que todo es muy respetable, sobre todo si hablamos de derechos constitucionales, de una nueva ley de vivienda, de seguridad jurídica, pero es que la realidad que tenemos ahora mismo es otra, que probablemente no dependa de usted. En los casi seis meses de Gobierno que llevan, lo único que nos han ofrecido, por ahora, es un conjunto de medidas dentro del documento llamado Presupuestos para un Estado social, firmado con Podemos a cambio de su apoyo en los presupuestos generales para el 2019. Eso sí, en esos meses han dado muchos mensajes, pero trabajo efectivo, cero, la verdad. Solo han sido medidas, entendemos, para quedar bien, no ante sus propios electores, que se echan las manos a la cabeza ante sus noticias de intervenir los alquileres pero sin saber todavía si protegemos al arrendador o al arrendatario, si subimos o bajamos los impuestos, sino para quedar bien con los grupos que les han apoyado en la moción de censura. Entre esas medidas para quedar bien, están las tan anunciadas 20000 viviendas, que hasta el lunes pasado no sabíamos ni cuándo ni dónde y ahora parece que se harán 5000 viviendas en Madrid, Valencia, Sevilla y Málaga; la intervención de los precios del alquiler, medida pactada con Podemos pero que no sabemos de qué manera se podrá hacer efectiva; esa ley de vivienda que usted acaba de nombrar, destinada al alquiler y a la crisis energética; grupos de trabajo destinados también a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 9

resolver un conjunto de medidas en materia de vivienda y alquiler, y penalizar la segunda vivienda. La verdad es que nada de todo eso suena a nuevo. A excepción de penalizar la segunda vivienda, suena a medidas del Plan de vivienda del Partido Popular, aunque usted diga que no ha habido una política de vivienda anterior. Además, ha sido lo único que han puesto en marcha. Cuando llegaron al Gobierno pusieron en marcha el Plan de vivienda del Partido Popular y además lo pusieron tal cual, como venía de paquete, porque, en el fondo, pese a las críticas, deben considerar que es un buen plan. Repartieron también el dinero de las comunidades autónomas, dinero que estaba consignado en los presupuestos del Partido Popular, que parece que también ahora los asumirán, además por obligación, no ya porque lo haya dicho el presidente del Gobierno y lo haya anunciado el señor Ábalos el otro día, sino por el varapalo que le han dado la Comisión Europea, el Fondo Monetario Internacional y la OCDE.

¿Qué nos preocupa en vivienda? Todo lo que usted nos ha contado —ya lo habíamos hablado— nos parece fenomenal, pero nos preocupa que ese documento, Presupuestos para un Estado social, deje de tener sentido. Nos preocupa su hipoteca con Podemos, con los nacionalistas y con los independentistas, esa hipoteca que sigue vigente. Y su pacto de Estado por la vivienda nos preocupa que vaya a coger tintes chavistas con el plegamiento a Podemos y a sus satélites. **(Rumores)**. Ahora mismo, sus medidas, las oficiales, las que están en el Congreso, son, hablando en plata: penalizar a los propietarios de viviendas vacías, establecer precios máximos de alquiler por decisión de cada ayuntamiento, obligar a los propietarios de viviendas a ponerlas en el mercado del alquiler mediante multas y medidas coercitivas y, para colmo, permitir la ocupación, permitir la ocupación en precario. En realidad, son medidas que se venden para evitar la especulación de los grandes tenedores de viviendas —bancos y fondos buitres—, pero luego la realidad es otra. Todos sabemos que el 96 % del mercado del alquiler está en manos de pequeños propietarios, de pequeños inversores y estas medidas van en contra de lo que Podemos llama grandes tenedores de vivienda y que al final son personas que tienen cinco viviendas, 800 metros cuadrados de superficie. Pero, en realidad, a quien afectan estas medidas es a las personas, al ahorrador, al pequeño inversor, al que se saca una renta extra por su ahorro y su esfuerzo; a lo mejor por una herencia, pero normalmente por su esfuerzo de ahorro.

Compartimos el diagnóstico y compartimos sus ideas, pero no las soluciones. Sabemos que hay que regular el tema de la vivienda en España, pero el problema no es ni homogéneo en toda España ni se da en todas las ciudades por igual. Tenemos que adoptar un equilibrio, un equilibrio entre la oferta y la demanda, entre arrendadores y arrendatarios, y entre el derecho a la vivienda —usted ha nombrado los derechos constitucionales— y el derecho a la propiedad. Entiendo que esos deben ser los objetivos del pacto por la vivienda. Esos equilibrios le aseguro que Podemos no se los va a dar.

Muchas gracias.

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

Responde la secretaria general de Vivienda.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE VIVIENDA** (Beunza Ibáñez): Muchas gracias.

Señora Zurita, como bien sabe hemos hecho un llamamiento a todos los grupos políticos para lograr un acuerdo por la función social de la vivienda, para asegurar la igualdad de acceso a una vivienda digna, y además para darle el rango de patrimonio público a los bienes que se encuentran afectos a este destino. De hecho esta secretaría general se puso en contacto con todos los grupos políticos en el mes de septiembre para compartir posturas, y hemos mantenido reuniones con todos aquellos que han respondido positivamente a nuestro acercamiento, que se agradece por supuesto.

Agradezco también el hecho de que se comparta el diagnóstico y la voluntad de asumir la necesidad de una regulación en esta materia. En estas reuniones como bien ha dicho compartimos las iniciativas que desde el ministerio estamos trabajando de manera efectiva, en primer lugar, en el ámbito regulatorio, fundamentalmente con una ley en materia de vivienda para asegurar que todas las personas tengan derecho a un lugar digno. En esa ley trabajaremos con puntos fundamentales que sí son novedosos y nos acercan a países de nuestro entorno, como puede ser vivienda social, vivienda asequible, qué es el servicio público de vivienda, su función social, el régimen jurídico de los parques públicos de vivienda, asegurando así que el patrimonio de los ciudadanos no pueda ser objeto de operaciones especulativas nunca más; y en el ámbito de la gestión, con un plan de 20 000 viviendas en alquiler asequible para incrementar la oferta que va empezando a coger forma, como bien señaló el ministro el lunes, si bien obviamente estamos en los inicios, porque toda una política de vivienda no se crea desde la nada en cinco meses; es imposible. Por otro lado, la reorientación del Plan Estatal de Vivienda es necesaria. Creemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 10

que sí se debe mejorar ese plan que pusimos en marcha, porque en el momento en que llegamos al Gobierno consideramos que lo importante era poner en marcha esta primera anualidad para que el dinero llegara a los ciudadanos lo más pronto posible, pero debe haber una reorientación hacia la iniciativa pública en el Plan Estatal de Vivienda.

También estamos trabajando como bien saben en un real decreto-ley de medidas urgentes en materia de alquiler, que es diferente al texto de una ley estatal en materia de vivienda. Los ciudadanos necesitan que, más allá de nuestras propias diferencias y de nuestras convicciones, todos juntos podamos trabajar y seamos capaces de cooperar por la modernización de las instituciones y de las infraestructuras sociales en este país, que le falta mucho camino por recorrer, empezando por sus propias definiciones legales que ni siquiera existen. La semana pasada me fui a Bruselas y tuve ocasión de compartir experiencias con representantes de la Dirección General Regio, y me planteaban que en el análisis que se había trasladado con el anterior Gobierno sobre la situación de España no se había puesto sobre la mesa el problema que existía de la vivienda. Me sorprendió considerablemente. Son actuaciones que vamos realizando rápidamente e intentamos mejorar todas aquellas iniciativas que desde el Gobierno de España podamos llevar a cabo no solamente en el ámbito regulatorio, de gestión, sino también en las relaciones con las instituciones europeas que tenemos a nuestra disposición.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general. Suspendemos un minuto para cambiar de compareciente. **(Pausa)**.

— DE LA DIPUTADA DOÑA ISABEL CABEZAS REGAÑO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE FECHA PREVISTA PARA EL INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS DOS ESTACIONES PENDIENTES EN CÓRDOBA, LEVANTE Y PARQUE JOYERO, PARA EL PROYECTO DE METROTRÉN. (Número de expediente 181/001324).

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenas tardes otra vez, señorías.

Vamos a continuar con la Comisión. Damos la bienvenida a don José Javier Izquierdo Roncero, secretario general de Infraestructuras. Como acabamos de comentar ya es asiduo a esta Comisión todos los meses, y va a responder a un número sustancial de preguntas.

La primera pregunta será la formulada por la diputada doña Isabel Cabezas Regaño. Tiene la palabra, señoría.

La señora **CABEZAS REGAÑO**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Señor Izquierdo, queremos saber desde mi grupo parlamentario en Córdoba la fecha prevista para el inicio de la construcción de las dos estaciones pendientes en Córdoba, Levante y Parque Joyero, para el proyecto metrotrén.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cabezas. Responde el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Buenas tardes. Muchas gracias, señor presidente.

Es un placer estar nuevamente en esta Comisión, donde hoy efectivamente tenemos un número sustancial de preguntas sobre infraestructuras para responder. Por supuesto es un placer poder estar en esta Comisión y responder a cuantas preguntas quieran formular sus señorías.

En primer lugar, lo que quería trasladar a su señoría es que esta pregunta me permite plantear una reflexión que ya manifiesta nuestro ministro con asiduidad, que es el reconocimiento de la movilidad como un derecho básico de los ciudadanos, entendiéndose además que es un derecho que condiciona también el desarrollo económico de los territorios, la igualdad de oportunidades, y por tanto para este ministerio las políticas de movilidad son una prioridad, concibiendo que las infraestructuras en sí mismas no son un fin, sino que lo que pretendemos es que las infraestructuras sirvan para garantizar una movilidad razonable para las personas. En ese sentido lo que también quiero trasladarles es el ánimo de este ministerio de dar un impulso, de llevar a cabo una nueva política en materia de cercanías, en la medida en que entendemos que en estos últimos años probablemente la inversión ha estado volcada más hacia otros modos de transporte, especialmente la alta velocidad, y que tendremos que ir acompasadamente reequilibrando este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 11

tipo de inversiones, y destinarlas a aquel transporte que en estos momentos está moviendo más viajeros, como son las cercanías, en el conjunto de nuestro país, superando ampliamente los 420 millones de usuarios al cabo del año, que es un número bastante considerable, y por tanto donde tenemos que concentrar buena parte de los esfuerzos, cambiando en buena medida la dinámica habitual de estos últimos años que ha estado más volcada probablemente en otro tipo de inversiones.

En relación con el metrotrén de Córdoba, por el que usted me pregunta, en este momento hay cinco paradas puestas en marcha: Villarrubia, El Higuerón, Córdoba Central, Rabanales y Alcolea. Este es un contrato que sabe que está previsto que se incorpore al próximo contrato de obligación de servicio público de Renfe con la Administración General del Estado, pero ya Renfe ha avanzado, antes de estar firmado ese contrato, los servicios que se están prestando en estos momentos. Por tanto hay un avance y un compromiso significativo de este ministerio con esas actuaciones, toda vez que se ha producido como digo un avance de unos meses respecto a esa previsión de firmar ese contrato de obligación de servicio público. Esos servicios comenzaron a funcionar el 29 de octubre, y es un avance significativo respecto a los que venían produciéndose.

De esas cinco estaciones, como usted sabe muy bien, había tres que antes no tenían ningún tipo de servicio, y hay más servicios, más paradas y una mayor calidad en el transporte público para los viajeros, consecuencia de una inversión de adaptación de esas estaciones que ha llevado a cabo ADIF por un importe de 1,6 millones de euros. Estas son las actuaciones que hasta este momento ha desarrollado el ministerio, y que suponen un avance muy significativo respecto a lo que había antes, en lo que tiene que ver con número de paradas y sobre todo con anticipar el servicio a modo de cercanías en relación con la previsión del contrato de obligación de servicio público que se firmará próximamente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.
Señora Cabezas.

La señora **CABEZAS REGAÑO**: Señor Izquierdo, entiendo que, como técnico, le habrán dado una especie de discurso para que usted me conteste, y como tal hace muy bien su trabajo. Yo, como política, como cordobesa, me toca hacer la valoración sobre este proyecto y recordar en esta Comisión quién lo comenzó, que fue el Partido Popular, concretamente José Antonio Nieto, como alcalde de Córdoba. Fue un proyecto que el Partido Socialista cordobés no se creyó en ningún momento y ha tenido la enorme suerte de verlo culminado teniendo a una alcaldesa del Partido Socialista en Córdoba. Esa es la suerte que han tenido los socialistas: algo que comenzó el Partido Popular lo ha visto ella como un triunfo. Pero la alcaldesa socialista de Córdoba no aclara muy bien y —como acostumbra a hacer Pedro Sánchez, el presidente— da muchos bandazos. Cuando gobernaba el Partido Popular, cuando el presidente era Rajoy, se le exigía al presidente del Gobierno, al Partido Popular —tengo aquí muchísimas declaraciones de todos los medios de comunicación—, que hiciese esas dos estaciones, es decir, que apareciera en los Presupuestos Generales del Estado la construcción de esas dos estaciones. Pasó la moción de censura y, una vez que han pasado unos meses, la señora alcaldesa de Córdoba dice y confirma que será ADIF quien las haga. Como los cordobeses estamos acostumbrados a que intenten engañarnos, y sobre todo que cuando no gobiernan en España lo que se exigía antes se deje de exigir, nosotros volvemos a reiterarle la pregunta para que a todos los cordobeses les quede claro.

Lo digo muy claramente y con mucho orgullo en esta Comisión: fue un proyecto que inició el anterior alcalde del Partido Popular, José Antonio Nieto; fue un compromiso del presidente del Gobierno del Partido Popular, de Rajoy; fue un compromiso del ministro de Fomento, señor De la Serna, que se ha cumplido. Es más él en su momento había manifestado a la provincia de Córdoba el claro compromiso de que estas dos infraestructuras tan importantes se iban a culminar. Por lo tanto espero que antes de que acabe esta Comisión y de que termine su intervención diga con firmeza que será el Gobierno de España el que construirá esas dos estaciones para el metrotrén. Porque si no fuese así tendríamos que preguntarle a los cordobeses, y sobre todo hacer una gran reflexión y preguntarle a la alcaldesa socialista, por qué ha dejado de pedir a su partido, al Partido Socialista, al presidente Sánchez, lo que antes le exigía al presidente del Gobierno que era del Partido Popular.

Queremos saber ya, y que nos lo diga con claridad, quiénes van a ser los que financien esas dos infraestructuras tan importantes para el metrotrén. Porque además no tardará mucho en que el Parque Joyer, que es donde está ese gran edificio que va a poder albergar muchos congresos, necesite con urgencia esa parada, porque si no esa parte de Córdoba quedará aislada y el proyecto del metrotrén que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 12

era un referente y un importante proyecto para unir a toda Córdoba quedará un poco incompleto. Me gustaría que me confirmara con rotundidad quién será el que sufrague esas dos infraestructuras tan importantes para este proyecto.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cabezas.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señora Cabezas, quiero aclarar una cuestión para empezar. Repase usted el organigrama del Ministerio de Fomento porque, hasta donde yo entiendo, tengo una responsabilidad política en este momento; no soy estrictamente un técnico, como usted dice, sino que tengo una responsabilidad política. Por eso entre otras cosas comparezco en esta Comisión; no soy un mero técnico del Ministerio de Fomento, sino que soy un cargo con responsabilidad política, y eso me gustaría que usted lo tuviera claro para que nos tratáramos de igual a igual, sería un poco más equitativo. El Ministerio de Fomento es un ministerio muy técnico, tiene muchos condicionantes técnicos, y evidentemente muchas de las respuestas que les daremos a sus señorías tendrán un eminente componente técnico. No le quepa la menor duda de que cuando usted nos hable de algunas de estas cuestiones entraremos en detalles, como ya tuvimos ocasión de debatir en una pregunta anterior relativa a cómo se tramitan los expedientes, a cuáles son los contenidos, etcétera. Pero no se le olvide que quien comparece aquí tiene una responsabilidad política y no es un mero cargo, un funcionario más del Ministerio de Fomento. Creo que esto es importante que lo tenga claro.

Yo no voy a entrar en quién pidió o quién dejó de pedir, quién planteó las cosas, quién las hizo, quién las inauguró, porque ese es un debate —me lo han escuchado ya en las sesiones en las que comparecí anteriormente— que a mí particularmente me interesa relativamente poco. Porque lo cierto es que al ciudadano lo que le importa es que le pongamos servicios y servicios de calidad. Es más, creo que en algunas cuestiones en las que probablemente compartimos los objetivos muchas de las fuerzas políticas que estamos aquí —ustedes y nosotros en el Gobierno— representados, compartiremos sin duda en buena medida cuáles son las actuaciones y entre ellas también los criterios en base a los que llevarlas a cabo. Yo ya he anunciado algunos avances que no sé si los habría anunciado el anterior presidente del Gobierno. Creo que no, pero en todo caso, como le digo, poco me importa. Lo cierto es que hay un tren que da servicio a tres estaciones a las que antes no daba; hay un servicio considerado de cercanías que se ha anticipado a la firma del contrato de obligación de servicio público de Renfe, y que le está suponiendo un coste económico a Renfe que no está sufragando el Estado, lo está asumiendo con cargo a sus propios recursos. Esa es una decisión también política para que los ciudadanos de Córdoba y su entorno tengan un transporte público del que antes carecían, con independencia de que estuviese la herramienta financiera, en este caso la obligación de servicio público, suscrita entre el Estado y Renfe. Por tanto creo que este es el marco y estas son las decisiones políticas.

Yo no conozco ningún alcalde, del signo político que sea —usted que dice ahora si se reivindica o no—, que deje de reivindicar, con independencia de quién sea el partido que gobierna en el Gobierno de España o en la comunidad autónoma. Está usted segura de que todos los alcaldes que pasan por los despachos del Ministerio de Fomento siguen reivindicando exactamente lo mismo que le reivindicaban al anterior Gobierno del Partido Popular. No haga ese menosprecio a los alcaldes, porque eso se le puede volver en contra si algún día hay cambio de Gobierno, porque se les podría acusar a sus alcaldes de lo mismo, y no creo que los alcaldes del Partido Popular vayan a hacer dejación de funciones o de sus reivindicaciones al Gobierno de España. En todo caso en este momento estamos con ese servicio que les decía de las cinco estaciones, con ese servicio que se ha anticipado a la firma de la obligación de servicio público. Déjenos que evaluemos un poco esos servicios para ver en qué medidas mejorarlos y llevar a cabo las actuaciones por las que usted pregunta.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 13

— **DEL DIPUTADO DON MARCIAL GÓMEZ BALSERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE PLAN PRESUPUESTADO PARA EL CORREDOR ATLÁNTICO, PRIORITARIO PARA LA UNIÓN EUROPEA. (Número de expediente 181/001405).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos don Marcial Gómez Balsera. Tiene la palabra, señoría.

El señor **GÓMEZ BALSERA**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señor Izquierdo. Yo le pregunto qué plan tiene el Gobierno, o que planificación presupuestaria está barajando para concluir el llamado corredor atlántico, considerado prioritario para la Unión Europea. La pregunta no es baladí ya que es cierto que se encuentra en servicio, pero que está lleno de hernias en su trazado. Esta no es una palabra mía, la utilizó el presidente de la Junta de Extremadura, el señor Fernández Vara, para los tramos Madrid-Toledo o Badajoz-Plasencia. Queda por concluir también la ejecución de su conexión con el corredor mediterráneo y con el puerto de Algeciras, como usted sabe, el tramo Algeciras-Bobadilla, que fue ninguneado continuamente por el Gobierno anterior y que sigue precisando de una mejora y renovación integral de la plataforma y superestructura, así como la electrificación y la implantación del tercer carril para trenes de ancho internacional. Habría que añadir además que esta línea se ha visto especialmente afectada por las recientes lluvias, por la tromba de agua que cayó en la provincia de Málaga, y que estará inoperativa por completo, si no estoy mal informado, durante al menos tres meses.

Hace apenas una semana el ministro, el señor Ábalos, anunciaba que iba a impulsar este corredor, que nombraría un coordinador, que haría un plan director y decía que esos trabajos contarían con financiación. Pues bien, nos gustaría conocer algún detalle acerca de esa financiación. Queremos hacerlo en buena parte porque en ese documento suscrito entre el Gobierno y el Partido Unidos Podemos, llamado Acuerdo de Presupuestos Generales del Estado 2019, presupuestos para un Estado social, no aparece ni un solo apartado dedicado ni a Fomento ni a infraestructuras. Parecen olvidar que con la construcción y mejora de determinadas infraestructuras también se cohesionan un país, también se construye un Estado social. Olvidan que la terminación de esta infraestructura es de vital importancia para el desarrollo de algunas de las zonas más deprimidas de nuestro país, con las mayores tasas de desempleo y necesitadas de inversión y emprendimiento. Beneficiaría a la provincia de Cádiz, directamente al puerto de Algeciras y al campo de Gibraltar; beneficiaría a Málaga y a Antequera; lo haría mucho con mi provincia, Córdoba, que tiene un enclave privilegiado para convertirse en un gran centro logístico del sur de Europa, un centro logístico que por cierto hoy en día tiene empresas en lista de espera, mientras que la junta ha paralizado varias veces la construcción de naves por falta de presupuesto. Beneficiaría a Jaén, a su triángulo logístico de Linares, Andújar y Bailén, y lo haría también con otras muchas provincias además de las andaluzas. Quedamos, por tanto, a la espera de su respuesta, que nos indique que este Gobierno piensa invertir más que el anterior y que nos facilite algunos datos que expresen su compromiso con esas provincias, como he dicho, necesitadas de infraestructuras que atraigan inversión, de empresas que se establezcan y que generen empleo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez Balsera.

Tiene la palabra el señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Gómez Balsera, le agradezco de verdad esta pregunta, creo que estas son de las preguntas que nos permiten hacer un tipo de debate un poco más estratégico, y creo que eso es muy importante cuando estamos hablando de infraestructuras.

En estos momentos estamos trabajando en la redacción de un plan director del corredor atlántico, estamos trabajando además simultáneamente considerando los dos corredores, tanto el mediterráneo como el atlántico, como corredores estratégicos en el conjunto del país y sobre todo lo que tenemos que decir es que ha habido algunos avances importantes que en este caso recogemos del anterior Gobierno, como es la propuesta que se hizo en su momento de incorporar al corredor atlántico los ramales que cubren el noroeste del país y que tienen que ver con la llegada hasta los puertos de Galicia y los puertos de Asturias. Es algo que no se había conseguido, en algunos casos porque no ha sido aceptado por la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 14

Comisión y en algún otro caso porque no estaba propuesto por el anterior Gobierno, y en estos momentos lo que estamos intentando es reforzar la conectividad de ambos corredores. Hoy concretamente se votaban en el Parlamento Europeo las enmiendas a la que ha sido la propuesta de reglamento CEF de la Comisión Europea, el mecanismo Conectar Europa, que es el que va a definir los corredores transeuropeos y que podrán, por tanto, recibir financiación para los proyectos que desarrollen estos corredores. A eso es a lo que el ministro se refería en relación con la financiación. Ahí hay una fuente de financiación importante que es el reglamento CEF, cuya previsión es el periodo 2021-2027, para poder recibir fondos con los que financiar todas estas infraestructuras. Bien es cierto que mediante mecanismos de concurrencia con otros países y que, por tanto, no es como hace unos años, cuando había una cantidad de dinero y se repartía por países y cada país decidía, sino que en este caso tenemos que presentar proyectos y competir con otros países en relación con la financiación que hay en el marco de ese reglamento CEF. También es verdad que España es uno de los países que mejores resultados obtiene en esas concurrencias de proyectos de reglamentos CEF.

Le decía que hoy se estaban debatiendo en el Parlamento —no puedo trasladarle el resultado porque lo desconozco ahora mismo— las enmiendas a la propuesta de la Comisión. Había enmiendas suscritas por todos los grupos parlamentarios españoles para incorporar dos ramales en el corredor mediterráneo que son el Madrid-Valencia y el Sagunto-Teruel-Zaragoza, en la idea de mallar mejor esos dos corredores, el mediterráneo y el atlántico, y obviamente, como siempre traslada el ministro, ambos corredores están al mismo nivel de prioridad para el Gobierno de España. Estos son dos proyectos estratégicos no solo de país. Ayer estuvimos en la cumbre hispano-lusa compartiendo con nuestros vecinos portugueses el desarrollo de estas infraestructuras que tienen que ver con el corredor atlántico, fundamentalmente con las conexiones que afectan a los dos países, que básicamente son las de Fuentes de Oñoro, de Salamanca hacia Aveiro, y la de Extremadura hacia Lisboa, sin olvidar que aunque no está incorporado en el corredor atlántico en este momento, para nosotros y para ellos también es importante la conexión de Vigo con Oporto porque entendemos que es la manera de ir ampliando ese corredor en fases futuras.

Por tanto, hay un compromiso total de las inversiones que vienen detalladas todos los años en los presupuestos. Por dar un dato antes de la respuesta, si me permite, hasta ahora todo lo que se ha ido presupuestando en estos últimos años ha rondado los 21.000 millones de euros para los distintos tramos del corredor atlántico, y este año, por ejemplo, hay una previsión de 981 millones de euros para ejecutar en los Presupuestos Generales del Estado. Si luego hay ocasión podría detallar por corredores cuáles han sido las inversiones en cada una de estos tramos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo, y muchas gracias, señor diputado.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA VIRGINIA MILLÁN SALMERÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE ESTADO DE EJECUCIÓN DE LA PARTIDA PRESUPUESTARIA CONTENIDA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018 PARA LA REALIZACIÓN DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA ENTRE LA ESTACIÓN DE SANTA JUSTA Y EL AEROPUERTO DE SAN PABLO DE SEVILLA. (Número de expediente 181/001406).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día que va a formular la diputada del Grupo Parlamentario Ciudadanos doña María Virginia Millán Salmerón. Tiene la palabra.

La señora **MILLÁN SALMERÓN**: Gracias, presidente.

Señorías, según las últimas estimaciones, el aeropuerto de Sevilla rozará los 6 millones de pasajeros a final de año, esto se traduce en unos 20.000 viajeros que utilizan diariamente las instalaciones de este aeropuerto. Pues bien, esas 20.000 personas que llegan a diario resulta que no tienen otra forma de acceder a Sevilla que no sea en bus o en taxi, porque no existe una línea de cercanías. El aeropuerto de San Pablo es la principal puerta de entrada que tienen los turistas que visitan Sevilla así como los sevillanos para poder salir y hacer turismo. El turismo genera un 17% de la riqueza de nuestra ciudad y desde que Ciudadanos tiene representación en las instituciones venimos reclamando la conexión de cercanías de Santa Justa con el aeropuerto de Sevilla, porque resulta una infraestructura vital para los sevillanos. Fruto de este empeño por sacar adelante este proyecto tan importante y tan necesario, conseguimos que en los presupuestos andaluces de 2018 se firmase por parte del Gobierno de Andalucía un compromiso de encargar un estudio de viabilidad y además una partida presupuestaria dotada de 800.000 euros. Aquí en el Congreso, por otro lado, también conseguimos una partida presupuestaria de 5

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 15

millones de euros directamente destinada al inicio de esta infraestructura y resulta que pasa el tiempo y ni el Gobierno autonómico ni el Gobierno central, cuyo partido político ha coincidido por unos meses, el Partido Socialista, han movido ni un dedo para ponerlo en marcha. Así que yo le pregunto de forma clara —y me gustaría que me respondiera con la misma claridad con la que le voy a preguntar— cuál es el estado de la partida presupuestaria de estos 5 millones de euros que se han destinado para la conexión de Santa Justa con el aeropuerto de Sevilla.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Millán.
Señor izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente.

Permítanme un segundo antes de responder a su pregunta, porque ahora sí tengo la información de lo que ha ocurrido en el Parlamento Europeo hoy. Se han aprobado en la votación del reglamento los dos ramales que propuso incorporar este Gobierno, tanto el Zaragoza-Teruel-Sagunto como el Madrid-Valencia al corredor mediterráneo. Creo que es una buena noticia y ya que me acaba de llegar, se la traslado para completar la información anterior.

En relación con el acceso al aeropuerto, sabe usted que en su momento estaba incorporado en la planificación de la Junta de Andalucía que asumía el desarrollo de lo que era el eje transversal en el itinerario entre Sevilla y Antequera, y en este momento estamos en coordinación con la Junta de Andalucía tratando de vislumbrar cuáles son las mejores alternativas y sobre todo concretando la viabilidad económica de esta infraestructura. Obviamente, entendemos que dar acceso a este tipo de infraestructuras es importante, tenemos que analizar bien si realmente el estudio de demanda que se está elaborando por parte de la Junta de Andalucía puede concluir la necesidad de esta inversión y, desde luego, por parte del Ministerio de Fomento le trasladamos toda la voluntad de colaborar con la Junta de Andalucía en el desarrollo del transporte metropolitano dentro de Sevilla.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.
Señora Millán.

La señora **MILLÁN SALMERÓN**: Gracias, presidente.

En definitiva, me están diciendo que están entablando conversaciones y la realidad es que sí, tiene razón en que en un principio la Junta de Andalucía se comprometió con este proyecto, un acuerdo básico del Estado, pero lo abandonó por falta de presupuesto. Por lo tanto, conversaciones durante este tiempo ha habido muchas, diría yo, muchísimas, más de la cuenta, y creo que lo que hace falta ahora son resultados, que es lo que necesitan los sevillanos. Han pasado diez años, y diez años dan para mucho y para muchas conversaciones, y después de diez años se puede utilizar la palabra abandono de esta infraestructura. Nosotros hemos sido los que hemos estado detrás de esta infraestructura para conseguir tanto por parte de la Junta de Andalucía como por parte del Gobierno las partidas presupuestales correspondientes. Por lo tanto, el dinero ya está, ahora solo queda poner la voluntad política para que se pueda ejecutar. Pero si ni siquiera se ha licitado aún el estudio de viabilidad del proyecto y de los 5 millones de euros no se ha movido un solo euro, resulta que lo que queremos saber es si el Gobierno piensa cumplir con lo pactado, porque hasta en el informe de la propia Junta de Andalucía queda claro que es la conexión ferroviaria el mecanismo más económico y adecuado. Entonces, quiero saber si el Gobierno piensa cumplir con lo pactado o no piensa hacerlo porque el aeropuerto de Sevilla no sea del interés del Señor Sánchez porque no tenga conciertos que le interesen.

Yo le diría que se trata de una infraestructura realmente demandada por todo el sector de la sociedad sevillana, porque resulta fundamental para el crecimiento, para la economía y para el turismo de la ciudad. Lo que está sucediendo allí es que la llegada de pasajeros al aeropuerto de Sevilla choca con unos gobiernos socialistas, tanto de la Junta de Andalucía como ahora a nivel nacional, que viven y, lo peor de todo, que obligan a vivir a los sevillanos con años de retraso. Yo diría que ese es el acento andaluz que lleva imponiendo el Partido Socialista durante cuarenta años en Andalucía. Por eso le quiero preguntar hasta cuándo tendremos que esperar los sevillanos a que se ponga en marcha una infraestructura vital para el desarrollo y la prosperidad de nuestra ciudad.

Ustedes han demostrado que ni cuando han coincidido en el Gobierno autonómico y central se han puesto de acuerdo ni han movido un dedo para realizar esta ejecución. Por eso creo que ya está bien de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 16

poner excusas, ya está bien de marear a los sevillanos y ya está bien de hacer lo que mejor se les da, que es mirar para otro lado, eso sí, exigiendo desde la oposición todas las obras, todas las infraestructuras, pero luego, cuando están en el Gobierno, miran hacia otro lado, aguantan el chaparrón y ponen excusas. Pero es que después de diez años las excusas ya no son creíbles. Ese es el problema, y usted ha venido aquí y no me ha respondido a nada con claridad y yo le he hecho una pregunta muy clara. Por eso le vuelvo a preguntar, señor secretario general de Infraestructuras, cuántas tomaduras de pelo más vamos a tener que soportar los sevillanos, cuántas promesas incumplidas más vamos a tener que soportar los sevillanos y cuántos retrasos más vamos a tener que soportar los sevillanos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Millán.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente. Señora Millán, creo que ustedes tienen tendencia, al igual que le sucede en ocasiones al Partido Popular, a confundir a los andaluces y lo que votan los andaluces con otro tipo de cuestiones. Yo creo que ahí se equivocan, creo que lanzan un mensaje que no es positivo porque no están respetando el voto de los andaluces. Creo que deberían ser ustedes un poquito más prudentes a la hora de hacer algún tipo de afirmación porque yo creo que los ciudadanos votan con toda la inteligencia del mundo y lo que tenemos que hacer todos es aceptar los resultados electorales. Después, cada cuatro años hay elecciones y los ciudadanos nos exigen a todos responsabilidades, vuelven a votar y deciden perfectamente si entienden que se han colmado las expectativas de los programas electorales de manera suficiente. Por tanto, le aconsejo que algunas afirmaciones se las ahorre; es simplemente un consejo. Obviamente, usted hará lo que considere y emitirá el discurso que crea conveniente.

Nosotros, en estos momentos —y llevamos cinco meses de Gobierno—, nos hemos encontrado con un montón de temas encima de la mesa. Se están redactando los pliegos de ese estudio de viabilidad que aparece reflejado en el proyecto y, por tanto, una vez que estén concluidos, se procederá a su licitación. Ustedes pactaron un presupuesto con el Gobierno anterior y lo que nos hemos encontrado es que no había nada redactado. Ahora tenemos esos pliegos redactados y, por tanto, cuando estén concluidos se podrá proceder a su licitación.

Muchas gracias.

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

— DEL DIPUTADO DON ÍÑIGO BARANDIARAN BENITO, DEL PARTIDO NACIONALISTA VASCO, EAJ-PNV, SOBRE LAS CONSECUENCIAS QUE PUEDAN TENER EN LA EJECUCIÓN DE LA «Y» VASCA LOS RETRASOS HABIDOS EN LA LICITACIÓN Y/O ADJUDICACIÓN DE LAS DISTINTAS FASES DEL PROYECTO. (Número de expediente 181/001440).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) don Íñigo Barandiaran. Tiene la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenas tardes, señor presidente. Buenas tardes, señor Izquierdo. Muchas gracias por su comparecencia.

Como habrá podido ver usted, mi pregunta está formulada de forma un tanto genérica pero quiero respuestas concretas a cuestiones concretas. Por tanto, si le parece, paso a plantearle qué es lo que quiero que se me responda con esta pregunta. Le voy a preguntar por las consecuencias que pueda tener en la ejecución de la Y vasca los retrasos habidos en la licitación y/o adjudicación de las distintas fases del proyecto. Es verdad que ha habido en esta última época determinadas dificultades que han provocado algunos retrasos en varios ámbitos del procedimiento, no solo en la licitación y adjudicación sino también en los estudios previos, y es respecto de estas dificultades sobre lo que le voy a pedir alguna aclaración, si puede facilitarla. Sabemos que se está produciendo un retraso en la tramitación de los estudios informativos de las llegadas de alta velocidad a Victoria y a Bilbao y la primera pregunta sería si entiende usted que ese retraso podría poner en peligro la puesta en servicio de la Y vasca para el año 2023. A ese respecto, ¿prevé su ministerio el inicio de las obras de llegada, soterramiento y estaciones de alta velocidad en esas dos ciudades para esa fecha concreta del año 2023?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 17

Quiero referirme también a otra entrada en la tercera capital afectada, que es Donosti, porque en las obras del tercer hilo del tramo Irún-San Sebastián se ha rescindido el contrato con la empresa y la pregunta sería qué plazos tiene previsto ADIF para la reanudación de esas obras que se han visto paralizadas.

Quedan dos aspectos pendientes para la puesta en marcha de la Y vasca porque entendemos que no solo se trata de la ejecución del proyecto como tal sino de su conexión con otros tramos que son los que van a dar también justificación, utilidad e interés a esa línea. Por eso también le queremos preguntar qué previsión de fechas tiene el ministerio para la aprobación definitiva de los estudios informativos de la conexión de la alta velocidad vasca entre Burgos y Victoria, que es también un aspecto importante. De igual manera, queremos saber cuándo prevé el ministerio aprobar definitivamente el estudio informativo de la conexión entre Navarra y la Y vasca. Como puede ver, le pregunto por las tres capitales vascas y la conexión, por un lado, con Burgos y, por otra parte, con la parte de Navarra.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barandiaran.
Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Barandiaran, tengo que decirle que si hay algún Gobierno con el que nos hemos visto con cierta asiduidad últimamente en relación con los temas ferroviarios es con el Gobierno vasco por la importancia que tiene la Y vasca no solo para el Gobierno vasco, obviamente, sino también para el Gobierno de España, porque es un proyecto estratégico para nuestro país y es un proyecto clave para poder sacar mercancías, fundamentalmente hacia el resto de Europa, a través de Francia. Por tanto, hay una constante relación bastante fluida, sobre todo por el estado de desarrollo de los proyectos.

Sabe usted que hay varias comisiones de seguimiento de algunos de los convenios que se están ejecutando en relación con la Ya vasca y tengo que decirle que en relación sobre todo con algunas de las integraciones ferroviarias, hay avances ya muy significativos. Recientemente, en lo que afecta a la integración en Abando, en Bilbao, desde que está este nuevo equipo ministerial en el Gobierno hemos mantenido dos reuniones de la comisión interinstitucional en la que están representados tanto el Gobierno vasco como la Diputación Foral de Vizcaya y el Ayuntamiento de Bilbao, creo que también el de Basauri, donde hemos estado abordando la solución, fundamentalmente de Abando, y donde hemos llegado recientemente a un acuerdo y a un compromiso que se ha hecho público de concluir y someter a información pública el estudio informativo de integración de la llegada de la alta velocidad a Bilbao y la integración de esa estación en el mes de marzo del año 2019. Es un compromiso del Gobierno vasco que conoce la Diputación Foral de Vizcaya y que conoce también el Ayuntamiento de Bilbao. Seguimos trabajando coordinadamente con ellos en la medida en que tenemos que aquilatar algunas de las cuestiones del estudio informativo antes de someterlo a información pública porque necesitamos también información de esas instituciones, especialmente del Ayuntamiento de Bilbao y, por tanto, estamos en perfecta coordinación trabajando con ellos.

En relación con la integración en Victoria, también se ha reunido en una ocasión la comisión interinstitucional y más o menos la solución técnica está ya prácticamente acordada; estamos a expensas de criterios técnicos que dependían en parte también de información del Ayuntamiento de Vitoria y, una vez que lo tengamos definido completamente, habrá un consejo de la sociedad de integración de Vitoria donde ya se acometerá el arranque del estudio informativo y toda su tramitación, dado que es el foro donde tiene que tomarse esa decisión, porque en Bilbao, por ejemplo, no existe todavía una sociedad de integración. Otra de las cuestiones que hay que decidir es cuál es el vehículo, en este caso societario, a través del cual se va a llevar a cabo esa operación ferroviaria con la participación de todas las administraciones y con los acuerdos de cofinanciación que más o menos estarán en el orden de lo que suele ser habitual en todas las sociedades de integración no solo del País Vasco sino del conjunto de España, que suele ser 50-25-25, Estado-comunidad autónoma-administraciones locales. Esa es la regla general más o menos de esas operaciones de integración.

En cuanto a San Sebastián, ahí no hay una operación como tal de integración. Tenemos varias actuaciones en marcha y, si me lo permite, luego le podré detallar alguna cuestión más porque se trata de temas de obras fundamentalmente. Déjeme que recopile la información y luego le contesto porque en este momento querría hablarle un poco más de la conexión de Pamplona con la Y vasca.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 18

Esa es una operación cuyo estudio informativo se sometió a información pública. Tengo que decirle que es el estudio informativo que más alegaciones ha recibido en la historia de todos los estudios informativos que se han tramitado en España; creo que del orden de siete mil, es decir, un número ingente de alegaciones. Cualquiera de los itinerarios cuenta con un rechazo manifiesto en el territorio y creo que será conveniente que valoremos y compartamos en la medida de lo posible las instituciones vascas y navarras con el Gobierno de España cuál tiene que ser la solución, porque una en relación con la otra tiene un incidencia económica muy superior y, por tanto, este es un aspecto significativo.

Me gusta mucho una reflexión que hace muchas veces el ministro de Fomento, que dice que él no toma la decisión de qué tren coge de Valencia a Madrid —los hay que tardan una hora cuarenta minutos y los hay que tardan una hora cincuenta minutos— por diez minutos más o menos. A la hora de tomar algunas decisiones en este tipo de operaciones ferroviarias hay que tener en cuenta tres criterios, en mi opinión: el coste económico, el impacto ambiental y la ganancia en tiempo. Pero, sobre todo, sería importante que intentáramos conseguir el máximo consenso político sobre cuál tiene que ser la solución del trazado que conecte Pamplona con la Y vasca.

Si le parece, hablo del resto de cuestiones en la segunda parte, porque en esta ya me he extendido bastante.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Barandiaran, tiene la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: No tenía intención de hacer un segundo turno, pero simplemente quiero recordarle algo que se le ha olvidado y que es la conexión con Burgos, el proyecto del estudio informativo para la conexión con Burgos.

También le preguntaba por el tercer hilo entre Irún y San Sebastián. Se ha rescindido el contrato de adjudicación y le pregunto cuál puede ser la consecuencia, según su parecer, en el retraso o no de su ejecución.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): El tramo Burgos-Vitoria tenemos que remitirlo al Ministerio de Transición Ecológica para que se emita la declaración de impacto ambiental, con el procedimiento que requiere. Desde luego, como siempre nuestra intención es hacerlo con la máxima celeridad y, si no se ha hecho ya, estaremos a punto de remitirlo para la evaluación de impacto ambiental. Va más retrasado porque no está el estudio informativo aprobado ni la declaración de impacto ambiental y es una pieza importante en la conexión del corredor atlántico en ese recorrido. Queremos darle la celeridad necesaria, pero es cierto que le faltan muchos trámites todavía, porque, por las razones que fueran, en la etapa anterior no se le ha dado el impulso conveniente al estudio informativo.

En relación con todo el conjunto de la Y vasca, me preguntaba por el tercer hilo. Discúlpeme, porque no tengo información aquí, pero no tengo ningún problema en trasladársela por escrito o le hago una llamada telefónica y se lo aclaro. Sí que quería poner de manifiesto que todo el conjunto de la Y vasca es una intervención tremendamente compleja y con una inversión muy cuantiosa. Como le decía antes, es una operación ambiciosa para el Gobierno vasco y, por supuesto, para el Gobierno de España en la que además parte de las obras las ejecuta el Gobierno vasco y parte de las obras las ejecuta en este caso ADIF. Usted sabe perfectamente que ambos actores, tanto ADIF como el Gobierno vasco, están teniendo problemas en algunos tramos, en los que incluso tanto el Estado como el Gobierno vasco nos hemos visto obligados a realizar algunas rescisiones de contratos por distintas dificultades. Por tanto, confío en que se siga trabajando como hasta ahora con las comisiones de seguimiento que hay, que es lo que nos permite a todos garantizar que le demos la máxima celeridad, aun admitiendo que en una operación tan compleja como esta todos acabamos teniendo problemas —especialmente cuando la ejecutamos ambas administraciones— y podemos ser más comprensivos los unos con los otros respecto a posibles retrasos que vienen a veces motivados por circunstancias sobrevenidas y con las que nadie contaba. Creo que el ánimo que comparten el Gobierno vasco y el Gobierno de España en este caso es el de desarrollar a plena satisfacción los convenios y obviamente intentar cumplir los plazos de llegada de la alta velocidad al País Vasco y a la frontera francesa.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 19

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA Y DOÑA ANA BELÉN TERRÓN BERBEL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PROPUESTA MINISTERIAL SOBRE LA CONSTITUCIÓN DE UNA COMISIÓN INTERADMINISTRATIVA PARA EL SEGUIMIENTO DE LOS PLANES DE INTEGRACIÓN DEL TREN EN SU ACCESO A GRANADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/035499). (Número de expediente 181/001269).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea don Sergio Pascual Peña.

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

Señor Izquierdo, me alegro de poder hablar de nuevo sobre el tren en Granada en esta Comisión teniendo sobre la mesa algunos avances. Recuerdo que en la primera comparecencia del ministro le dijimos que podía ser el ministro que le devolviera el tren a Granada y parece que está en la línea de serlo efectivamente, más allá de que cuando se establecen compromisos es lógico que los granadinos y las granadinas reclamen fechas, tiempos y la mayor celeridad posible para que se hagan efectivas algunas de las operaciones que son relativamente sencillas, como la apertura de Moreda, que el tren que salga por Moreda tenga parada en Linares o el tren-hotel a Barcelona sobre el que ya hemos tenido ocasión de discutir en esta Comisión. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

La pregunta que le traigo hoy se refiere a una cuestión que preocupa especialmente a los vecinos de barrios que representan casi un tercio de la población granadina —La Chana y Ronda son los más afectados— y que no es otra que la integración del tren en Granada. Como sabe, la llegada de la alta velocidad a Granada requirió en su momento que en la calle Jesse Owens se levantara un muro para proteger a los vecinos de la electrificación que requiere ese tipo de instalación. Ese muro ha añadido trabas a la movilidad de los vecinos de uno y otro lado del mismo. Me consta que el ministro Ábalos se comprometió con los granadinos en septiembre a estudiar el caso y que hay una propuesta de una comisión interadministrativa para seguirlo. Quería preguntar en qué punto se encuentra esa comisión interadministrativa y, en caso de haya habido avances en el estudio de una posible solución, en qué situación están.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Pascual.
Para contestar, señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor vicepresidente.

Señor Pascual, nuevamente es un placer debatir con usted en este o en otros foros como ya hemos tenido ocasión de hacerlo. Como digo, siempre es un placer poder compartir con usted algunas reflexiones.

Lo que ha habido en esta última etapa desde que el señor Ábalos es ministro es un cambio significativo en cuanto a transparencia y, sobre todo, en este caso en particular. Hasta ahora todos sabíamos de una situación lamentable, que era la pérdida del ferrocarril en Granada, adonde no llegaban los trenes desde hacía mucho tiempo, y que había una reclamación ciudadana clara, contundente, justificable y justa. Esta era una infraestructura que había en Granada, que dejó de llegar allí y que, por tanto, debíamos reponer. Decía lo de la transparencia porque el ministro tiene una cualidad que quiero poner en valor y que es que visita el territorio, explica a los ciudadanos lo que ocurre y se compromete públicamente con ellos. Cuando menos, el esfuerzo de dar la cara es muy saludable en la vida pública, cosa que probablemente no hicieron los anteriores responsables ministeriales.

Ese esfuerzo de transparencia ha venido unido a una serie de compromisos importantes. El 26 de septiembre se convocó esa comisión de seguimiento de la llegada del AVE a la ciudad de Granada y en ella se informó de todas las cuestiones que eran necesarias para reponer el servicio. Todos tenemos que hacer un esfuerzo de explicación a la ciudadanía de lo que significa la puesta en marcha de una línea de ferrocarril; cualquiera, y más una de alta velocidad. No es que se acaben las obras y que al día siguiente se puedan comprar billetes y estén los trenes circulando, sino que, una vez que se acaban las obras, hay que hacer otra serie de actuaciones que tienen que ver con la seguridad para garantizar que las líneas son seguras y con la formación de los maquinistas. Tuve ocasión en la anterior comparecencia de responder a un diputado del Grupo Parlamentario Popular por Granada a esta misma cuestión sobre los plazos. Creo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 20

recordar que la información que en aquella ocasión le trasladábamos era una especie de calendario según el cual, una vez acabadas las obras, se llevan a cabo todas las actuaciones que tienen que ver con la seguridad por parte de ADIF para ver cómo está implantado el ERTMS, que es el sistema de seguridad, y a partir de ese momento todo lo que tiene que ver con la formación de los maquinistas y, por tanto, con la posibilidad de llevar la alta velocidad a esa ciudad después de que la Agencia de Seguridad Ferroviaria otorgue las autorizaciones tanto a las líneas como a los trenes y a los maquinistas para poder circular por esas líneas. Creo que se estableció el compromiso de llegada de la alta velocidad a esta ciudad de Granada para mediados del mes de junio.

Como usted mencionaba, la reapertura del tramo por Moreda está en esta etapa y va a permitir recuperar el ferrocarril en Granada antes del plazo que tenemos para la alta velocidad. La previsión es que a lo largo del mes de noviembre ya haya un servicio diario de conexión de Granada con Madrid a través de Moreda y Jaén. Por tanto, son otros tiempos, no son los de la alta velocidad, son tiempos todavía un poco más amplios, pero obviamente el compromiso es que ya haya trenes en Granada en estos momentos, que los haya de alta velocidad a partir de aproximadamente el mes de junio del año que viene, si no hay ningún tipo de complicación. Estos son todos los compromisos que hay en este momento, en el que estamos en una situación bastante mejor y sobre todo con información permanente tanto sus señorías como el conjunto de los ciudadanos de Granada.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor Izquierdo.
Para la réplica, señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: En este caso no es réplica, pero le agradezco, al igual que los ciudadanos en general y, en particular, los granadinos y las granadinas, ese esfuerzo de transparencia y el esfuerzo para recuperar el tren con medidas que son razonables, lógicas y de relativo bajo coste.

En este caso en particular —quizá me adelanto un poco—, le preguntaba por una preocupación específica sobre la forma en que va a llegar la línea de alta velocidad a Granada, que inicialmente va a llegar en superficie y con el muro que he mencionado, que separa La Chana del barrio de Ronda, en la calle Jesse Owens. Hay una preocupación razonable de los vecinos de ambos lados de esa herida que se deja abierta en la ciudad de Granada, porque la comunicación entre ambos lados se va a ver —ya se está viendo— enormemente dificultada, lo cual afecta a las relaciones comerciales, familiares, etcétera. Tenemos a Javier Sánchez aquí al lado, que es de Murcia, y sabe lo que supone un problema de soterramiento y de producir una herida en el territorio cuando este divide partes muy importantes de la población. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Los granadinos son conscientes de que esta es una demanda que va a requerir tiempo de digestión y tiempo de implementación, pero hay que entender que quieren que pongan encima de la mesa desde el primer momento la necesidad de que no nos olvidemos de nuevo de Granada cuando el tren se reabra, cuando la alta velocidad llegue, y que dentro de cinco, diez o quince años nos tengamos que encontrar con demandas que elevan el tono justificadamente y de forma justa, tal y como usted decía antes, y que son similares a las que se han vivido en Murcia.

De ahí que la pregunta vaya más en la línea de indagar sobre qué se está haciendo para estudiar la posibilidad de un soterramiento, de una integración, de algunas fórmulas de paso para que, cuando la línea de alta velocidad llegue a Granada o en los años posteriores, esta llegada no fracture dos zonas poblacionales tan importantes de esa capital andaluza. Me consta que el propio ministro se había comprometido a estudiar el caso con los granadinos cuando estuvo en el mes de septiembre. Y si no recuerdo mal, también había algún tipo de comisión interadministrativa que se planeaba constituir, aunque no sé si se llegó a constituir o no. Mi pregunta va más dirigida a esta parte, porque ya conocemos, y agradecemos, que se hayan dado pasos para que el tren llegue a Granada, y ahora permítame que le pregunte por el cómo y si se está pensando en que ese cómo sea lo menos lesivo para esa población al menos en el medio plazo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Discúlpeme pero hoy no puedo darle los datos en relación con el tema del muro que me comenta, porque su pregunta era

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 21

mucho más genérica, sobre una comisión que se plantea constituir en Granada y cuál era el desarrollo de sus trabajos. Sí aprovecho para recordarle que desde el 8 de septiembre está formalizado el contrato del estudio informativo que va a plantear la solución final de integración ferroviaria en Granada y cuál va a ser la estación en Granada. Entiendo que ahí se acometerán también estas cuestiones, porque esta es una situación transitoria que afecta a cómo va a llegar el ferrocarril, pero obviamente en ese estudio informativo se tendrá también que abordar cómo resolver ese tipo de problemas. Por tanto, ahí habrá una comisión o en su momento se suscribirá un convenio, si es que en este momento no lo hay, o bien se llegará a constituir una sociedad de integración de la que formarán parte tanto la Junta de Andalucía, el ayuntamiento y el Gobierno de España. Ese será un foro más político y técnico, pero obviamente todo lo que se le pueda trasladar a la ciudadanía a través de los distintos interlocutores, no tenemos ningún inconveniente en hacerlo también. Pero entiendo que ese será el marco para buscar la solución a algo que en este momento tiene que ser transitorio y temporal.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA RECONVERSIÓN DE LA PLATAFORMA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE SEVILLA Y ANTEQUERA PARA IMPULSAR UN VERDADERO EJE TRANSVERSAL FERROVIARIO DE ANDALUCÍA. (Número de expediente 181/001392).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a otra pregunta que va a formular don Sergio Pascual Peña. Tiene la palabra.

El señor **PASCUAL PEÑA**: La siguiente pregunta, nuevamente sobre el ferrocarril y Andalucía, versa sobre la situación actual de las conversaciones, que nos consta, se están teniendo para recuperar —ya me concreta usted si es recuperar o no— el antiguo proyecto del eje transversal ferroviario de Andalucía, el que uniría Huelva con Almería, con el recorrido Sevilla-Antequera-Granada.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

En cuanto a las conversaciones a las que usted se ha referido con la Junta de Andalucía, ADIF lo que está haciendo es aprovechar parte de esa plataforma que está construida y que lleva años parada, sin concluirse, para dar solución a uno de los problemas que surgía en alguna de las preguntas que se me ha trasladado antes en relación con la conexión de la línea convencional de Sevilla con Antequera, tras las lluvias que hubo en el pasado mes de octubre, que fueron tan intensas que se llevaron parte de la infraestructura y que ha producido que en este momento la línea esté cortada y que, por tanto, ni siquiera haya ese servicio ferroviario.

La proximidad de la plataforma que está construida en ese tramo ha hecho que ADIF esté estudiando qué partes podrían ser útiles para utilizar esa plataforma y así dar continuidad a la actual línea y de manera además un poco urgente, porque es un procedimiento muy singular el que habría que acometer, no es el proyecto y el trazado de una línea nueva de la red de interés general del Estado. Lo que se está planteando en este momento es aprovechar 11 kilómetros de la plataforma que ya está construida. Habrá que ver cuál es su estado en este momento, construir la superestructura, y eso además podría permitir eliminar un número importante de pasos a nivel que hay en la línea convencional en este momento. Como digo, esta es una solución para resolver este problema que se ha generado con las últimas lluvias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Es interesante que hagamos de la necesidad virtud y de que, a raíz de la reapertura del debate con motivo de la posibilidad de reutilizar esos 11 kilómetros para soslayar el derribo de la antigua línea en la zona de Aguadulce por el aguacero, estemos discutiendo sobre el posible aprovechamiento de esos 77 kilómetros que llegaron a costar casi 280 millones de euros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 22

Sobre esa cuestión estuvimos hablando con sindicatos, con el sector ferroviario y con diferentes grupos de distintos ayuntamientos de la zona y recabamos información lo más aproximada en términos técnicos a la que podíamos llegar. Esto ya lo planteé el otro día con motivo de una proposición de ley y los cálculos que hacíamos y que también nos trasladaban fuentes sindicales eran que, en el caso de que aprovecháramos lo que ya está construido —no estamos ni siquiera pensado en hacer el tramo Marchena-Sevilla del proyecto original—, el trayecto Sevilla-Antequera tendría un discurso de en torno a 147 kilómetros frente a los 260 que tiene, y tendría un poquito menos cuando se haga el baipás de Almodóvar. El resultado es que con una línea convencional —diésel, para que nos entendamos— en esos 77 kilómetros, para los cuales solo habría que desplegar lo que sería la infraestructura física de traviesas y los hilos, estaríamos en torno a cinco minutos más tarde en Antequera, partiendo desde Sevilla, que si lo hacemos cuando esté terminado el baipás de Almodóvar por Almodóvar. Además, lo haríamos con puntos próximos a importantes poblaciones de esa zona de la sierra sur de Sevilla que llevan mucho tiempo —de hecho, han constituido plataformas— demandando que el tren, por un lado, no desaparezca de allí, pero que sí que se mejore el servicio.

Simplemente se lo planteo porque creo que tendría sentido darle una pensada, por decirlo de alguna forma, a la posibilidad de reutilizar no solo los 11 kilómetros sino el trayecto completo, entre otras cosas porque en términos de coste del billete estaríamos hablando de la mitad del coste de lo que cuesta un trayecto en AVE y un trayecto en convencional; son casi 100 kilómetros menos los que se harían, como acabo de decir, y en términos ecológicos, por tanto, es un ahorro en recursos energéticos. Por otro lado, esa línea posibilitaría algún servicio directo que no tuviera paradas en los municipios intermedios, pero también posibilitaría esos servicios intermedios que aliviarían y, de alguna manera, mejoraría la conectividad de toda la población de la sierra sur, que puede estar en torno a 150 000 habitantes si sumamos todos los municipios de la zona, tanto con Málaga como con Sevilla. Simplemente quiero ponerlo encima de la mesa para que ya que se abre la discusión con la Junta de Andalucía, que es quien tiene la competencia, por decirlo de alguna forma, de ese tramo, abramos el melón completo y al menos nos planteemos la posibilidad de que esto se haga, entre otras cosas porque, si no —y con esto termino—, si finalmente se va adelante con el baipás de Almodóvar y la conexión Sevilla-Málaga se hace permanente por esa zona, nos tememos mucho que esa otra línea paralela entrará en vías de extinción en el medio y largo plazo, y creo que es más razonable en términos económicos, sociales y ambientales plantearnos al menos la posibilidad de echar números sobre la viabilidad de esta alternativa.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

La verdad es que da para más reflexiones porque, además de los términos económicos y ambientales, hay un aspecto que es importante también a la hora de tomar la decisión y es el que tiene que ver con las cuestiones jurídicas. Estamos hablando de una línea que en este momento es titularidad de la Junta de Andalucía y, por tanto, para integrarse en la red de interés general del Estado en todo caso tendría que llevar a cabo una serie de procedimientos que llevan su tiempo, más allá de que se acordara o no la decisión, que es una cuestión que en este momento no se ha planteado. No simplemente tiene consecuencias económicas, ambientales, etcétera, sino que también hay que valorarlo desde el punto de vista de quién es el titular ahora de la infraestructura y quién se pretende que sea en el futuro, si es que se pretende que la titularidad de la infraestructura cambie de manos. Por tanto, ese es otro de los elementos que hay que tener en cuenta, que no es por otra parte un elemento menor.

Esto digamos que es una solución transitoria o, sobre todo, es una solución muy concreta en un ámbito muy delimitado para resolver un problema que ha venido motivado por una riada y que de momento ha dejado sin servicio a todas esas poblaciones como consecuencia de la destrucción de la infraestructura en ese recorrido y que, además, como le decía antes, nos va a permitir eliminar un número importante de pasos a nivel, lo cual creo que también será una buena noticia para los municipios por los que atraviesa. Lo importante es que garantizaremos la conexión entre Sevilla, Málaga y Granada con esta línea convencional.

En relación con el baipás de Almodóvar —entramos en las cuestiones económicas—, este rondará los 32 millones de euros. Retomar la conexión en los términos en que estaba planteada inicialmente, como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 23

una línea si no de súper alta velocidad sí de buenas prestaciones, quiero recordarles —esto además es de los propios informes del Tribunal de Cuentas europeo y de algunas universidades europeas— que, al final, la orografía y las complicaciones que tiene nuestro país hacen que los costes de las líneas convencionales mejoradas para que se alcancen unas velocidades en torno a 160 y 200 kilómetros vienen a ser bastante parecidos a los de construir una nueva línea de alta velocidad. Por tanto, este es otro de los factores que tenemos que meter en toda esa coctelera que digo siempre de lo económico, lo ambiental y la ganancia en tiempos. Creo que la decisión en este caso no es sencilla, pero obviamente nosotros estamos dispuestos a analizarla y a estudiarla y es cierto que en este contexto en el que tenemos que utilizar parcialmente unos kilómetros de esa plataforma seguramente tengamos que abrir la reflexión sobre cuál es la solución más conveniente.

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

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE AMPLIACIÓN DEL PUENTE DEL CENTENARIO EN SEVILLA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/036837). (Número de expediente 181/001396).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que también va a formular el diputado don Sergio Pascual Peña.

Tiene la palabra.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Prometo que es la última. **(Risas)**.

Una acotación muy rápida. Cuando me refería a ese tramo no apunto a terminar la obra originalmente diseñada, sino a utilizar solamente el movimiento de tierra que ya está hecho, o sea, la plataforma que ya está terminada. Los agentes sindicales del sector planteaban que casi con recursos propios se podía desplegar la línea, o sea, que los costes serían incluso menores que la propia realización del baipás. Pero, bueno, en todo caso entiendo que son ustedes los que tienen que estudiarlo, y doctores tiene la iglesia, como se suele decir.

La última pregunta apunta a un tema sobre el que en alguna ocasión le he preguntado desde otro enfoque, que no es otro sino el de las circunvalaciones de Sevilla. Sevilla tiene una circunvalación útil en este momento que es la SE-30, que efectivamente tiene varios nudos que colapsan el tráfico en las horas punta. Uno de ellos, efectivamente, es el puente del Centenario, más conocido como 'Paquito' allí en mi ciudad, y la otra circunvalación es la SE-40, que sabemos también que tiene un nudo de paso, que es el del río Guadalquivir, sobre el cual se ha vertido mucha tinta porque, por un lado, hay quienes —entre los cuales me incluyo— pensamos que se debería haber evaluado al menos la posibilidad de construir un puente que podría costar del orden de cinco veces menos que los túneles y esto incluso lo hemos podido conversar en alguna otra ocasión. Pero, al margen de eso, al margen de la solución que se le dé a la SE-40, nos sorprendíamos hace tres o cuatro meses, quizás antes del verano, cuando el ministro Ábalos en Sevilla planteaba la posibilidad de ampliar el puente del Centenario, una ampliación que, sin lugar a dudas, sería cuando menos compleja; en términos económicos desconozco si tienen ustedes ya alguna estimación o no, pero es evidente que sería compleja, solo comparándolo con la ampliación del puente de Rande uno se puede hacer una idea de la magnitud de esa ampliación.

A nosotros nos surgían dos grandes cuestiones sobre este asunto. La primera es que parece poco razonable que se esté construyendo, dos, tres o cuatro kilómetros más allá, o se esté pensando en terminar la SE-40 y, al mismo tiempo, empezar a discutir sobre una obra de una envergadura relativamente similar para la ampliación del puente del V Centenario. Digámoslo así, lo lógico pareciera que fuera necesario hacer un estudio integral de la movilidad, especialmente en esa zona sur de Sevilla, para encontrar una solución definitiva que nos ponga de acuerdo a cuantos más mejor y que, de alguna forma, ponga por fin horizonte al problema de tráfico que se da en esa zona. La segunda cuestión que también nos preocupaba era el posible vínculo entre esa plausible ampliación del puente del V Centenario con el despliegue de un centro comercial en Palmas Altas, que es un centro que está debajo del puente del V Centenario, porque ya habíamos advertido desde nuestro grupo parlamentario del problema de tráfico que muy probablemente genere ese centro en ese punto concreto y cuya solución, desde nuestro punto de vista, no es ampliar el puente del V Centenario, sino reevaluar la necesidad de ese elemento de atracción de tráfico concreto en esa zona y, en particular, teniendo en cuenta que está justo en la línea de entrada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 24

y salida de los vehículos que entran y salen del puerto de Sevilla, lo cual sería otro hándicap más para una infraestructura vital de Sevilla, que también depende del Ministerio de Fomento, por cierto.

Este es el marco de la cuestión. ¿Van a seguir adelante con la posibilidad de ampliar el puente del V Centenario? ¿Eso obstaculiza la cuestión de túneles o puentes en la SE-40? ¿Se va a reevaluar el paquete completo de la movilidad en esa zona? ¿Hasta qué punto, insisto, se ha evaluado de forma precisa la cuestión de Palmas Altas? Ya le adelanto yo que me leí el estudio de movilidad que se planteaba para Palmas Altas que son, cuando menos, poco creíbles las cifras que dan sobre cuánta gente se movilizaría en autobús y cuánta en bicicleta. Creo que una metrópoli como la de Sevilla amerita que se haga un estudio serio sobre una zona capital de esa ciudad antes de tomar decisiones que seguramente tendrán mucho recorrido en el tiempo y mucho recorrido en presupuestos.

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias de nuevo, señor presidente.

En relación con lo que usted plantea, en primer lugar, la ampliación del tablero del puente del 'Paquito' —desconocía ese apelativo cariñoso—, nos la estamos planteando por la intensidad de tráfico que tiene en este momento la SE-30. Entiendo que hagamos este debate combinándolo con el del desarrollo de la SE-40, pero creo que son dos vías que tienen tráfico completamente distintos y finalidades distintas. Por un lado, la SE-30 es una ronda más interior; en muchos casos, es una ronda urbana de Sevilla y, por tanto, tiene una función mucho más de la conurbación urbana y de los tráfico internos de Sevilla que la SE-40, cuya finalidad es sacar de Sevilla los tráfico de largo recorrido que en este momento en algunos casos también circundan por la SE-30. Pero no es menos cierto que el tablero del puente está soportando una IMD de 100 000 vehículos diarios —cantidad de vehículos que le puedo asegurar que es muy notable, muchos de los cuales son pesados— y seguramente usted lo sufrirá en muchas ocasiones. Es un puente que tiene unas pendientes muy importantes y eso hace que los camiones suban muy despacio y tengan que frenar en la bajada, con algunas complicaciones. La configuración actual, con dos carriles en cada sentido y uno reversible en función de los momentos y la densidad de tráfico en cada uno de ellos, fue aquella con la que se diseñó en su momento y se entendió que era suficiente en aquella ocasión, pero creemos que es necesario darle una solución distinta a este puente.

Lo que estamos haciendo es un estudio para definir un proyecto que permita desplazar los tirantes hacia el exterior, ampliar el tablero y de esa manera tener tres carriles en cada sentido, lo cual aliviará en buena medida los tráfico que tiene el puente, que es un punto crítico de tráfico en Sevilla y en toda su conurbación. Además, la solución que barajamos es que pueda quedar preparado el puente, llegado el caso, para en un futuro, si fuera necesario, tener algunas vías colectoras exteriores. No es lo que haríamos en una primera fase, pero sí dejaríamos la estructura preparada por si en un futuro requiriese más capacidad por la intensidad de tráfico que pueda acometer.

Yo desvincularía todo esto, que es la situación actual del puente del V Centenario, con el desarrollo de un centro comercial que todavía está en obras —se le dio la licencia urbanística hace unos meses, si mal no recuerdo—. Es más, la licencia estuvo condicionada, primero, obviamente a la tramitación de un estudio de tráfico por parte del promotor de la actuación, fruto del cual la Dirección General de Carreteras emitió un informe con unos requerimientos muy importantes y costosos económicamente para dar una solución razonable a los tráfico de acceso y de salida de ese equipamiento comercial y, por tanto, no tiene nada que ver esta primera fase con dar mejor servicio al centro comercial —no está pensado para eso—, es decir, de lo que se trata es de dar una solución a un puente que en estos momentos está colapsado buena parte del día en la ciudad de Sevilla. Esta es la motivación fundamental y la diferencia que le hago es en relación con la SE-40, que es una vía para todos aquellos tráfico que van de Huelva a Madrid o a Cádiz, porque hasta ahora todos tienen que pasar por el interior, pero cuando la SE-40 esté culminada podrán salir también de ese entorno metropolitano. En todo caso, en relación con la propia intensidad del puente —lo iremos viendo con el tiempo—, la gran mayoría de esos 100 000 vehículos diarios es tráfico metropolitano que poco se va a aliviar seguramente con el desarrollo de la SE-40 y, por tanto, entendemos que es necesario acometer esta ampliación del tablero en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 25

— **DE LA DIPUTADA DOÑA EVA GARCÍA SEMPERE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE FECHA PREVISTA PARA CONCLUIR DEFINITIVAMENTE LAS OBRAS PARA LA SUPRESIÓN DEL PASO A NIVEL DEL MUNICIPIO DE BENALÚA EN GRANADA. (Número de expediente 181/001213).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que formula la diputada doña Eva García Sempere. Tiene la palabra.

La señora **GARCÍA SEMPERE**: Muchas gracias.

Traemos una pregunta que, desde luego, no es de última hora. Preguntamos por la supresión del paso a nivel en el municipio de Benalúa, en Granada, que, como bien sabrán, se viene arrastrando desde 2009. Se inició una obra con un presupuesto de 2 millones de euros, pero en el 65% de la ejecución quedó parada cuando ya había expropiaciones, cuando había pasarela y cuando ya estábamos bastante cerca de conseguirlo. Hasta 2014 no se vuelven a retomar las obras cuando ADIF licita la finalización, pero, como parece ser que esto está maldito, la empresa adjudicataria se declaró en concurso de acreedores y las obras tampoco se finalizaron, y a partir de ahí, la nada, no se volvió a licitar.

Es verdad que el 6 de septiembre nos contestó a una pregunta que hizo nuestro grupo sobre la fecha tentativa para la finalización y parece que el ministerio y ADIF activaron la supresión. Pero la cuestión es que, después de diez años, los vecinos y vecinas de Benalúa lo que quieren es una respuesta mucho más concreta que la siguiente: una vez se inicien los trabajos, el plazo de ejecución previsto es de cuatro meses. Claro, pero nos gustaría saber cuándo se inician los trabajos para tener bastante más certezas, teniendo en cuenta además que estamos hablando de que necesitamos la supresión de este paso a nivel porque ahora se compromete la seguridad de los vecinos y vecinas que deben entrar desde Guadix hacia otra serie de pueblos de la provincia de Granada. Por eso, la pregunta es cuándo está previsto concluir definitivamente esta supresión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora García Sempere.
Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Gracias, señora García Sempere, por la pregunta.

Me va a ahorrar buena parte de la exposición porque veo que tiene información sobrada de cuál es la situación histórica y actual de este paso a nivel y cuáles son las actuaciones previstas, hasta conoce el plazo de ejecución de las obras. Por no demorar la respuesta e ir a lo importante, más allá de cuál es el conjunto de actuaciones —si quiere algún detalle más, se lo puedo dar—, básicamente lo que le tengo que decir es que tenemos la previsión de que empiecen próximamente las obras. Estamos combinando la redacción y aprobación del plan de seguridad y salud de estas obras y, por tanto, una vez que ese trámite esté cumplido podrán dar comienzo, y el plazo previsto, como usted bien decía, es de cuatro meses.

Sé la impaciencia que tienen los vecinos y los compromisos de hace diez años, así como las dificultades y avatares que ha sufrido esta obra, así que esperamos que ahora ya, por fin, vaya la vencida. Confío en ello y, como le digo, únicamente estamos a expensas de aprobar el plan de seguridad y salud de la obra, porque también requieren seguridad los trabajadores que tienen que llevarla a cabo por supuesto, y una vez que eso esté aprobado, que no tardará mucho, tendremos en marcha las obras y en ese plazo de cuatro meses podrán concluirse.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Izquierdo.
Señora García Sempere.

La señora **GARCÍA SEMPERE**: Ya puestos, ¿no hay una fecha más o menos tentativa de cuándo acabará el plan que necesita antes de comenzar las obras? Eso es demasiado poco concreto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Izquierdo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 26

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Efectivamente, es demasiado poco concreto, pero en este momento deje a los técnicos que concluyan su labor, que acaben de redactar ese plan de seguridad y que se pueda aprobar con todas las garantías para el desarrollo de la obra. Estamos hablando de una ejecución de cuatro meses, de que en los primeros meses del año que viene esto tiene que estar concluido, si no hay ninguna incidencia ni ninguna complicación, y, por tanto, habremos resuelto un problema importante para los vecinos de Benalúa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

— **DE LOS DIPUTADOS DON SERGIO PASCUAL PEÑA Y DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE INFORME DEL TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO SOBRE LA INEFICACIA DE LA ALTA VELOCIDAD (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/035310). (Número de expediente 181/001267).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que también es del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y la va a formular el diputado don Félix Alonso Cantorné. Tiene la palabra.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Izquierdo. El dictamen del Tribunal de Cuentas Europeo fue contundente, muy duro, al menos en su lenguaje. Nos decía cosas como que la decisión de construir líneas de alta velocidad a menudo se basa en consideraciones políticas y, además, por lo general no se recurre a análisis de coste-beneficio para sustentar una toma de decisiones rentable. España, ya lo sabemos todos, ha recibido 14 000 millones de euros de fondos comunitarios desde 1994 y 11 200 entre 2000 y 2017. Está a la cabeza del continente en porcentaje de cofinanciación, un 26 % del total, cuando la media europea es del 11 %. El organismo europeo lamenta que el gran argumento para la alta velocidad no cumple las expectativas. En muchos casos los trenes circulan en la línea de muy alta velocidad a velocidades muy inferiores de lo que fueron concebidas para soportarse; en general, el 45 % de la velocidad máxima, o el 39 % incluso en la de Madrid-León, hechos que plantean preguntas en lo que respecta a la buena gestión financiera de estos proyectos. Las cifras que despliega el informe preocupan mucho; en concreto, las líneas auditadas fueron muy caras —también es cierto lo que usted ha comentado sobre que la orografía española posiblemente en línea convencional también se acerca a estas cifras—, de media en 25 millones de euros por kilómetro.

La solución alternativa de modernizar —que para nosotros es lo importante— las líneas convencionales existentes podría haber ahorrado miles de millones de euros. Es lo mismo que le venimos diciendo nosotros desde hace años y les recuerdo que la mayoría de sus señorías se reían de nuestro diputado y compañero Joan Herrera, ahora compañero suyo en el Gobierno, cuando él hace años ya lo manifestaba. Durante años, las inversiones han mantenido el pecado de la alta velocidad. La alta velocidad acaparaba el 90 % de la inversión frente a un 10 % en el tren normal; el AVE recibe 3000 millones frente a 300 millones del tren normal. En cuanto a las cifras de usuarios, siendo generosos, es espectacular la brecha que hay: 460 millones de viajeros, de los que 21 millones son de AVE —el 4,31 %— y 439 millones de tren normal —lo que significa un 95,69 %—. Cierto es que desde la llegada del señor Juan Bravo a ADIF —hay que reconocerlo— y del equipo surgido de la moción de censura se nota un cambio de agujas, pero esto debe acelerarse para no encontrarnos en situaciones insoportables, como algunas de las que hemos escuchado a lo largo de la geografía española, desde Extremadura a Almería y Granada o desde Bobadilla a Manresa. El deterioro y la falta de inversión ha sido de tal envergadura que en la línea Sagunto-Teruel el otro día —es un poco anecdótico— veíamos cómo un tractor adelantaba al convoy. Por cierto, nos hemos de felicitar por la decisión de Bruselas hoy.

Me decían los técnicos de ADIF en Tarragona hace un par de años que la línea Tarragona-Flix-Zaragoza-Guadalajara —de hecho, el principal corredor de mercancías hasta que no se inaugure la variante de Vandellós allá por abril o mayo de este año que viene— llevaba muchos años —decían que casi cincuenta— sin inversiones. Gracias a la presión ciudadana, a la nuestra y al giro que he mencionado antes en el Ministerio de Fomento eso ha variado, hay que reconocerlo, y está mejorando adecuadamente. Eso sí, aún queda mucho por hacer y el ejemplo, desgraciadamente, lo encontramos el lunes pasado en Vacarisses.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 27

En España nos gusta mucho inaugurar y poco mantener, y eso ha de cambiar. Somos conscientes de que en los Presupuestos Generales del Estado de 2019 existe esa vocación. Por el contrario, nos encontramos gente que utiliza —y algunos son muy honorables— según qué elementos para incendiar y echar gasolina donde no tendrían que hacerlo, para mejorar solo aquello que tiene otra discusión y otro ambiente. Por suerte, y eso hay que reconocerlo, para aquellos que echan gasolina, por lo que apostamos todos es por electrificar nuestras vidas.

La pregunta, que no se la he hecho pero que me la sé de memoria, es cuál es la opinión que le merece al Gobierno el informe y cómo piensa corregir los errores detectados.

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor secretario general para responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Alonso, yo creo que esta es una cuestión de la que ya hemos debatido en otra ocasión en la Comisión y en la que, con algo más que matices, mantenemos alguna diferencia en la interpretación del informe del Tribunal de Cuentas.

Fíjese, algunas de las cuestiones que más critica el informe del Tribunal de Cuentas tiene que ver con una frase que para mí es importante, porque es algo en lo que estamos muy implicados y en lo que estamos trabajando en este momento desde el ministerio. Una de las cuestiones que relata el informe es que la red europea, o lo que se ha ido financiando con los mecanismos Conectar Europa y todos los fondos que ha habido para construcción de líneas de alta velocidad, se está convirtiendo —leo textualmente— en un mosaico ineficaz de líneas sin un plan realista a largo plazo. Pero esto es en la perspectiva europea, es decir, el problema es que probablemente el conjunto de los Estados no están concibiendo sus inversiones desde esa perspectiva de configuración de redes europeas. Esa es una de las principales cuestiones que está achacando el informe. Lo que dice el Tribunal de Cuentas es que las inversiones están pensadas más para resolver necesidades de tráfico nacionales que para plantear realmente una red europea de transporte ferroviario en este momento. Yo creo que este es un punto importante en el informe. Lo digo, además, porque España está haciendo un esfuerzo inversor muy importante en los últimos años, que ya tiene su consecuencia en la conexión de alta velocidad por la frontera francesa en Cataluña y, como antes comentaba con el señor Barandiaran, lo tendrá cuando se concluya la Y vasca por el lado del corredor atlántico. Por tanto, nosotros estamos haciendo nuestros deberes en desarrollo de algo que, en principio, tiene que orientar las políticas de transporte, de infraestructuras de todos los Estados miembros, que es completar esa red transeuropea de corredores ferroviarios, en este caso. Ese es un punto del informe que creo que es importante y que, por tanto, no es una cuestión exclusiva de España, como un problema de falta de planificación, sino que es un problema de falta de vocación europea de todas las políticas. Cuando uno las suma, en conjunto, no se aprecia esa vocación europea. Creo que ese es un elemento clave.

Usted bien lo decía, España ha captado un número muy ingente de fondos europeos para el desarrollo de las líneas de alta velocidad, y ese es un esfuerzo inversor de país importante por nuestra parte, pero desde luego también de gestión, de ser capaces de captar esos fondos europeos para destinarlos a estas inversiones que yo siempre pongo en valor, reconociendo que son inversiones costosas y que han supuesto un esfuerzo económico muy importante. Pero también creo que hay un resultado que es interesante de la alta velocidad, que también comentaba en la última comparecencia. Desde que se puso en servicio la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla hasta hoy, Renfe ha pasado a tener en las líneas de alta velocidad —usted daba los datos— en torno a 21 millones de pasajeros. Nosotros hacemos otra comparación, que son las líneas de largo recorrido, que mueven el 70 % de los pasajeros en nuestro país. Esas líneas han pasado de tener 4,5 millones de pasajeros a tener 18 millones y el ferrocarril de media y larga distancia ha pasado de ser el último transporte por el que optaban los ciudadanos cuando tenían que hacer un desplazamiento a ser el primero. Además, con el avance y el cierre de las líneas en los próximos años, vamos a ir viendo una minoración de los vuelos internos en España y, por tanto, también una reducción de emisiones, un transporte mucho más sostenible.

Es cierto que es una inversión muy cara, muy costosa, y es cierto que ha sido donde se ha concentrado la inversión en los últimos años. Nosotros estamos en la idea de ir cambiando paulatinamente ese planteamiento, porque coinciden dos circunstancias: una, que las líneas se van concluyendo y, otra, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 28

entendemos que hay que hacer un esfuerzo inversor en las cercanías, que en los últimos años han estado muy bajas de inversión, generando desgracias como la del lunes pasado —a la que usted hacía mención— que todos lamentamos. El ministro hizo público su pésame a las familias y yo hoy, por supuesto, también quiero trasladarlo. Trabajaremos para intentar evitar que este tipo de desgracias vuelvan a ocurrir.

Sin embargo, hay algunos aspectos que son importantes en este sentido, uno de ellos relativo al coste. A veces se nos traslada el alto coste, pero pongámonos en comparación —esto lo dice el propio informe del Tribunal Europeo de Cuentas— con otros territorios. Por ejemplo, en coste por minuto ahorrado, en la línea Berlín-Munich, Alemania —el paradigma de la eficiencia—, son 104 millones de euros, frente al Madrid-Barcelona-frontera francesa, del orden de 40 millones; el eje atlántico, 34 millones; al Madrid-Galicia, con los túneles de Guadarrama, del orden de 70 millones de euros. Es decir, creo que podemos presumir de cómo hemos gastado el dinero en España en relación con la alta velocidad, tanto en el coste por kilómetro, que ha sido bastante inferior al de otros países, como en el coste por minuto ahorrado. Por eso yo siempre pongo en valor esas tres variables —el coste económico, el impacto ambiental y el ahorro en tiempo— para tomar las decisiones.

Quizá podamos valorar si hemos corrido mucho en implantar esta red de alta velocidad por el coste que tiene, pero yo creo que los efectos han sido positivos y han permitido que el transporte por ferrocarril en nuestro país se haya recuperado en las largas conexiones y que tenga unas perspectivas de futuro muy positivas. Creo que ese es un elemento a tener en cuenta. Hay otro que tampoco es despreciable, y es que hemos generado una ingeniería y una tecnología en España que hoy exportamos y que también generan actividad para nuestras empresas. No me parece un aspecto menor ni desdeñable en los efectos colaterales de la política de alta velocidad de estos últimos años.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.
Señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Compartiendo algunas de las manifestaciones que ha hecho el secretario, le quería recordar también una cosa. Posiblemente, comparados con otros países, la construcción del AVE en España, en cuanto a la tecnología, ha sido más rentable económicamente, pero también es verdad que durante estos años, como se han olvidado las *rodalies*, las cercanías y los regionales, en Barcelona, en Madrid y en la zona de Valencia, la sociedad, la población lo ha padecido. Ese ha sido el desequilibrio principal. Podía haber habido una inversión en alta velocidad —es una opción política decidida por los ministerios—, pero no se puede olvidar a la ciudadanía.

Es verdad que, comparado con otros países de Europa, el coste ha sido menor, pero también es cierto que ha habido alguna línea —en este caso la que nos corresponde a nosotros, la de la zona de la Sagrera— que ha sido un pozo sin fondo y un problema. Sé que hay mucho judicializado y que posiblemente usted no lo pueda explicar, pero también hemos valorado con diferentes expertos un problema que tenemos todos los que gobernamos en España, y es que queremos las cosas demasiado deprisa. Ahora lo escuchábamos; escuchábamos calendarios. Todos tenemos ganas de conocer el calendario, y eso a veces ha provocado que los proyectos no estén del todo bien realizados por las prisas, o que en medio de un proyecto haya cambios. Por tanto, ¿tiene previsto el ministerio valorar más los proyectos que tiene que hacer o, si es necesario, ralentizarlos para que no haya sustos como los que hemos tenido en la Sagrera?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente.

Desconozco el detalle de los problemas que ha habido en las obras de la Sagrera. Sé que incluso recientemente han aparecido algunas fosas, si no recuerdo mal, de la Guerra Civil, o sea, que nos hemos encontrado de todo a la hora de llevar a cabo la obra. A veces, cuando uno se pone a rascar el suelo aparece todo lo que es difícil detectar en muchas ocasiones en las infraestructuras. Pero quiero quedarme con lo positivo de lo que le decía antes. Por ejemplo, hablaba usted de la línea de Barcelona. Esta es, comparativamente, en ganancia de tiempo por inversión, la más rentable de todas las líneas que el Tribunal de Cuentas Europeo ha analizado. Yo le hablaba de esos 40 millones frente a los 104 de Berlín-Munich, pero es que Milán-Venecia son 242 millones de euros por minuto ahorrado. No serán comparables,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 29

porque probablemente haya una orografía complicada, pero seguramente hay otro tipo de factores que tienen que ver con otro tipo de problemas. Yo creo que no salimos mal parados en este informe, y eso es positivo para España, más allá de lo que se haya trasladado a través de algunos titulares o de algunos mensajes a la opinión pública. Creo que el informe, en conjunto, es positivo para España.

Comparto la segunda reflexión que usted hace. Decía que probablemente hemos corrido mucho en la alta velocidad dejando un poco de lado las inversiones en cercanías. En el ministerio estamos reflexionando en este momento sobre cómo ser capaces de disponer de más recursos para invertir en las líneas de cercanías, sobre todo en los grandes núcleos, especialmente Madrid y Barcelona —hay más, pero esos son los más importantes—, porque es verdad que en estos últimos tiempos las inversiones, lamentablemente, no han ido al ritmo del número de usuarios que tiene el transporte de cercanías en nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

— DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA ÁNGELES ESTELLER RUEDAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MANTENIMIENTO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO DEL COMPROMISO DEL ANTERIOR GOBIERNO DE ESPAÑA DE SOTERRAR LA LÍNEA FÉRREA R2 A SU PASO POR MONTCADA I REIXAC (BARCELONA). (Número de expediente 181/001390).

El señor **PRESIDENTE**: Como les dije antes, la pregunta número 10 fue retirada y vamos a tratar la última pregunta del Grupo Parlamentario Popular, porque la señora Esteller nos lo pidió por un viaje. Por tanto, tiene la palabra doña María Ángeles Esteller Ruedas.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Muchas gracias, presidente.

Quiero agradecer a la Comisión esa deferencia que ha tenido, que me permitirá llegar a tiempo a Barcelona para un acto que tengo allí. Agradezco también al secretario general la disposición para responder a estas preguntas.

Esta Comisión conoce perfectamente la afectación del municipio de Montcada i Reixac por las infraestructuras viarias y ferroviarias. En Montcada i Reixac hay cuatro líneas de tren, tres son de cercanías y una de alta velocidad; luego hay dos autopistas, hay autovías y carreteras con mucho tráfico. Todas ellas tienen un gran impacto en el planeamiento urbanístico, pero sobre todo en la vida cotidiana de los ciudadanos y los vecinos, y han ocasionado hasta el momento 172 víctimas. Estoy segura de que conoce las reivindicaciones de los vecinos de este municipio desde hace más de treinta años. Desde el año 2006 se creó una plataforma, Tracte Just, que reclama el soterramiento de la línea R2 entre Vallbona —es un barrio de Barcelona— y Montcada i Reixac. Los diputados tuvimos ocasión de conocer la afectación de estas vías y de las autopistas en el municipio, porque hicimos una visita el pasado día 5 de noviembre, en la que nos presentaron todos los planeamientos y el alcance de los acuerdos a los que se había llegado hasta el momento. También pudimos hablar con la plataforma y con los vecinos y ver cómo estas cicatrices que cruzan su municipio les afectan en el día a día de su vida cotidiana.

Se han realizado muchos proyectos, todos ellos fracasados. En el año 2007 hubo un gran acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Montcada y ADIF, que a pesar de que las tres administraciones eran del mismo partido, del Partido Socialista, no salió adelante, fue un fracaso. Desde entonces, los vecinos buscan este acuerdo para conseguir materializar estas obras. Tuvo que ser un Gobierno del Partido Popular el que impulsara estos acuerdos después de la visita que realizó el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, el día 18 de mayo de 2017, cuando se comprometió a soterrar la línea R2 entre Vallbona y Montcada, lo que suponía suprimir los pasos a nivel. Entonces se constituyeron los equipos técnicos, que redactaron un proyecto, un proyecto consensuado que implicaba el soterramiento de la línea R2 desde Vallbona hasta el cruce de la autopista C-33 y el río Ripoll; se pusieron en marcha los procedimientos administrativos presupuestarios para la elaboración y ejecución del proyecto y se planificó la ejecución de las obras por fases, con el objetivo de mantener el tráfico ferroviario y reducir al máximo la afectación a los vecinos y a los usuarios del tren. La obra debía empezar a principios del año 2020 y tenía una duración de 40 meses, con un presupuesto de 300 millones de euros. Se licitaron los estudios informativos y parece ser que ustedes lo han paralizado. Desconocemos cuál es su intención.

En la visita que hicimos el día 5 de noviembre, tanto las instituciones como los vecinos y la plataforma nos trasladaron su preocupación por el desconcierto y hasta incertidumbre sobre si se iba a soterrar la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 30

línea R2 en los términos de los acuerdos que llevó esta Comisión técnica, porque al final era un proyecto consensuado. En este sentido, el Grupo Popular le pregunta si el ministerio mantiene el compromiso del Gobierno anterior de soterrar la línea férrea R2 a su paso por Montcada i Reixac.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Esteller.
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Esteller, el compromiso se mantiene. De hecho, tengo que decirle que yo he estado reunido con toda la corporación de Montcada, con la alcaldesa, con el equipo del Gobierno, con el resto de los grupos y representantes de la plataforma vecinal de soterramiento de Montcada, y les hemos trasladado —creo que fue en el mes de septiembre cuando nos reunimos con ellos— la información que en ese momento teníamos y nos comprometimos a seguir informándoles periódicamente de los avances del proyecto. Hasta aquel momento, lo que estábamos valorando, en primer lugar, era la solución técnica constructiva para abordar el túnel, si mediante tuneladora o a través del sistema de galería en mina, intentando además reaprovechar e incluso reducir los trámites administrativos asociados a lo que en principio es un estudio informativo conjuntamente con un proyecto constructivo de soterramiento. Dado que el nivel de definición que podía tener el estudio informativo era muy similar al del proyecto constructivo, estábamos valorando si al final era jurídicamente imprescindible tener el estudio informativo o bastaba única y exclusivamente con el proyecto, una vez que se pudiera reutilizar la solución de un estudio informativo previo que hubo hace unos años en relación con esta operación de intervención ferroviaria.

Como le digo, estamos en permanente contacto con el ayuntamiento, conocen de primera mano toda la información y todos los trabajos que se van desarrollando. En aquella reunión estaban presentes tanto representantes del Ayuntamiento de Barcelona, a quienes afecta esta actuación, como representantes de la Generalitat de Catalunya, que tienen un papel importante en relación con cómo afecta la obra a las pilas de la autovía C-33, que es una de las carreteras de la Generalitat que están afectadas porque ese soterramiento pasa cerca, para configurar con ellos la solución técnica. Otra cuestión, que no es la menos importante precisamente, es lo que nos diga la Agencia Catalana del Agua, que es la competente en materia de aguas en ese ámbito y que tiene que establecer el condicionamiento ambiental en relación con los cauces que puedan verse afectados por esta actuación.

Lo que le puedo asegurar es que el compromiso, obviamente, se mantiene y que ha habido total información a la corporación municipal y a la plataforma en esa reunión en la que estuve presente junto con la presidenta de ADIF y el resto de técnicos que están trabajando en estas cuestiones. Creo que en esa reunión que usted citado ha estado presente el subdirector general de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento y, por tanto, estamos permanentemente trasladando información sobre cuáles son las actuaciones que van a concluir con la ejecución de esas obras en Montcada y Reixac.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.
Señora Esteller.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Gracias, secretario general.

Me alegra saber que el compromiso se mantiene, pero hay un gran desconcierto, porque yo fui el día posterior a la reunión que mantuvieron ustedes y parecía que no querían materializar ni ejecutar el proyecto último, el que fue consensuado entre todos y del que se habían licitado ya los estudios, sino volver a uno anterior. Esta era la incógnita. Me gustaría que usted me aclarara si el proyecto que se va a ejecutar es el último proyecto acordado y sobre el que se licitaron los estudios, con el presupuesto y con las fases que estaban previstas. Aquí había un calendario de actuación en el que se recogía que las obras podrían iniciarse en el 2020 y me gustaría saber si usted mantiene este cronograma, si mantiene los últimos estudios licitados y si va a pasar a ejecutar este proyecto, porque es la incógnita que tienen el ayuntamiento y el resto de vecinos de Montcada y Reixac. Por ese motivo, aparte del compromiso firme que usted tiene, me gustaría que me aclarara qué proyecto es el que piensan ejecutar, si es el último acordado entre todas las administraciones, cuyos estudios estaban licitados y respecto del que había un compromiso de ejecutarlo por fases en los plazos que acabo de comentar, en estos cuarenta meses, y con el presupuesto inicial que estaba previsto de 300 millones. Asimismo, me gustaría saber si se mantiene firme en continuar con este proyecto y ejecutarlo en los plazos y en los términos que estaban acordados.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 31

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Esteller.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias de nuevo, señor presidente.

Yo le insisto en que el compromiso es claro y rotundo respecto de la actuación. La definición del tramo a soterrar es desde Vallbona, como usted bien decía, 300 metros dentro del término municipal de Barcelona, y concluye en ese cruce que está bajo la autopista C-33. Ese es el proyecto que en todo momento se comprometió, y, como le decía, ADIF en estos momentos está valorando la solución constructiva que puede ser más ágil y que puede afectar menos ambientalmente. Respecto de los plazos, esa es la previsión, es el ritmo que pretendemos llevar, pero también demandamos la máxima colaboración de todas las organizaciones que tienen que participar en este proceso, porque, como ya le he explicado antes, necesitamos aportaciones tanto de la Agencia Catalana del Agua como de carreteras, que es una cuestión importante pero más fácil de resolver. Por tanto, las actuaciones no solo dependen del Ministerio de Fomento o de ADIF, sino que forman parte de ellas otra serie de administraciones a las que nosotros pedimos la máxima colaboración para poder cumplir con los ritmos comprometidos.

En todo caso, ya que está usted aquí, me va a permitir brindarle la información de primera mano, pero le agradecería que usted contribuyera también a aclarar cualquier malentendido, cualquier duda o cualquier atisbo de incertidumbre que se pueda haber generado en el municipio Montcada, más allá de lo que nosotros hacemos habitualmente, como le decía antes, con la alcaldesa, con el conjunto de la corporación municipal y también con la plataforma.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

— DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA AURORA FLÓREZ RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE VALORACIÓN DE LA PUESTA EN SERVICIO DEL TRAMO SANTAS MARTAS-LEÓN DE LA A-60. (Número de expediente 181/001301).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es la que va a formular la diputada del Grupo Parlamentario Socialista, doña María Aurora Flórez Rodríguez. Tiene la palabra.

La señora **FLÓREZ RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Izquierdo.

Son muchas las preguntas que yo podría hacerle sobre mi provincia. En el debe, en la herencia recibida del Partido Popular, se le acumulan las tareas al actual Ministerio de Fomento y a su titular, el señor Ábalos, porque no hay una sola infraestructura finalizada en León, ni siquiera en la que haya habido avances significativos durante el Gobierno del señor Rajoy, y son muchas las demandas y las carencias que el Ejecutivo socialista debe ahora atender. No descarte que los diputados populares, en estado vegetativo durante estos años, le exijan que ahora, en seis meses, el Gobierno de Pedro Sánchez ejecute lo que durante siete años no hizo el señor Rajoy; de hecho, creo que ya están en ello.

Toda la inacción de estos pasados años en materia de infraestructuras no es más que el reflejo de la irrelevancia que tiene la provincia de León para el Partido Popular y de lo poco que pintaba el Partido Popular de la Junta de Castilla y León o el propio consistorio de la capital, el señor Silván, a la postre, en su momento también consejero de Fomento, aquí, en Madrid. Yo le aseguro que el trabajo de los y las representantes socialistas leoneses en las instituciones siempre ha sido reivindicativo y exigente con el anterior Ejecutivo y que lo seguiremos siendo con el actual, porque este es el compromiso que hemos adquirido con nuestros ciudadanos.

La lista de deudas con la provincia de León, como le digo, es interminable no solamente en infraestructuras no finalizadas o siquiera acometidas, sino también en lo relativo al mantenimiento de las vías. Podría estar toda la tarde hablando y necesitaría toda la Comisión para mí, pero hoy le traigo una pregunta sobre la A-60, sobre la autovía León-Valladolid, en concreto, sobre el tramo León-Santas Martas, que es el tramo que soporta más intensidad de tráfico, especialmente los kilómetros próximos a la capital, con unos 10 000 vehículos diarios. Es una vía de alta capacidad necesaria y prioritaria para vertebrar la comunidad autónoma, que surgió como una alternativa a la N-601, pero cuyos orígenes se remontan al siglo pasado. A la vista de lo que queda por finalizar, unos 89 kilómetros, y de lo que probablemente se han encontrado ustedes en el cajón, podrían quedar lustros para rato.

El tramo sobre el que hoy le pregunto y que reduce en 15 minutos el trayecto entre León y Valladolid ya fue adjudicado en el año 2007, siendo presidente del Gobierno José Luis Rodríguez Zapatero. El

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 32

subtramo León— Puente Villarente ya entró en servicio en el año 2012, quedó finalizado prácticamente en aquella legislatura, pero el otro subtramo, Puente Villarente-Santas Martas, ha sufrido constantes retrasos y bloqueos con justificaciones varias. Hemos escuchado informaciones contradictorias de los anteriores titulares del ministerio, incluso de la Junta, y han ido pasando los años. Hemos ido sumando retrasos, parones, incumplimientos tras incumplimientos y obteniendo incluso la callada por respuesta a requerimientos de información o aclaraciones sobre una demostrada falta de compromiso del Gobierno popular con la aquiescencia de distintos ministros y consejeros de Fomento. Por poner un ejemplo, para que vea usted la diversidad de contrastes, bajo el mandato de Zapatero, cada año se licitaron para la A-60 unos 1470 millones y, sin embargo, en la era Rajoy tres veces menos, tres veces menos. Casualidades de la vida, yo no quisiera pensar mal, en el año 2015, como usted recuerda, año electoral, parece ser que al Ejecutivo popular le entraron las prisas y se pusieron en marcha con este segmento de la vía. Nunca es tarde si la dicha es buena, pero me temo que, a pesar de su puesta en servicio este verano, todavía queda la ejecución de carriles de trenzado y de unión con la L-30 o con la N-601, entre otras cuestiones.

El señor De la Serna visitó León en verano de 2017, y en una rueda de prensa que nos dio allí, en la estación, nos arregló en un momento la provincia. No había una sola infraestructura que no hubiera estado concluida este año o que por lo menos no fuese a inaugurarse, otra cosa es cuando entrara en funcionamiento. Yo en aquel momento me llevé una alegría tremenda, porque este ministerio es absolutamente absorbente —no se lo voy a contar a usted, que trabaja en él—, pero esta alegría pronto pasó al horror, porque al final no fue más que otra tomadura de pelo. Los leoneses y las leonesas estamos hartos de que nos tomen el pelo y queremos certezas, queremos realidades. Hoy le traigo esta pregunta, porque queremos saber qué se han encontrado en el cajón respecto de la autovía A-60, cuándo va a estar el tramo León-Santas Martas plenamente finalizado, cómo valora usted, como secretario general de Infraestructuras, esta puesta en servicio y cuáles son los compromisos de este Ejecutivo con los kilómetros restantes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Flórez.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señora Flórez, amiga Aurora, esta es una infraestructura que tuvimos la oportunidad de poner en servicio a lo largo del mes de julio y fue uno de los primeros actos de puesta en servicio del actual ministro de Fomento. Es una inversión que llevaba muchos años renqueante y que ha tardado en concluirse. Es una infraestructura largamente demandada, muy necesitada —yo también he sufrido el paso por el puente de Villarente, con las dificultades que eso generaba y las complicaciones de tráfico que había— y, afortunadamente, es una infraestructura que ya está en servicio, lo que supone, en primer lugar, un alivio desde el punto de vista de la seguridad, que es lo prioritario en este tipo de infraestructuras —lo que tiene que guiar en todo momento la actuación del Ministerio de Fomento es la búsqueda de la seguridad en la ejecución de las infraestructuras— y, en segundo lugar, un ahorro de tiempo que usted cifraba en esos 15 minutos en ese tramo desde León a Santas Martas.

Esta infraestructura ha permitido, además, la conexión con la autovía del Camino de Santiago, que es titularidad de la Junta de Castilla y León, con el diseño de un nudo muy importante y que ha supuesto una magnífica solución desde el punto de vista técnico para garantizar todos los cruces de tráfico entre ambas infraestructuras y que, por tanto, va a facilitar las comunicaciones no solo de León con Valladolid sino de León con Burgos. Por tanto, es una inversión que valoramos muy positivamente, sobre todo desde el punto de vista de la seguridad y la comodidad para los que por ella transitan.

En relación con el resto de los tramos, sabe usted que está en servicio el tramo desde Valladolid hasta Villanubla y lo que nos hemos encontrado hasta la fecha es que no había más que las obras que estaban en marcha. Lo que hemos hecho nada más llegar es adjudicar los proyectos de dos tramos en la provincia de Valladolid —desde Valladolid a La Mudarra y desde La Mudarra hasta Medina de Rioseco— e iremos encomendando las órdenes de estudio y la redacción de los proyectos del resto de los tramos que tienen que acabar de definir completamente las características técnicas de esas obras para posteriormente ir licitándolas. Este es el estado en el que estamos: dos extremos inaugurados, dos proyectos en redacción en este momento y el compromiso de ir abordando la redacción del resto de proyectos de los tramos que están aún pendientes de esa infraestructura tan importante para su ciudad y para la mía también.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 33

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

- **DEL DIPUTADO DON JOAN BALDOVÍ RODA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE CONVOCAR LA REUNIÓN CON LOS REPRESENTANTES MUNICIPALES DE VALENCIA Y LA COMARCA DE L'HORTA NORD, ASÍ COMO CON LAS ORGANIZACIONES SOCIALES Y COLECTIVOS AFECTADOS A CAUSA DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA V-21. (Número de expediente 181/001311).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es el Grupo Parlamentario Mixto, Compromís, y que formula el diputado don Joan Baldoví Roda. Tiene la palabra.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Este es un tema que usted y yo conocemos bien porque desde el primer día en que compareció el ministro Ábalos se planteó el problema. Nosotros en aquel momento pedimos una reunión. Sé que se han hecho reuniones, por ejemplo, con el alcalde de Valencia no hace mucho. Sé que se hizo otra reunión con Salvem L'Horta y con algunos diputados de Podem. Por tanto, sé que ha habido reuniones. Nosotros hicimos algunas propuestas de sentido común y abiertas para intentar minimizar el impacto de esta obra, reducir el coste y, en definitiva, para salvar la huerta, que para nosotros es un patrimonio muy estimado. No quiero dar vueltas ni marear la perdiz, sino que quiero preguntarle si el proyecto va a seguir igual o va a tener alguna modificación y, en caso de que tengan prevista alguna modificación, cuál es. Nosotros entendemos que se podía prescindir perfectamente del carril de salida que nunca plantea problemas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Baldoví, efectivamente de esto venimos hablando desde hace mucho. Probablemente es uno de los temas locales a los que más tiempo he dedicado en estos meses por la insistencia de los diputados valencianos, de todas sus administraciones y también de los colectivos sociales que están involucrados en la defensa del paisaje de *l'horta* valenciana, lo hemos demostrado desde que llegamos al Gobierno incluso con la primera visita institucional del ministro Ábalos a Valencia en los primeros días del mes de julio. Yo tuve ocasión de acompañarle en aquella visita y este es uno de los temas que el propio *president* de la Generalitat nos trasladó y, obviamente, mostramos toda la sensibilidad para buscar las soluciones mejores para todos y con ese ánimo estamos trabajando desde que hemos tomado las riendas del ministerio.

Me gusta contextualizar el debate, porque a veces parece que esta infraestructura fuese a cometer una enorme tropelía en el territorio. Tengo que decir que probablemente el impacto sobre la huerta se produjo en el momento de acometer esta infraestructura de manera nueva sobre este territorio, especialmente en la salida de Valencia, que hace una diagonal suroeste-noreste que corta toda la retícula de la huerta y, además, se pega completamente a la costa. Seguramente no era esta la solución mejor, pero la decisión se tomó en otros tiempos y creo que ese fue el momento en el que se pudo producir un impacto significativo en la huerta valenciana, con la construcción de esta nueva autovía. Dicho eso, cuando ahora estamos hablando de la ampliación a un tercer carril, creo que estamos hablando de un tema menor en comparación con esta contextualización que le hago y que me gusta siempre hacer, porque parece que ahora estuviésemos cometiendo una enorme tropelía en el territorio, cuando creo que no es así. Más allá de eso, estamos tratando de buscar soluciones consensuadas con todas las administraciones, como usted bien decía. Ha habido una reunión del ministro Ábalos con el alcalde de Valencia en la que obviamente surgió este tema y nosotros siempre hemos trasladado al ayuntamiento que lo que queremos es una solución consensuada con el Ayuntamiento de Valencia, el Ayuntamiento de Alboraya, la Generalitat y todas las administraciones que están implicadas, y en eso estamos trabajando. Probablemente tengamos algún punto de discusión en cuanto al tercer carril de salida, pero entendemos que ese tercer carril evitará trenzados peligrosos de salida, es decir, no es tanto por necesidad de capacidad, sino por los cruzamientos de tráfico que puede haber. Entendemos que ese tercer carril puede conferir una mayor seguridad a ese tramo de la autovía V-21 a su salida de Valencia. Este es el motivo fundamental por el que seguimos manteniendo la conveniencia de ese tercer carril.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 34

En segundo lugar, somos sensibles a la reivindicación del Ayuntamiento de Valencia en cuanto a la posibilidad de utilizar la nueva infraestructura como un carril bus-VAO y estamos trabajando en eso, además con una solución que no sea una barrera fija, sino mediante señales luminosas que permitan que el carril pueda utilizarse a determinadas horas exclusivamente para transporte público y en otros momentos pueda servir para todos los usuarios de la infraestructura. Estas son las cuestiones de las que estamos hablando con el Ayuntamiento de Valencia y con el Ayuntamiento de Alboraya estamos hablando de la mejora de las conexiones que estaban diseñadas inicialmente en el proyecto.

Además de eso, en relación con el impacto en la huerta, nos encontramos con un intento por nuestra parte de reducir al máximo las expropiaciones, planteando incluso que los caminos rurales que dan acceso a las fincas ocupen parte de los 8 metros de dominio público a los que nos obliga la Ley de Carreteras desde la lista de explanación de los taludes; es decir, llevar ahí los caminos en lugar de sacarlos fuera del dominio público para ocupar menos territorio de esa manera y que las expropiaciones sean menores. Cuando hemos planteado esto, nos hemos encontrado con que los propietarios de la huerta en muchos casos nos piden que les expropiemos más parte de la finca. Por tanto, encontramos también un conflicto de intereses entre los propietarios y aquellos cuyo interés es la defensa del paisaje. Ahí tendremos que encontrar una solución de equilibrio. Pero, como le digo, seguimos trabajando con el ánimo de llegar a un consenso. En el punto de mayor discrepancia que hemos tenido hasta ahora, que es el tercer carril de salida, ya le he explicado cuál es el motivo por el que defendemos la conveniencia de ese carril, que es fundamentalmente garantizar una mayor seguridad en los tráficos de salida de Valencia por los cruces que hay en los accesos y salidas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.
Señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Seré muy conciso. Entonces, están trabajando para que se mantengan los dos carriles de ampliación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Ese es el planteamiento. Si alguna otra Administración nos convence de que la seguridad del tráfico está garantizada con los dos carriles de salida, si nos lo demuestra, reconsideraríamos nuestra posición. Pero nos tienen que demostrar que los dos carriles son más seguros que los tres carriles que estamos planteando. Ese es un matiz importante. No piense que esto lo hacemos por capricho. Detrás de todo esto hay una reflexión; en este caso, mucha reflexión incluso después de que nos encontráramos con las obras adjudicadas y prácticamente arrancando cuando llegamos al Gobierno. Estamos haciendo el mayor esfuerzo de diálogo con el territorio, pero le pido que entiendan que por nuestra parte hay detrás una reflexión técnica de seguridad de la infraestructura muy importante. Si alguna Administración nos demuestra que hay otra solución más segura que no requiera del tercer carril en sentido de salida, lo reconsideraremos, pero cuando estamos hablando de la seguridad hay que estar muy seguro —valga la redundancia— de lo que se plantea.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA GONZÁLEZ VERACRUZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE AVANCES REALIZADOS EN LAS OBRAS DE SOTERRAMIENTO INTEGRAL DE LAS VÍAS DEL TREN A SU PASO POR LA CIUDAD DE MURCIA. (Número de expediente 181/001316).**

El señor **PRESIDENTE**: La señora González Veracruz ha hablado con la señora Ramón Utrabo, que sería quien formularía la pregunta siguiente, para cambiar el orden. Por tanto, vamos a la pregunta número 15, del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra doña María González Veracruz.

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: Gracias, señor presidente, y gracias también a mi compañera porque el cambio me permite coger el AVE a Albacete y espero que muy pronto soterrado en Murcia.

Gracias, querido Javier. Es un placer. En mi opinión, el 1 de junio trajo muchas esperanzas a este país, pero hay un lugar, la ciudad de Murcia, donde esas esperanzas cristalizaron claramente y además

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 35

muy pronto. El día 1 de junio, en la ciudad de Murcia, que llevaba cientos de días inmersa en un conflicto social, en mi opinión generado por la ceguera de los Gobiernos del Partido Popular, se hizo la luz después de tanta oscuridad. Por contar una anécdota, ese mismo día, cuando yo todavía no me creía que Pedro Sánchez era presidente del Gobierno, empecé a recibir mensajes no solo de personas muy significadas de la plataforma que habían estado luchando durante décadas, sino de vecinos anónimos de la zona afectada por la herida que supone el paso del tren por el centro de la ciudad de Murcia, vecinos que tenían unas expectativas que en ese momento, ese día 1 de junio, hasta me abrumaron. Ha sido mucho el trabajo que hicimos durante el Gobierno de Zapatero, pero también fue mucho el que hicimos desde la oposición. Y se generaron tantas expectativas que la verdad, Javier, es que nunca pensé que en tan poco tiempo fuerais capaces de dar una respuesta, en mi opinión, tan acertada, tan rápida y tan taxativa. Por eso, lo primero que quiero hacer es darte las gracias, secretario general, a ti y a todo tu equipo, porque estáis haciendo un gran trabajo, por supuesto con nuestro secretario de Estado, Pedro Saura, y con el liderazgo del ministro Ábalos, pero además con una capacidad de trabajo y de resolución que en este caso concreto era imprescindible. En demasiadas ocasiones he tenido la sensación de que no había nadie aquí viendo las cosas que pasaban allí y, al final, había que cambiar de proyectos constantemente, lo que suponía retrasos y un claro detrimento en los proyectos que tenían que ver con la región en general, pero con la ciudad de Murcia en particular. Además creo que habéis demostrado en muy poco tiempo y en unas circunstancias difíciles una filosofía que me gusta mucho, y es que los que creemos en el progreso y en que las infraestructuras tienen que llegar, obviamente, y sobre todo a sitios como mi región, que tiene un gran potencial pero que todavía tiene que estar más conectada, esto es compatible y se puede hacer desde la solidaridad y el apoyo a las personas. No tiene por qué estar reñido el progreso con la calidad de vida y con las circunstancias de las personas. Ese cambio de prioridades ha sido fundamental para la nueva situación que tenemos respecto al soterramiento. Y como he sido tan batalladora en la oposición y creo que ha habido un cambio radical en la transparencia, en la escucha a la ciudadanía y en intentar encontrar soluciones a problemas muy complejos, me parecía muy importante que se diera cuenta de esto en el Parlamento y que pudiéramos hablar de algo que hoy es más claro que antes —en qué punto estamos y cómo están los proyecto— pero que además esto constara y hubiera un proceso mayor de transparencia en este caso.

Un muy buen amigo, claramente conocedor de la situación del ferrocarril en la ciudad de Murcia, siempre me decía que lo de Murcia era un despropósito que él no había visto nunca en ningún sitio de España en toda la historia de la democracia. Han sido décadas de lucha de una ciudad partida en dos, y desde luego a todas las personas que han ido allí, desde Rafa Simancas hasta el propio Sergio Pascual, que estaba antes por aquí, les ha impresionado la situación que teníamos. Todas las esperanzas se pusieron en el convenio de 2006 y, especialmente en los últimos años del Partido Popular, veíamos cómo se decía que sí y se estaba en las manifestaciones, en las que hemos compartido hasta pancarta, pero realmente no estaban las soluciones, había cambios de proyectos y había bloqueos. En su momento el alcalde Cámara no cambiaba los planes urbanísticos que había que cambiar para que pudieran llevarse a cabo las decisiones correspondientes por el Gobierno central. En definitiva, en cuanto al soterramiento, lo del Partido Popular ha sido una historia interminable de líos, engaños y falta de planificación. Se hizo la luz porque pasamos de tener a la policía en las vías —que se ponían los pelos de punta— a tener un delegado del Gobierno como Diego Conesa escuchando y recibiendo a los vecinos —como, por cierto, siempre hemos hecho en el Partido Socialista en todos los ámbitos: local, regional y nacional— para buscar soluciones conjuntas e ir cumpliendo nuestra palabra.

Hoy no puedo dejar de decir al formular esta pregunta, querido Javier, que precisamente Bernabé, el anterior delegado del Gobierno y que ahora vuelve a tener un papel relevante en el Partido Popular, va a ser una persona que no se nos va a olvidar nunca a los murcianos por cómo nos ha tratado, por el conflicto social que fue agravando con su actitud y porque además tuvo la osadía de tomarnos el pelo de tal manera...**(El señor Barrachina Ros: ¿Esto es una pregunta?)**. El presidente lo dirime, no es su responsabilidad. **(El señor Barrachina Ros: Es que hay que preguntar)**.

El señor **PRESIDENTE**: Me gustaría que se centrara en la cuestión, porque hablar de personas que no están aquí no tiene mucho sentido.

La señora **GONZÁLEZ VERACRUZ**: Termino. Entiendo que al Partido Popular no le guste escuchar lo que ha sucedido en Murcia, pero estoy preguntando al Gobierno y argumentado por qué pregunto, porque ha sucedido algo muy gordo en la región de Murcia y ha tenido que llegar un Gobierno socialista

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 36

—y tengo aquí a su secretario general— para resolverlo. Y es que, le guste o no al Partido Popular, Bernabé dijo en 2015, antes de la campaña electoral, que nos tomaríamos las uvas en el AVE. **(El señor Barrachina Ros: Le tiene que preguntar al secretario general, no a mí).** Es que me ha interpelado usted.

Y después de tres años, en 2018, se ha demostrado y se demostró hace poco que ni siquiera hubiera llegado en el pasado agosto puesto que no estaba puesta la catenaria.

Podría hablar de muchas más cosas, pero es el turno del secretario general de Fomento, al que le pediría que nos detallara cuál es la situación actual de un proyecto tan importante para los ciudadanos y que hoy ve la luz gracias al cambio de Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora González Veracruz.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Gracias, María. En primer lugar, el cambio más importante con relación a esta actuación es algo que para mí es muy importante, y es el diálogo. Cuando hay problemas en la ejecución de las infraestructuras y hay conflictos con los vecinos, lo que hay que hacer es remangarse, bajar, dialogar y tratar de buscar las soluciones y de explicar a los ciudadanos qué es lo que se está haciendo con todo lujo de detalles, porque esa es la mejor manera de resolver los conflictos y explicar lo que se hace. Eso es lo que se ha hecho desde que ha llegado este Gobierno. A través tanto del delegado del Gobierno como del secretario de Estado, Pedro Saura, la implicación en este aspecto del diálogo con los vecinos de Murcia ha sido muy importante y es lo que ha posibilitado que el ambiente en Murcia haya cambiado significativamente de unos meses a esta parte.

Por entrar en los detalles de cómo estamos y cuáles son los pasos que se han ido dando, en algunas informaciones para que, como usted decía, consten en el *Diario de Sesiones*, le diré que en el horizonte del año 2020 estará finalizada la construcción de la primera fase de soterramiento de la estación de Murcia del Carmen. En el pasado mes de agosto se licitaron las obras que permitirán completar el soterramiento integral de la infraestructura ferroviaria. Tengo aquí el dato de que la apertura económica tuvo lugar el día 24 de octubre pasado. Ahora no estoy seguro de si ha llegado a adjudicarse, porque se han adjudicado recientemente dos en relación con ADIF, pero la integración de la estación Murcia-El Carmen-Barriomar y la integración de Nonduermas se licitaron por un importe de 290,25 millones y el plazo de ejecución estimado es de treinta y seis meses para el soterramiento de la estación de Barriomar y de veintisiete meses para el de Nonduermas. La estación del Carmen y Barriomar contempla la construcción de un tramo soterrado de 2800 metros desde el Carril de los Miajas, en la zona de Nonduermas-Barriomar, hasta conectar con las obras actualmente en ejecución en el ámbito de Santiago el Mayor y la Senda de los Garres. Aquí hay toda una serie de información técnica sobre cuáles son las obras y plazos que en términos generales le acabo de relatar. Esperemos que, al final, las obras cumplan los plazos que están previstos en los contratos, que no haya ninguna complicación y que, por tanto, se puedan concluir en esos plazos.

Termino reiterando ese compromiso con la ejecución de la infraestructura, pero por supuesto también el permanente compromiso de este ministerio con el diálogo, y sirva como muestra la reciente visita en la que acompañé al ministro a Gijón, habrán visto las imágenes del ministro Ábalos, micrófono en mano, dirigiéndose a un grupo de vecinos que venían a reivindicar la ejecución de unas infraestructuras en Asturias. Este es un ministerio que da la cara, que habla con los vecinos, que no se niega al diálogo y esa será siempre nuestra actitud en relación con la ejecución de las obras cuando haya reivindicaciones o problemas. Todo aquello que tengamos que explicar a los ciudadanos lo haremos, por supuesto, dando la cara ante ellos sin ningún tipo de complejo ni, por supuesto, de resquemor, porque es una obligación que tenemos como responsables públicos.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias.
Paramos durante cinco minutos por cuestiones técnicas. **(Pausa).**
Señorías, reanudamos la sesión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 37

— **DEL DIPUTADO DON IGNACIO URQUIZU SANCHO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE MEJORAS EN LA LÍNEA FERROVIARIA ZARAGOZA-TERUEL-SAGUNTO. (Número de expediente 181/001315).**

El señor **PRESIDENTE**: Se va a formular ahora la pregunta número 14. Es del Grupo Parlamentario Socialista y tiene la palabra don Ignacio Urquizu Sancho.

El señor **URQUIZU SANCHO**: Buenas tardes. Muchas gracias, señor presidente, y muchísimas gracias, don Javier Izquierdo, por estar hoy aquí.

Mi intervención va a versar sobre el corredor cantábrico-mediterráneo, especialmente en su paso por Teruel. Lo primero que quiero hacer es poner en valor este corredor. Es un corredor que va a afectar a seis comunidades autónomas, que representan más del 20% del PIB español y que uniría a 10 millones de personas en nuestro país. Por ello consideramos que es un corredor relevante, que es importante y que además va a poner en unión a importantes puertos entre el Atlántico y el Mediterráneo; digamos que la Autoridad Portuaria de Valencia tiene un especial interés en este corredor porque podría establecerse, especialmente en la provincia de Teruel, un espacio logístico para esa autoridad portuaria, así que tiene un interés económico de toda relevancia.

Pero, si me permiten, puesto que represento a la provincia de Teruel, soy diputado por Teruel, también me gustaría poner en valor lo que representaría para mi provincia. Es una provincia que tiene un problema muy grave, como muchas de las provincias del interior, que se llama despoblación. Es una provincia con muchas dificultades no solo para asentar la población sino para que aumente la gente que vive allí. Siempre pongo el mismo ejemplo: en 1900 en Guipúzcoa había 200 000 habitantes y en Teruel había 240 000, y en la actualidad en Guipúzcoa hay más de 700 000 habitantes y en Teruel hay un poquito más de 130 000. ¿Cómo es posible que dos provincias que se parecían un poco hayan seguido trayectorias tan distintas? Pues seguramente lo que ha sucedido se llama desarrollo económico, creación de empleo y desarrollo industrial. Por eso consideramos que si queremos seguir teniendo futuro, si algo necesitamos son infraestructuras. Quiero recordar que la provincia de Teruel tuvo por primera vez un kilómetro de autovía en el siglo XXI, hasta entonces no había tenido ninguno. Siempre hemos sido una provincia con muchas necesidades de infraestructuras para podernos desarrollar.

Este corredor tuvo un fuerte impulso entre los años 2004 y 2011. Se invirtieron más de 300 millones de euros, lo que permitió que se realizaran diferentes inversiones en plataformas y en aparcaderos; es decir, tuvo una fuerte apuesta por parte del entonces Gobierno de Rodríguez Zapatero para aumentar la capacidad de esta vía ferroviaria. Pero llegaron los años 2011, 2012, 2013, 2014 y de repente vimos cómo, frente a los más de 300 millones de euros que invirtió el Gobierno socialista, se invirtieron en esos últimos seis o siete años apenas 40 millones de euros, y algunos años, como los años 2013 y 2014, inversiones de 190 000 o 40 000 euros respectivamente. Pueden ustedes ver lo que han significado estos años para este corredor que, como decimos, es importante. Es un corredor que además se ha demostrado, en el momento en que se ha aumentado la capacidad, que puede tener un aumento de tráfico, especialmente en mercancías, y recientemente, en estos últimos tiempos, estamos viendo cómo está siendo así, cómo a lo largo de los últimos meses, en el momento en que se han levantado unas restricciones, el tráfico está aumentando. Desde luego, hoy se ha producido una excelente noticia para este corredor y es que el Parlamento Europeo ha admitido una enmienda por la cual este corredor va a ser incluido en la Red Transeuropea. Es una excelente noticia que abre la puerta a la financiación por parte de la Unión Europea y que, por supuesto, corrige un error que nunca se tendría que haber producido, que es su exclusión, algo que sucedió con el Gobierno anterior, con el Gobierno de Mariano Rajoy. Consideramos que no trabajaron lo suficiente para poder incluir este corredor en esa Red Transeuropea. Hoy, afortunadamente, gracias a todo el esfuerzo que han hecho los Gobiernos socialistas de Pedro Sánchez, de Javier Lambán y de Ximo Puig, este corredor ya forma parte de esa Red Transeuropea. Es verdad que tiene que ir ahora a la Comisión y que quedan algunos trámites más, pero ya hemos superado el primer trámite para conseguir este éxito colectivo que es volver a incluir este corredor en esa Red Transeuropea. Esta decisión de Europa hoy nos obliga a estar a la altura de las circunstancias y consideramos que deberíamos apostar de forma decidida por este corredor. Por eso, mi pregunta es la siguiente: ¿cuáles son los planes de este Gobierno respecto al corredor cantábrico-mediterráneo y en especial a la línea ferroviaria entre Zaragoza, Teruel y Sagunto?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 38

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urquizu.
Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Urquizu, voy a empezar por la reflexión que usted hacía en relación con lo que ha ocurrido hoy en el Parlamento Europeo. Creo que es una magnífica noticia, es una noticia que comentaba antes en relación con otra pregunta que se me formulaba sobre el otro corredor español, el corredor atlántico, sobre todo porque este ramal va a permitir conectar los dos corredores, toda vez que la propuesta de la Comisión ya contemplaba la conexión hacia el País Vasco desde Zaragoza y, por tanto, faltaba esta continuidad hacia Valencia a través de Teruel para conectar los dos corredores y, por consiguiente, definir lo que siempre aquí hemos denominado el corredor cantábrico-mediterráneo pero que desde el punto de vista de la nomenclatura europea tenemos que definir como secciones de los corredores, por un lado del atlántico y por otro lado del mediterráneo. Quiero decir que la noticia de hoy es la consecuencia también del compromiso de este ministerio desde sus primeros momentos con la visita de la comisaria europea de Transportes, la señora Bulc, a la que el ministro tuvo ocasión de trasladarle la necesidad de este corredor y del otro que hoy también se ha incorporado y que ni siquiera fue propuesto por el anterior Gobierno, que es el de Madrid-Valencia, que probablemente es un corredor que necesita no muchas inversiones ya, porque está en buena medida ejecutado y es un corredor en el que lo importante está hecho —aunque todo es mejorable—, pero es interesante desde el punto de vista también de la visibilidad porque aparecer pintados en los mapas de la Unión Europea no solo significa que vas a recibir fondos sino también que algún inversor internacional, al fijarse en Europa, puede decidir traer aquí sus mercancías, siempre en razón de la capacidad logística de cada territorio, y afortunadamente hoy el Parlamento ha decidido asumir una enmienda a la propuesta inicial de la Comisión y, por tanto, incorporar ese ramal. Después vendrá la decisión final del Consejo con este diálogo que se tiene que abrir ahora entre las tres instituciones para tomar la decisión final, pero respecto a ella yo soy optimista. Desde luego desde el Gobierno de España, a través de la Reper, estamos comprometidos con que el Consejo también asuma y adopte esta misma posición y, por tanto, que ese ramal que une Zaragoza con Sagunto a través de Teruel esté ya integrado definitivamente en el Reglamento CEF, el Mecanismo Conectar Europa, que permitirá en el periodo 2021-2027 recibir fondos para las actuaciones que se propongan en este corredor, como en el resto de los corredores que están incorporados a nivel europeo. Será, bien es cierto, a través de procedimientos de concurrencia, pero tengo que decir que España suele salir bien parada de ellos porque somos capaces de captar muchos fondos y además con porcentajes de cofinanciación por encima de lo que suele ser la media en muchos casos, y esto —lo decía antes en otra intervención— también pone en valor lo que es capaz de hacer nuestra Administración, nuestros funcionarios a la hora de trabajar, porque después de la decisión política, obviamente, hay que poner todo el papeleo y la maquinaria para ser capaces de justificar los proyectos y recibir los fondos y ejecutarlos, así como justificar también su gasto convenientemente.

Esa es una muy buena noticia. Hoy ya Teruel está en el mapa de Europa, en el mapa de las infraestructuras ferroviarias con la inclusión de ese ramal, de esa sección en el corredor Mediterráneo, y ahora lo que nos toca es seguir avanzando en la ejecución de las obras que tienen que convertir fundamentalmente ese corredor en un magnífico corredor de mercancías porque va a permitir conectar el puerto de Valencia con Teruel, con la plataforma logística de Zaragoza, con los puertos del Cantábrico y, por tanto, configurar y mallar nuestra red de transporte por mercancías, que será muy importante en los próximos años o por lo menos aspiramos a que mueva mucho más tráfico del que ahora desgraciadamente mueve, que es bien poco, pero creemos que tendremos un mayor potencial si hacemos algunos esfuerzos en ciertos sitios.

Dentro del Plan director Zaragoza-Teruel-Sagunto, hasta la fecha hay actuaciones que han permitido la supresión de ocho limitaciones temporales de velocidad. El lunes pasado acompañé al presidente Lambán y al presidente Puig a Bruselas para defender esta apuesta, manifestando por supuesto el compromiso del Gobierno de España con este corredor, al igual que lo hacían tanto los dos Gobiernos autonómicos como el resto de agentes económicos y sociales de ambas comunidades autónomas y, como manifestó el presidente Lambán, nos gustaría ser capaces de, poco a poco, evitar esa imagen en la que hay tractores que adelantan al tren. Desde luego esa es una imagen poco edificante para una infraestructura que pretendemos que sea moderna, y en buena medida estas supresiones de limitaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 39

temporales de velocidad contribuirán a ello, así como la instalación del tren-tierra —también está operativo el Centro de Control de Tráfico Centralizado—, toda la renovación de once estructuras para el aumento de capacidad importante, es decir, para que puedan ir trenes más pesados por la vía y desplazar muchas más mercancías, eliminando así una rémora que tenía en cuanto a su capacidad para que los operadores ferroviarios puedan optar por ese corredor. Esto ha hecho que haya más circulación y que se hayan reducido los tiempos de viaje tanto para viajeros como para mercancías.

Ahora relataré algunas de las actuaciones que tenemos en marcha. Por lo que afecta a la infraestructura de la vía, está previsto acometer las obras de renovación integral de la infraestructura de vía para su adecuación al tráfico de mercancías, el tratamiento de diversos elementos de la plataforma ferroviaria y la actuación en cuatro terraplenes en Caminreal y Zaragoza. En el pasado consejo de administración de ADIF del 31 de octubre se ha aprobado una inversión por valor de unos 75 millones de euros para el desarrollo del plan director, incluyendo las obras de adecuación de la vía e infraestructura del tramo Sagunto-Teruel y actuaciones singulares entre Teruel y Zaragoza por un importe aproximado de 38 millones de euros. Se va a llevar a cabo también una inversión importante en los apartaderos de 750 metros que van a permitir, por tanto, trenes mucho más largos y con mucha más capacidad de mercancías, eliminando también algunas de estas limitaciones que tenía hasta ahora la infraestructura, con una inversión prevista de unos 23 millones de euros. Estas adaptaciones, en una primera fase, están contempladas en las estaciones de Estivella, Teruel, Ferreruela y Cariñena y está previsto que se adjudiquen en lo que queda de año, entre noviembre y diciembre. Esta misma semana se ha licitado una actuación relativa a la segunda fase de todos estos apartaderos que comprende las estaciones de Navajas, Barracas y La Puebla de Valverde y, por tanto, en los próximos meses, una vez que concluyan todos los trámites de licitación, se podrán adjudicar. Se están redactando los proyectos de la electrificación de la línea, que tiene una estimación de unos 266 millones de euros, así como de las instalaciones de seguridad, que tienen una estimación del orden de 31,5 millones de euros. Desde luego la electrificación es un aspecto muy importante porque ofrecerá también la posibilidad de más velocidades, de incorporar otro material rodante más moderno, y creemos que esto va a aportar mayor capacidad en los tráficos y disminución sustancial de los tiempos tanto para viajeros como mercancías. En resumidas cuentas, desde el punto de vista de las mercancías, son inversiones que van a mejorar la competitividad de esa infraestructura y, por tanto, la harán mucho más atractiva para los tráficos y, en ese sentido, estamos demostrando el compromiso que tenemos con esta infraestructura.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ELVIRA RAMÓN UTRABO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA MEJORA DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA CON GRANADA. (Número de expediente 181/001313).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que va a formular la diputada doña Elvira Ramón Utrabo, del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra.

La señora **RAMÓN UTRABO**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, agradezco al señor Izquierdo su presencia esta tarde aquí para responder a una serie de preguntas. Me gustaría centrar la pregunta, aunque parezca que algunos diputados no se sienten muy cómodos cuando hacemos un poco de historia. Quiero hablar de la situación ferroviaria en la que se encuentra la provincia de Granada, que ha sido de aislamiento, a la cual nos ha sometido el Gobierno anterior del Partido Popular, algo totalmente indecente y además innecesaria.

El día 7 de abril del año 2015 el Gobierno del Partido Popular decide desvirtuar el proyecto inicial que se estaba ejecutando para la alta velocidad en la provincia de Granada, decide que no tenga un AVE de verdad —se renuncia a que el AVE en todo su tramo tenga doble vía, ancho internacional y esté electrificado— y decide dejar a un lado la variante de Loja y meter el AVE por un túnel angosto del siglo XIX. En definitiva, como decía, decide dejarnos sin un auténtico AVE de verdad. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia)**. A cambio, lo que se nos dice es que el AVE prácticamente iba a llegar de forma inmediata a la provincia de Granada. Esto ocurre el 7 abril del año 2015. Además, se decide, como consecuencia de las obras, interrumpir el tráfico ferroviario. Quiero recordar que es la única provincia, la de Granada, en la que se interrumpe el tráfico ferroviario como consecuencia de las obras del AVE.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 40

No contentos con esto, en agosto de ese mismo año, también como consecuencia de las obras del AVE pero en esta ocasión en Castellón, se decide también quitar de forma provisional el tren-hotel que salía desde Granada con destino a Barcelona con una alta ocupación, de más del 90%. Nosotros, en ese momento, cuando se interrumpen las conexiones ferroviarias, ya desde la Mesa del Ferrocarril constituida en Granada, pedimos al Gobierno que abra la vía convencional por Moreda. El Gobierno del Partido Popular dice que la apertura de esta vía es totalmente inviable cuando es una vía que se estaba utilizando por los trenes que venían de Barcelona. Eso lo hemos reivindicado durante varios años y por eso quiero agradecer, en primer lugar, a este Gobierno la sensibilidad y la receptividad a esta reivindicación de la provincia de Granada porque en un tiempo récord se le ha dado respuesta.

De forma inmediata, antes del verano, ya se compromete el ministro a que se iba a estudiar la apertura por Moreda; el primer tren saldrá el próximo lunes día 26 por esta vía y ya se ha anunciado que hay vendidos más de 2000 billetes. Con ello queda demostrado que esto que estábamos reivindicando desde el Grupo Socialista, y también desde la mesa que se crea en Granada en defensa del ferrocarril, era perfectamente viable; simplemente había un Gobierno que no tenía la sensibilidad para atender esas reivindicaciones de la provincia de Granada y de forma innecesaria se nos ha mantenido en este aislamiento por más de tres años, como he dicho anteriormente. Vaya por delante, en primer lugar, ese agradecimiento.

No queremos olvidar el soterramiento del AVE a su entrada en la ciudad de Granada y me gustaría preguntarle qué actuaciones se están llevando al respecto. En cuanto al tren hotel quiero recordar que el ministro, en su visita a la ciudad de Granada el pasado mes de septiembre, se comprometió a estudiar la apertura de esta línea con una posible, en su caso, revisión de las tarifas que existían anteriormente. También me gustaría preguntarle al Gobierno qué actuaciones se están llevando a cabo para este estudio que conlleve la apertura de este tren que, insisto, se nos quitó, en teoría de forma provisional, como consecuencia de las obras del AVE de Castellón. Estas obras fueron ya inauguradas y nosotros no tenemos constancia ninguna.

Querría poner de manifiesto una cuestión, ya que durante los últimos presupuestos ha aparecido una partida presupuestaria, a todas luces totalmente insuficiente, de en torno a 50000 euros para hacer el estudio informativo de la línea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca. Este estudio informativo es un paso preceptivo para la posible reapertura de esta línea, que daría un impulso económico y de desarrollo a la zona norte de Granada y a Almería, además de que sería un importante ahorro tanto en el tráfico de pasajeros como de mercancías. Se viene incluyendo esa partida pero, insisto, no se ha ejecutado y me gustaría plantearle si tiene entre las previsiones llevar a cabo este estudio informativo.

Con respecto a la variante de Loja, me gustaría preguntarle si tiene previsión de licitar algún tramo de esta variante. Por último, y no menos importante —sé que no es un asunto para resolver de manera inmediata—, quiero poner sobre la mesa para que no se deje en el olvido la conexión ferroviaria del puerto de Motril. No podemos permitir que sea Motril el único punto de interés general del Estado que esté sin conexión ferroviaria, bien por la costa o bien por la zona central, por donde se considere más oportuno. Pero, insisto, no podemos olvidar que esta conexión se debe de estudiar como prioritaria.

Por mi parte nada más. Agradecer nuevamente la sensibilidad y la receptividad de este Gobierno que, insisto, en un tiempo breve ha dado solución a este aislamiento ferroviario de la provincia de Granada de forma provisional, pero que se inicia el próximo lunes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señora Ramón.

Para contestar a la pregunta tiene la palabra el secretario general, señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señora Ramón, voy a centrar mi intervención, porque pensaba que este era más el objeto de la pregunta —me ha planteado usted una serie de cuestiones que afectan más a la provincia de Granada en su conjunto—, en lo que tiene que ver con la llegada del tren a la ciudad de Granada, sin perjuicio de que en otro momento podamos hablar del resto de las cuestiones.

Me gustaría empezar la intervención insistiendo en lo que ha sido la seña de identidad de la acción de este ministerio y, sobre todo, del ministro Ábalos en relación con lo que implica la transparencia y la explicación a la ciudadanía de en qué situación se encuentran las infraestructuras y cuáles son los plazos y los avances en todo momento, explicando incluso en aquellos momentos en los que se produzcan problemas las razones de por qué se puedan producir esos problemas. Lo decía antes, creo que esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 41

tiene que ser una característica habitual de los responsables públicos, el hablar con la ciudadanía, hablar con los representantes más locales de los ciudadanos. Esto es lo que ha hecho también el ministro en relación con, en su momento, la no llegada del tren a Granada, que este lunes, como usted bien decía, se va a solventar, al menos de una manera más provisional que la que en pocos meses veremos con la llegada de los trenes de alta velocidad, en principio en el mes de junio de 2019, como ya anunció en su momento el ministro.

También me permite hacer pedagogía, nuevamente, respecto a lo que implica una apertura de una línea de alta velocidad, porque a veces confundimos lo que es la terminación de las obras con lo que es después la parte de supervisión y el garantizar que esas líneas reúnen todos los requisitos de seguridad para ser puestas en servicio. Porque a veces generamos la expectativa de cuándo acaban las obras, solo hablamos de eso, y la gente piensa que el día que acaban las obras es igual que en las carreteras que se ponen en servicio, que uno ya va con su coche. Pero una vez que se acaba una obra ferroviaria hay que hacer una serie de pruebas que llevan una cantidad de tiempo importante. Esto me permite nuevamente hacer pedagogía en relación con ello.

Empiezo por lo del lunes, por el acceso desde Moreda que se pone en servicio este próximo día 26, con un servicio de Talgo diario por sentido entre Madrid y Granada y que, por tanto, va a colocar Granada en este momento a cinco horas y cuarto de Madrid por ferrocarril. Ese es un tiempo que será, obviamente, muy mejorado cuando en los próximos meses se ponga en servicio la línea de alta velocidad y, por tanto, estimamos que en ese momento ya habrá una mejora mucho mayor en los tiempos de tránsito entre Granada y Madrid. Aparte de garantizar la conexión en alta velocidad —por lo menos en infraestructura, luego hay que ver los servicios que se dotan— habría ya una conexión tanto con Córdoba como con Sevilla, que ya forman parte de la red de alta velocidad, a través de Antequera sobre todo. En ese sentido, en este momento estamos en la fase de pruebas; una vez que concluyen las obras hay que hacer todas las pruebas de los sistemas tecnológicos que garantizan la seguridad, la comunicación que tiene que haber entre la infraestructura y los trenes, los sistemas de seguridad de los que habrán oído hablar, del ASFA y del ERTMS, que son esos sistemas que permiten garantizar la máxima seguridad con la que hoy día contamos y que podemos ofrecer a nuestros usuarios, en este caso solo pasajeros, aunque en algunos lugares estos sistemas también sirven para los trenes de mercancías.

Es un paso previo que una vez que esté concluido requerirá la formación de los maquinistas. Lo comentaba en la anterior comparecencia. Por hacer un símil, uno piensa que los maquinistas tienen carné de conducir para todas las líneas y no es así. Esto es como cuando uno va a pescar que necesita una licencia y cuando va a un coto concreto necesita un permiso específico en el coto. Pues los maquinistas, además de tener una habilitación general necesitan tener una autorización específica para cada una de las líneas y para cada uno de los trenes que van a manejar y, por tanto, hay un periodo de formación de los maquinistas que es del orden de catorce semanas y eso también es parte del proceso de la puesta en servicio de las líneas. Por último, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tiene que concluir con todas las autorizaciones, tanto de la puesta en servicio de la línea como de la capacitación de los maquinistas y también, por supuesto, de la homologación de los trenes que van a circular por estas líneas. La estimación que ya dio el ministro en su momento es que será en junio de 2019 cuando el tren de alta velocidad pueda llegar a Granada, como siempre digo, si no existe ninguna complicación técnica que lo impida. Ese es el objetivo y es lo que se ha explicado a la ciudadanía de Granada, y en el momento en que haya algún tipo de variación también se lo trasladaremos con total transparencia a los ciudadanos de Granada.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Izquierdo.

Señora Ramón, ¿quiere utilizar su turno de réplica? (**Denegación**). Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL MERINO LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE INCORPORAR EN EL PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIÓN EN CARRETERAS (PIC) LA ACTUACIÓN DE LA AUTOVÍA A-4, LÍM. PROV. CÓRDOBA/JAÉN - LÍM. PROV. SEVILLA/CÓRDOBA. (Número de expediente 181/001321).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Pasamos a la pregunta número dieciséis, cuyo autor es el señor Merino López. Tiene la palabra.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 42

La pregunta es muy concreta: ¿Qué previsiones hay acerca de incorporar en el Plan extraordinario de inversión en carreteras la actuación de la autovía A-4, límite de provincia Córdoba-Jaén, Córdoba-Sevilla;

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor Merino.

Mire, yo voy a empezar con un debate que seguro que se reitera en la próxima pregunta o en una de las próximas preguntas, que es lo que tiene que ver con el PIC. El anterior Gobierno hablaba mucho del PIC y vendió muchos proyectos de carreteras en un gran paquete, el del Plan de Infraestructuras de Carreteras, un plan extraordinario mediante un sistema de colaboración público-privada que permitió vender en todo el territorio nacional una relación de proyectos muy amplia en un distinto grado de madurez. Siempre cito el ejemplo más paradigmático para que se vea hasta qué punto se anunciaban cosas que estaban muy lejos de ser reales. El propio presidente del Gobierno anterior, señor Rajoy, en su provincia, en Pontevedra, anunció una actuación en la A-52 que ni siquiera había iniciado su tramitación ambiental, es decir, un proyecto al que le quedaban muchos pasos administrativos por dar para poder ser una realidad. Por tanto, lo que quiero decir es que el anterior Gobierno utilizó el PIC como una especie de cajón de sastre que permitía justificar que todo estaba en marcha cuando todo estaba, por lo general, bastante atrasado y bastante paralizado.

Esa es una reflexión que hago con carácter general respecto a la madurez de toda la relación de proyectos porque seguro que las preguntas se van a repetir por escrito, de manera oral, las proposiciones no de ley me consta que se presentan y se debaten en esta Comisión en relación con todas esas supuestas actuaciones del PIC y, por tanto, ya se lo dije en mi anterior comparecencia: yo les rogaría a los diputados del Grupo Popular que fuesen un poquito más prudentes, porque detrás de muchos de esos anuncios lo que hay son muchos retrasos y muchos trámites pendientes antes de poner en marcha algunas de estas actuaciones.

En relación con lo que el PIC como sistema de financiación conlleva, si me permiten, como hay otra pregunta y por no repetirme lo comentaré en la segunda, que me parece más importante. Porque esta actuación por la que usted se interesa, la de la mejora de la A-4, que es una autovía de las que eran de primera generación, que en su momento se diseñaron fundamentalmente con duplicaciones de calzadas de las antiguas carreteras nacionales, que es verdad que requieren una mejora significativa en muchos de sus tramos porque no responden a los criterios de diseño que hoy tenemos, que buscan mucha más seguridad y mucha más comodidad en tráfico, para que vea usted en qué momento nos encontramos y qué es lo que nos hemos encontrado respecto a las posibilidades de poner en marcha esta actuación, es que todavía se está redactando el anteproyecto de adecuación de esta actuación. Es decir, cuando hablen ustedes del PIC y hablen de proyectos, pregunten primero cómo dejó el anterior Gobierno estos proyectos, en qué estado de tramitación los dejó, porque este estaba en un anteproyecto con una orden de estudio de noviembre de 2017 que, como digo, está redactándose. En julio de 2018 nosotros remitimos al Ministerio de Transición Ecológica el documento para realizar la evaluación de impacto ambiental y una vez se concluya esa evaluación de impacto ambiental, tendremos que redactar el proyecto constructivo, se aprobará y después podrá licitarse. Por tanto, le insisto, como ve, es un proyecto que estaba muy, muy, muy verde desde el punto de vista de la tramitación administrativa y esto me reafirma en la idea que le he dicho antes de que el PIC ha servido como cajón de sastre para justificar todo, para justificar que todo estaba en marcha y no era más que puro maquillaje y propaganda del anterior Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Izquierdo.

Turno de réplica, señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Muchas gracias.

Mire usted, señor secretario, yo no vengo aquí como diputado a escuchar un mitin suyo para atacar y criticar al anterior Gobierno del Partido Popular, y osado de usted que incluso se permite el lujo de meterse con el anterior presidente del Gobierno y hacer valoraciones cuando aquí no nos importan a nadie sus valoraciones sobre el anterior presidente del Gobierno. Usted está aquí para contestar las preguntas que le formulan los diputados y además se permite el lujo de decirnos a los diputados que seamos prudentes o menos prudentes. No, mire, usted está aquí para contestar a las preguntas, que es lo que tiene que hacer, no para soltarnos mítines ni para refirnos a nosotros. Entonces yo le recomiendo que de aquí en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 43

adelante usted se dedique a contestar las preguntas que le formulamos los diputados, que además tenemos el derecho y la obligación de formular todas las preguntas que creamos convenientes, no las que usted desee que le formulamos.

Yo le pido que tenga usted un poco de respeto a los diputados de esta Cámara, porque me parece que su primera intervención ha sido de absoluta falta de respeto a los diputados y a nuestro trabajo, porque yo simplemente le he formulado una pregunta. Efectivamente usted en su respuesta lo que me ha dicho eran las previsiones de la actuación que había estado llevando a cabo el Gobierno del Partido Popular, justamente era lo que quería saber; solo quería saber si se estaba continuando con ello. Con lo cual usted se ha adelantado previamente a echarnos aquí la bronca a nosotros cuando yo simplemente le estaba preguntando porque lo que quería saber era si efectivamente se estaban continuando las actuaciones que había dejado el Gobierno del Partido Popular. Entonces yo le pido, señor secretario, que tenga usted un poco más de respeto a esta Cámara.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias señor Merino. Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Pues discúlpeme si lo ha tomado de esa manera (**el señor Merino López: ¡Claro!**), porque quizá la manera de responder provenga de un debate que ya hemos mantenido más veces en esta Comisión y que además mantenemos permanentemente en los medios de comunicación con distintos diputados de distintas provincias. Ya les dije el primer día que viene a esta Comisión que estaba apreciando cómo todos los diputados estaban reivindicando la ejecución de proyectos que supuestamente estaban asociados al PIC para tratar de poner encima de la mesa que este Gobierno paralizaba y retardaba proyectos que, como le acabo de demostrar, no es que estuviesen muy avanzados, estaban muy verdes desde el punto de vista técnico. Quizá eso es lo que me ha llevado a responderle que esa manera y quizá me he puesto la venda antes de la herida, pero le aseguro que en buena medida tiene que ver con este debate que ya hemos tenido en otros momentos en esta Comisión y que yo aprecio permanentemente todos los días en cualquier periódico regional de este país, donde podemos encontrar a muchos diputados del Partido Popular reivindicando la ejecución de infraestructura vinculadas al PIC, y además lo veo en la ingente cantidad de preguntas que ustedes formulan por escrito, que por supuesto tienen todo el derecho, pero lo que trato de darle a entender es que eso es su estrategia política que yo intento combatir con argumentos. Su estrategia política es decir que el PIC justificaba un montón de inversiones y que este Gobierno quería retrasarlas. (**El señor presidente ocupa la Presidencia**).

Yo creo que en esta Cámara podemos hablar en términos políticos, se me permitirá, porque veo unas caras de asombro que no alcanzo a entender tampoco, y les estoy contestando en términos políticos más allá de haber explicado el estado de tramitación en que estaba este proyecto. Por eso he respondido de esa manera, porque sé que ustedes están en esa estrategia de tratar de desacreditar a este Gobierno en cuanto a cuál es su laboriosidad en el desarrollo de algunos proyectos que supuestamente ustedes prácticamente habían dejado para cortar la cinta. Yo no he ofendido al señor Rajoy, he contado lo que ha pasado. El señor Rajoy fue a anunciar a su provincia un proyecto que ni siquiera tenía iniciada la tramitación de impacto ambiental, y por eso digo que me parece que son anuncios de maquillaje y de propaganda, e, insisto, creo que me puedo permitir también yo en esta Cámara hacer valoraciones de tipo político. (**El señor Merino López: Pues no**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRA LA REALIZACIÓN DE LA AUTOVÍA A-7 EN EL NORTE DE CASTELLÓN, DESDE VILANOVA DE ALCOLEA —AEROPUERTO DE CASTELLÓN— HASTA LA JANA, INCLUIDA EN EL PLAN EXTRAORDINARIO DE CARRETERAS. (Número de expediente 181/001342).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del Grupo Parlamentario Popular, que va a formular el diputado don Miguel Barrachina Ros. Tiene la palabra.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente. Y muchas gracias, don Javier Izquierdo, señor secretario general.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 44

Le agradezco cuando dice que nuestras obras eran puro maquillaje y propaganda, entiendo que después de haber escuchado algunas intervenciones aquí cualquier pregunta a usted le pueda resultar incómoda.

La actuación por la que le pregunto es por la conclusión de la A-7, esta autovía iniciada entre 2005 y 2010 por el Gobierno valenciano, que finalmente el 22 de enero de este año, en presencia del propio presidente del Gobierno, en la provincia de Castellón, tuvo el anuncio de que se incluía dentro del Plan extraordinario de infraestructuras. Esta importantísima actuación es fundamental para la provincia, y de hecho, si algo distinguió al presidente Rajoy fue su prudencia. Cuando anunció esta actuación en la provincia de Castellón el 22 de enero ningún socialista, nadie de ningún partido dijo nunca que fuese lo que usted califica de puro maquillaje y propaganda. Es más, todos los anuncios que hizo el presidente Rajoy a sus compañeros de partido le parecían lentos en fechas y poco ambiciosos, y aquí los escuchamos estoica y pacíficamente. Y no he escuchado a ningún secretario general, a ningún secretario de Estado ni a nadie comparecer para afear a los anteriores como usted ha hecho, pero tiene absoluto y total respeto. Por tanto, le pido simplemente que me diga cuál es el estado de tramitación de este proyecto anunciado por Mariano Rajoy en la provincia de Castellón el día 22 de enero.

Muchas gracias, señor secretario general.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Barrachina, si me permite, esta mañana estuve escuchando su intervención en el debate sobre el decreto-ley de las carreteras y me gustaría hacerle alguna apreciación en el ánimo de conseguir, si es posible, para cuando se tramite como proyecto de ley, el apoyo de su grupo que hoy no han brindado al decreto-ley pero para que cuando se tramite como proyecto de ley pueda concitar el apoyo. Quiero hacer una matización a alguna observación que usted hizo en relación con lo que establece la redacción del decreto-ley. Tiene que ver con la posibilidad de cobro de peajes por parte de Seitt para autopistas que ya están rescatadas o que puedan acabar siendo recuperadas por el Estado, porque en esa situación se encuentra la AP-41, la autopista radial hacia Toledo, que aun no está siendo gestionada por Seittsa, y a la que de esta manera también garantizaremos que podrá cobrar los peajes de esa autopista con la aprobación del decreto-ley. Confío después en su aprobación como proyecto de ley y, por tanto, en garantizar a Seitt que pueda cobrar además los peajes en las autopistas que a día de hoy todavía no están siendo gestionadas por ella, ya que estamos pendientes de una resolución judicial para hacerlo. Lo digo también en el ánimo constructivo de intentar que en esa tramitación parlamentaria sean capaces ustedes de adherirse al apoyo a ese decreto-ley. Para cualquier aclaración que quiera al respecto, me brindo a hablar con usted para debatir sobre ello y animarles a que lo apoyen en su momento.

En relación con la infraestructura por la que usted me pregunta, esta es otra que de las que, como decía antes, también su estado de tramitación está algo rezagado. Estamos con una infraestructura en la que la declaración de impacto ambiental se ha emitido recientemente, el 15 octubre de este año, y como ve queda todavía mucho por andar antes de hacerse las obras allí; habrá que aprobar el estudio informativo, habrá que redactar los proyectos constructivos, habrá que licitar las obras y habrá que ejecutarlas. Por tanto, todas las valoraciones a las que me he referido antes sobre el PIC creo que valen exactamente para este proyecto, en la medida en que este es el estado de tramitación actual de esta infraestructura que se incluía en ese Plan de carreteras del anterior Gobierno.

Permítanme hacer una reflexión que tiene que ver con el real decreto de esta mañana, más que con el real decreto, con las decisiones que este Gobierno ya ha ido tomando. El 1 de diciembre la AP-1, en Burgos, queda libre de peaje; la concesión de la AP-7, el 31 diciembre 2019 también vence y, por tanto, si seguimos gobernando en esas fechas, esa concesión obviamente se rescindirá. Tenemos que abordar una reflexión sobre el conjunto de las infraestructuras en ese territorio, que es lo que vamos a hacer con la Generalitat valenciana: ver cómo mejoramos la vialidad de todas las infraestructuras y ver cuáles son las inversiones necesarias y cuáles son prioritarias en ese territorio concreto de la provincia de Castellón y su conexión con Tarragona.

Por último, voy a referirme a algo que anteriormente dije que contestaría en esta segunda pregunta, respecto al mecanismo de financiación del Plan de Inversiones de Carreteras, que es un mecanismo de financiación bajo una fórmula de colaboración público-privada; concesiones administrativas de obra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 45

pública con un plazo en torno a veinticinco o treinta años, pero con algunos problemas de legalidad importantes, tal y como estaban planteados por el anterior Gobierno, en la medida en que se planteaban unas rentabilidades para ese tipo de concesiones que no encajan con la Ley de desindexación de la economía española y con las rentabilidades máximas que establecen los decretos de desarrollo de esa norma, y que tienen un problema de legalidad. En segundo lugar, tienen un problema de carga financiera para el Estado, y este es más importante para mí que el de legalidad, porque lo que supone es que estas inversiones pueden llegar a multiplicar por dos veces y media o más su valor inicial en proyecto. Además genera unos cánones que teniendo que absorberlos en treinta años, compromete mucho los presupuestos de esos treinta años futuros y, por tanto, la capacidad de inversión del Ministerio de Fomento para ejercicios venideros.

Estamos tratando de hacer un mecanismo de financiación, también con colaboración público-privada, pero mucho más racional para que pueda ser atractivo para la iniciativa privada, pero que no limite las posibilidades del presupuesto en ejercicios venideros. Esta es la razón por la que, como ustedes habrán visto en prensa en muchas informaciones, este mecanismo que ustedes plantearon o que planteó el anterior Gobierno no prospera. No prosperó con el anterior Gobierno y no prospera con el actual, porque hay problemas de legalidad y problemas de sobrecarga en presupuestos de ejercicios futuros que limitarían aun más la estrecha capacidad de inversión que tiene este ministerio para la cantidad de demandas que tenemos en todo el territorio.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Izquierdo.
Señor Barrachina.

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

Celebro que haya aprovechado para contarme la parte de Burgos que, como español me interesa, y la del conjunto de peajes. Le he preguntado por Castellón y me gustaría que me concretase. Me ha parecido oír que el trámite ambiental se concluyó en el pasado mes de octubre y que se retrasó, es cierto. El Gobierno de España, el ministerio, en abril de 2017 apeló, pidió por escrito al Gobierno valenciano que en el plazo de treinta días respondiese sobre un trámite previo a la declaración de impacto ambiental. Desgraciadamente, por motivos que no vienen al caso, el Gobierno valenciano en lugar de emplear treinta días consumió más de un año hasta que le fue requerido nuevamente pero, finalmente, esa actuación ambiental ya está realizada.

El relato, y seré muy conciso, sobre esta autovía tan importante que va desde Almenara hasta La Jana a Traiguera, es decir, desde el límite con la provincia hermana de Valencia hasta la provincia hermana de Tarragona, es la historia de un convenio firmado en 2005 por doña Magdalena Álvarez y el anterior Gobierno valenciano, por el cual se establece un plazo hasta 2010 para construir esta autovía, la misma de la que estamos hablando hoy, dieciocho años después. El Gobierno valenciano cumple en su integridad y termina esa autovía desde Almenara, desde el principio de la provincia de Valencia, hasta lo que es hoy el aeropuerto, en Vilanova d'Alcolea, más al norte de la ciudad de Castellón; lo completa hasta 2010 y hasta 2010, que era el plazo final, el Gobierno de España por motivos que no vienen al caso y que no calificaré, como hecho usted con respecto a los anteriores gobernantes de España, por motivos que desconozco su nivel de ejecución fue del cero por ciento, y no hubo redacción de proyectos.

Ocurre lo que le pasa a España, la situación de práctico colapso de 2000 a 2011; se retoma posteriormente y este año hay un anuncio, como usted conoce, que resarce o permite a la provincia de Castellón en aquel período 2005-2010, en ese convenio firmado que ustedes tendrán en el ministerio —y que yo le puedo hacer llegar si no lo encontrase—, que es un periodo en el cual no se construye la autovía en Castellón por parte del ministerio, pero sí por parte del Gobierno popular valenciano, aunque se hacen otras obras. En concreto, se hacen tres grandísimas obras: dos desaladoras y el almacén Castor, y ninguna de las tres ha funcionado nunca. Es decir, fue la época de mayor gasto público de la historia de España, pero no se construyó esta autovía por los motivos que sean. Ahora, parecía que nacía una oportunidad, pero ha vuelto el PSOE, es decir, el PSOE ha vuelto y confío en que además del dato del estudio de impacto ambiental —digo que si don Mariano Rajoy fue algo fue ser prudente, y a ojos de que todos sus compañeros le reprochaban la falta de ambición con los plazos—, esa actuación de 62 kilómetros y de 434 millones entiendo que pueda parecerle cara o barata, pero es el precio que debe sacar o que debería sacar de esos tres tramos el propio Gobierno de España a licitación e imagino que la baja. Por tanto, debe ser el Gobierno quien lo determine. En las previsiones del Gobierno popular —le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 46

aseguro, le doy mi palabra y me creerá— cuando Mariano Rajoy hace ese anuncio el 22 enero en la ciudad de Castellón no pensaba que iba a dejar de gobernar el 1 de junio. Luego era nuestra previsión para ejecutar en una legislatura, en la cual en este año en el que estamos, 2018, se iba a publicar el estudio de impacto económico y social, y para el próximo año 2019 quedaría el proceso de licitación que, como usted dice, es un proceso enojoso, costoso y difícil y que reclamaba decretos específicos del propio Ministerio de Hacienda. No era un procedimiento inmediato para tenerlo en obras, y le recuerdo que el Plan Extraordinario de Carreteras era 2017-2021 para tener comenzadas las obras en esta legislatura. Esos eran los plazos con los que trabajamos nosotros hasta que sobrevino democráticamente una moción de censura.

Por tanto, vuelvo preguntarle sobre los mismos plazos respecto de los que le he hecho la pregunta. Entiendo que a usted le moleste que los diputados de provincias le preguntemos sobre nuestras provincias, pero me imagino que me responderá y estaré encantado de hablar con usted del sistema de peajes español y de provincias tan bonitas como Burgos.

En concreto, mi pregunta es la que es: ¿qué plazos maneja el Gobierno de España y el Ministerio de Fomento para la realización de la autovía que vertebrará la provincia de Castellón por el interior desde Vilanova d'Alcolea hasta La Jana a Traiguera en el límite con la provincia de Tarragona?

Muchas gracias, señor secretario general.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Barrachina, yo me pregunto si usted considera que en cuatro años era posible ejecutar todo ese plan de inversiones que anunciaron, vistos los ritmos de tramitación administrativa y cuando todavía queda, en este caso, aprobar el estudio informativo, licitar, contratar, redactar los proyectos, supervisarlos, aprobarlos, licitar las obras, adjudicarlas y ejecutarlas. Comprenderá que tramos de esta envergadura llevan unos cuantos años de ejecución, por tanto, cuando usted me habla de un plazo de cuatro años, tiene que pensar si ese plazo es plausible. Le invito a que haga una reflexión —y, si quiere, la compartimos— respecto a lo que significaba el PIC desde el punto de vista de plazos y de financiación. Por eso, hice las afirmaciones que hice en la pregunta de la anterior diputada, porque creo que ha servido para empaquetar un número de deseos de los territorios con unos plazos muy alejados de la realidad y con una expectativa que se genera en la población que —creo que lo dije en una de mis primeras intervenciones en esta Comisión— al final hace un flaco favor a la política. Al final se demuestra que esos plazos no se cumplen porque no son realistas, señor Barrachina. Si usted me afirma que un Gobierno es capaz de tramitar un estudio informativo con todo lo que conlleva —declaración de impacto incluida—; de licitar, redactar, adjudicar, supervisar y aprobar los proyectos; de licitar las obras y adjudicar un tramo de 60 u 80 kilómetros de autovía en cuatro años, creo que tiene difícil sustento. Aunque, si como usted apuntaba, se pudiera encomendar la redacción del proyecto al adjudicatario, el proyecto hay que redactarlo y lo tienen que supervisar los técnicos del Ministerio de Fomento, y eso también tiene unos plazos. **(El señor Barrachina Ros: Seis meses)**. Usted puede preguntar a los anteriores responsables de Fomento cuánto se tarda en licitar y adjudicar una obra o un proyecto por los trámites que establece la Ley de contratos y por los informes que hay que ir emitiendo en cada momento. Quizá sea verdad, como decía, que en la primera pregunta me he puesto la venda antes que la herida, porque denoto este constante runrún en torno a algunas actuaciones en distintas provincias: en Zamora con la A-11, usted hoy con la A-7, su anterior compañero con la A-4... Lo noto por todas las provincias. No se pueden hacer en cuatro años todas las inversiones que ustedes dijeron que estaban en el PIC. Hay cosas que ni siquiera se han sometido a información pública y creo que en cuatro años todo lo que ustedes anunciaron no se puede hacer. Les animo a que entablemos debates en términos más racionales y más defendibles ante la ciudadanía.

Ustedes han gobernado, nosotros hemos gobernado y ahora hemos vuelto al Gobierno, es decir, compartimos responsabilidades, sabemos lo que significa tramitar obras e infraestructuras y sabemos sus plazos. Si nos empeñamos en decirle a la gente cosas que no son, creo que le hacemos un flaco favor a la política. Esta es la reflexión que he compartido con ustedes desde el primer momento, y por eso les digo que creo que es mejor que no continúen con esta estrategia. Es una estrategia fallida porque se van a encontrar con infinidad de proyectos que ustedes incorporaron al PIC y que están incluso más verdes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 47

que estos por los que hoy me pregunta. De hecho, nos encontramos con un mecanismo financiero que avalaba ese plan extraordinario de carreteras que ustedes dejaron sin aprobar porque legalmente era imposible aprobarlo. Esa es una rémora fundamental. Cuando usted me está hablando de un mecanismo de colaboración público-privada para llevar a cabo unas inversiones pero el mecanismo no tiene el beneplácito del entonces Ministerio de Hacienda, ¿cómo financiamos con ese sistema todas esas actuaciones, todos esos miles de millones que decían que se iban a financiar?

Por último, como decía en mi primera intervención, valoren el impacto presupuestario que tenía ese sistema de financiación en la suma de cánones al cabo del año, y lo que eso mermaría la capacidad financiera para nuevas inversiones en los próximos treinta años. A veces, por querer correr mucho, desde el punto de vista financiero, pagamos una hipoteca muy cara, y eso nos restringe la posibilidad de licitar otras cosas no ya en un futuro lejano, sino a corto plazo. Es una responsabilidad financiera del Ministerio de Fomento gastar el dinero, pero gastarlo bien desde el punto de vista de la ejecución de las obras y de manera que no se impida la licitación en años venideros.

Me gustaría que un día nos sentáramos —le invito a que se acerque un día por mi despacho— y debatiéramos tranquila y sosegadamente. Yo le explico el estado de todos los proyectos, la situación financiera de esas previsiones del ministerio y lo que queremos hacer para buscar nuevas fórmulas de colaboración público-privada para llevar a cabo inversiones que no comprometan de manera lesiva los presupuestos del Ministerio de Fomento no solo en un plazo de cuatro o cinco años, sino de muchos años después. Le ofrezco que si algún día quiere acercarse por mi despacho —o me acerco yo por aquí, como usted prefiera—, yo le doy todo lujo de detalles sobre cuál es el estado del PIC y de todos los proyectos, desde el punto de vista de su tramitación administrativa y desde el punto de vista de su situación —o no situación— financiera, sus posibilidades y su impacto en el presupuesto del Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

— **DEL DIPUTADO DON TXEMA GUIJARRO GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PROYECTO DE CONEXIÓN DEL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE CON LA RED DE CERCANÍAS DE RENFE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/36824). (Número de expediente 181/001368).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta que figura en el orden del día. Es del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y la va a formular el diputado don Txema Guijarro García. Tiene la palabra.

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes.

Gracias, señor secretario, por su larga comparecencia hoy aquí. En primer lugar, querría comenzar por pedirle que, en la medida en que es usted representante del Gobierno de España, me dé una respuesta política antes que técnica. Yo no soy un técnico, no soy ingeniero ni arquitecto. Soy un humilde currito ejerciendo accidentalmente de diputado y, por lo tanto, lo que me interesa es que me pueda dar respuestas políticas y no tanto técnicas. ¡Faltaría más que en una Comisión del Congreso de los Diputados no pudiéramos mantener un diálogo con cualquier persona que es llamada a declarar con un tono exclusivamente político! Lo digo —y seguramente usted me entenderá— por lo que he escuchado antes de mi intervención. Aparentemente se ha reprochado que aquí hablemos en términos políticos, cosa que no deja de sorprenderme, por no utilizar otro verbo.

Yendo al asunto que nos concierne, que tiene que ver con la provincia de Alicante y, en concreto, con las infraestructuras aeroportuarias de que disfruta la provincia —o que no disfruta del todo—, querría trasladarle algunas consideraciones y hacerle finalmente una pregunta para que me ayude a trasladar a los ciudadanos y las ciudadanas de la provincia algunas de las respuestas que están esperando desde hace ya mucho tiempo.

Sabrán usted, señor Izquierdo, que en el año 2000 el aeropuerto de Elche, El Altet, ya superó la barrera de los seis millones de pasajeros al año. Ello quiere decir, según las directrices de la Unión Europea, que a partir de esa cifra debería haber una infraestructura ferroviaria para poder cubrir las necesidades de este importante aeropuerto. Esto quiere decir que los habitantes de la provincia de Alicante llevan dieciocho años —que se dice pronto— esperando una infraestructura ferroviaria que pueda conectar el aeropuerto con los principales centros urbanos; no solo con Alicante, sino con otros lugares. Además, sabrá usted que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 48

El Altet es el único aeropuerto del Mediterráneo —aparte del de Marrakech— que con más de seis millones de usuarios no está conectado por tren a los centros urbanos. Esto es en sí una paradoja —yo diría que casi un escándalo—, puesto que, como usted sabrá, Alicante es una de las principales provincias de entrada del turismo, uno de los activos más importantes a nivel económico que tiene el país y que por desgracia ahora mismo padecen sus habitantes. El ministro de Fomento, el señor Ábalos, ya manifestó hace apenas dos días en la sesión de control que hubo en el Senado, a instancias de un compañero o una compañera de Compromís, que el Ejecutivo habría comprometido 1400 millones de euros en inversiones ferroviarias para la Comunidad Valenciana y, en concreto, para las provincias de Valencia y Alicante. Sobre la conexión del aeropuerto por Torrellano, el ministro manifestó que aún espera el informe ambiental, pues se encuentra en fase de tramitación, según declaró el señor Ábalos. Por tanto, la pregunta es inmediata y directa. Le rogaría que nos concrete usted plazos y tiempos en los que se puede acometer esta obra.

En la respuesta anterior ha hablado de lo complicado que es para un cargo político, como es usted, comprometer fechas, porque el futuro *chi lo sa*, pero entenderá usted que después de dieciocho años esperando haya cierta impaciencia en gran parte de la población que depende, vive y disfruta o no disfruta, como decía antes, de esa infraestructura.

No quiero dejar de hacer notar que esta no es la única infraestructura faltante en la zona y en el propio aeropuerto. No sé si usted lo sabe, pero actualmente los empleados del aeropuerto carecen de un *parking*, lo cual sumado a las deficiencias que existen en el transporte público —deficiencias que llevan arrastrando hace mucho tiempo— ha provocado escenas dantescas, y cuando digo dantescas me refiero a colas de coches aparcados en los arcones de las carreteras de acceso o incluso, como he podido constatar a partir de testimonios de compañeros de los sindicatos que allí trabajan, incluso hay empleados que duermen en los coches porque no tienen la capacidad de moverse, no pueden echar la gasolina y todos los costes que vienen asociados, porque además en muchas ocasiones son trabajadores altamente precarios.

Le querría pedir que, por favor, nos concretara qué plazos calcula usted y en qué tiempos vamos a poder disfrutar de esta importantísima infraestructura que, como le digo, lleva olvidada muchos años. Entiendo que ustedes como Gobierno apenas llevan cinco meses; seguro que no soy el primero que le viene con estas prisas, pero quiero que también entienda usted que hay dieciocho años de espera, que hay cientos de miles de personas que están hartas —y así lo expresan de tener que esperar—, y también de que la provincia se haya convertido en una especie de sumidero por el que entra el turismo y entran recursos, y hay una población dedicada a atender ese tipo de servicios, pero sienten, y me parece que es un sentimiento honesto, que el Estado no les corresponde. Por tanto, la pregunta es cuándo este Gobierno, representando al Estado, va a responder.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor diputado.
Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias de nuevo, señor presidente.

Gracias, señor Guijarro, por la pregunta. Esta misma semana el ministro comparecía en el Senado. Usted me ha hablado, sobre todo, de una valoración política que, obviamente, quiero hacer en primer lugar y sobre todo quiero trasladar y reiterar el compromiso que ya manifestó el ministro en el Senado de compromiso con las infraestructuras y los servicios ferroviarios. Además antes, a preguntas de compañeros de su grupo, hemos tenido ocasión de debatir sobre soluciones, sobre modelos, sobre temas quizá más estratégicos, que está bien que aquí podamos debatir.

En cuanto a las cuestiones de índole política, en este aspecto lo que hay es un diálogo muy fluido con la Generalitat valenciana, con el Gobierno de la comunidad autónoma, porque en muchos casos, por tener las competencias de transporte en el ámbito interior, conoce mejor en muchas ocasiones cuáles son las necesidades de transporte y de movilidad de sus ciudadanos. En ese sentido, lo que quería comentarle es que el próximo día 4 de diciembre hay prevista una reunión de la comisión de seguimiento del Plan de Cercanías, que se va a mantener con las comunidades autónomas. Hay un nuevo Plan de Cercanías que se dará a conocer en esa reunión, por lo que podemos ir avanzando en algunas cuestiones.

Me pedía una valoración política y quiero nuevamente trasladarle el compromiso del ministro en relación con el derecho a la movilidad de los ciudadanos y, sobre todo, con el transporte público de los entornos urbanos y metropolitanos. Es verdad que hubo un Plan de Infraestructuras de Cercanías de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 49

Comunidad Valenciana, que se presentó por el anterior equipo a finales de 2017, que incluyó la conexión con el aeropuerto de Alicante-Elche, con un horizonte de finalización de la primera fase, que era la variante de Torrellano, en torno al año 2023. Esta es una conexión de unos 5 kilómetros, con una estimación de coste de unos 85 millones, y es una actuación que cuenta con declaración de impacto ambiental para parte de su trazado, aunque es necesario tramitar la conexión del lado de Alicante con la vía existente —es un ramal de en torno a un kilómetro— para poder completar la conexión de ambas ciudades con el aeropuerto. El pasado 28 de mayo se remitió al entonces Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que era el que tenía las competencias —hoy día Ministerio de Transición Ecológica—, el documento ambiental, y en este momento está llevándose a cabo la tramitación de este ramal que falta para completar este recorrido. Una vez que haya resolución de impacto ambiental, el Ministerio de Transición Ecológica nos dirá si la tramitación tiene que ser la evaluación de impacto ambiental ordinaria o si, por el contrario, es suficiente una tramitación simplificada, que también prevé la Ley de evaluación de impacto ambiental, o incluso que se pueda pasar directamente a la redacción del proyecto constructivo para esta actuación.

Esta es la situación en la que nos encontramos en este momento, pero si luego quiere alguna aclaración más respecto a cómo afecta al trazado, porque sé que en Alicante hay un debate en torno a por dónde va a transitar esta conexión, si quiere alguna aclaración más, en la segunda intervención se la puedo ofrecer.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Guijarro, ¿desea una aclaración?

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Gracias, presidente.

Quería en esta segunda intervención tocar específicamente el tema que acaba de poner encima de la mesa el secretario general, en el sentido de que efectivamente hay dos barrios en la ciudad de Alicante, San Gabriel y Aguamarga, que tienen un muro ferroviario pegado a la costa, pegado a la línea de playa que les impide acceder a la misma. Además, piense usted que esto se suma ya a determinados despropósitos que se han hecho en el sur de la ciudad de Alicante, o mejor dicho que se han dejado de hacer, que tiene que ver, por ejemplo, con la infraestructura que necesita el puerto de Alicante para evitar la dispersión de materiales pulverulentos en la descarga y carga de los mismos. No sé si usted lo sabe, pero hay un problema de salud pública muy importante en la ciudad de Alicante, sobre todo en la parte sur, precisamente provocado por esta ausencia de infraestructuras dentro del puerto, que afecta en gran medida a varios barrios, entre otros, al barrio de San Gabriel, que además ahora —ahora no, de toda la vida— se ve afectado por ese muro ferroviario que le comentado anteriormente.

En consecuencia, querría utilizar este segundo turno precisamente para rogarle que, por favor, tengan en cuenta las cientos de miles de personas que viven en estos barrios, que tengan en cuenta lo que han venido padeciendo ya en estos últimos años a raíz de los incidentes que, como le comentaban, tienen que ver con la infraestructura del puerto, y que de alguna forma el Gobierno de España se haga cargo de la problemática de estos vecinos y vecinas y que, a la hora de acometer las necesarias actualizaciones de estas infraestructuras, no tape con una mano lo que escribe con la otra, de manera que las infraestructuras y obras que se acometan sirvan para la mejora de toda la región y no para el demérito de determinadas zonas que en el pasado se han visto perjudicadas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Guijarro.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): En relación con esas afecciones que usted mencionaba y que suponía que iba a plantearme, es verdad que la solución que ahora se está diseñando no resuelve esa situación, no se libera el trazado actual en la zona del litoral, pero tampoco es incompatible con que en un futuro se pueda llevar a cabo, que es la previsión que a medio plazo habrá que acometer, partiendo también de una consideración, y es que es una inversión muy cuantiosa y que, por tanto, tendremos que ir viendo cómo podemos ir encajando en la programación de inversiones. Estamos hablando de una inversión que probablemente supere muy holgadamente los 300 millones de euros, estará por encima de los 340 millones de euros, y que, como le digo, es una actuación muy significativa y que además estaba asociada al convenio de integración que en su momento suscribieron tanto lo que era el Grupo Fomento, con el ayuntamiento y la Generalitat en el año 2003.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 671

22 de noviembre de 2018

Pág. 50

Le puedo decir que en el marco del corredor mediterráneo lo que se ha planteado es desarrollar una primera fase de esa alternativa, permitiendo la conexión ferroviaria con el aeropuerto, que esperemos que dé una solución no completa pero sí desde luego que facilite, en la adaptación del corredor mediterráneo, en esa primera fase de la variante de Torrellano, un mejor acceso al aeropuerto. Creo que en este sentido ahora planteamos una solución que está en un tramo en fase de tramitación ambiental todavía, que habrá que licitar y ejecutar después las obras, una vez que se redacten los proyectos, no despreciando, desde luego, la otra alternativa, la de la variante de Torrellano, reconociendo que es un coste importante y que por tanto habrá que encajar en la programación de las inversiones que tendrá que ir haciendo ADIF en su momento en próximos ejercicios.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias al secretario general.

Hemos finalizado el orden del día. Gracias, José Javier Izquierdo, por esta sesión de respuestas. Gracias a sus señorías por todo el trabajo realizado.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-671