



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2023

XIV LEGISLATURA

Núm. 875

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 40

celebrada el lunes 27 de marzo de 2023

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Papel logístico que desempeñará la provincia de Burgos en el contexto nacional e internacional y actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para impulsarlo 3
Autor: Peña Camarero, Esther (GS)
Zamarrón Moreno, Agustín (GS)
(Número de expediente 181/002166).
- Actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la provincia de Burgos desde julio de 2018 y previstas para el futuro 6
Autor: Peña Camarero, Esther (GS)
Zamarrón Moreno, Agustín (GS)
(Número de expediente 181/002167).
- Actuaciones del Gobierno en la línea ferroviaria Zafra-Huelva 8
Autor: Ramos Rodríguez, José Luis (GS)
(Número de expediente 181/002020).
- Tiempo durante el que los extremeños no podrán circular por la N-523 debido al socavón que hay en el kilómetro 45 de dicha vía 10
Autor: Píriz Maya, Víctor Valentín (GP)
(Número de expediente 181/002076).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 2

- Acciones para acortar el retraso en la entrega de los trenes estipulados en el contrato de «Suministro de trenes de ancho métrico y alpinos, sus piezas de parque y su mantenimiento parcial durante 15 años» 11
Autor: Del Valle Rodríguez, Emilio Jesús (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
Miralles Martín, Onofre (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Segura Just, Juan Carlos (GVOX)
(Número de expediente 181/002109).

- Intenciones que tiene el Gobierno en cuanto a la construcción del tramo Norte de la variante Oeste de Córdoba 13
Autor: Lorite Lorite, Andrés (GP)
(Número de expediente 181/002148).

- Actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en Extremadura en la XIV Legislatura 14
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS)
(Número de expediente 181/002165).

- Valoración de las mejoras en la línea ferroviaria Soria-Torralba 16
Autor: Antón Cacho, Javier (GS)
(Número de expediente 181/002168).

- Razones que justifican el abandono constante del desarrollo del Corredor Atlántico por parte del Gobierno, así como impacto que está teniendo dicha situación para España 18
Autor: Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX.)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
Miralles Martín, Onofre (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Segura Just, Juan Carlos (GVOX)
(Número de expediente 181/002174).

- Medidas para conseguir reducir la siniestralidad vial que se produce en el N-430 20
Autor: Chamorro Delmo, Ricardo (GVOX)
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX)
Miralles Martín, Onofre (GVOX)
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX)
Segura Just, Juan Carlos (GVOX)
(Número de expediente 181/002175).

- Consideración acerca de si RENFE presta un servicio de Rodalies adecuado y eficiente en Cataluña 22
Autor: Granollers Cunillera, Inés (GR)
(Número de expediente 181/002155).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 3

- Medidas previstas para corregir el progresivo deterioro en Galicia de los servicios ferroviarios prestado por Renfe, derivados en unos casos de las carencias o averías del material móvil, en otros de la falta de personal y en otros por incidencias en la infraestructura que gestiona Adif, y así proporcionar a los usuarios de los trenes la puntualidad y la calidad a la que tienen legítimo derecho 23
Autor: Delgado Arce, Celso Luis (GP)
(Número de expediente 181/002157).

- Razones por las que el Gobierno no ha decidido aplicar la excepción permitida en el CE número 561/2006 a fin de excluir en las islas no superiores a 2300 kilómetros cuadrados de superficie, el uso de tacógrafo 25
Autor: Jerez Juan, Miguel Ángel (GP)
Almodóbar Barceló, Agustín (GP)
Lorite Lorite, Andrés (GP)
Prohens Rigo, Margarita (GP)
(Número de expediente 181/002163).

- Información acerca de los detalles del convenio firmado con el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, las características de la actuación, la naturaleza de la financiación y los avances realizados en cuanto a los hitos necesarios para culminar la actuación 27
Autor: Zurita Expósito, Ana María (GP)
(Número de expediente 181/002149).

- Avances que han tenido lugar en la necesaria reforma del sistema urbanístico español para dar seguridad jurídica a los ayuntamientos en la elaboración y aprobación de los planeamientos 28
Autor: López-Bas Valero, Juan Ignacio (GCs)
(Número de expediente 181/002158).

- Valoración de la puesta en marcha de los programas y actuaciones previstos en el Real Decreto 42/2022, de 18 de enero, por el que se regula el bono alquiler joven y el Plan Estatal para el Acceso a la Vivienda 2022-2025 30
Autor: Ramos Rodríguez, José Luis (GS)
(Número de expediente 181/002170).

- Valoración de las inversiones y reformas contempladas en la «Componente 2» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española 32
Autor: Sarrià Morell, Vicent Manuel (GS)
(Número de expediente 181/002171)

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PREGUNTAS:

- PAPEL LOGÍSTICO QUE DESEMPEÑARÁ LA PROVINCIA DE BURGOS EN EL CONTEXTO NACIONAL E INTERNACIONAL Y ACTUACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA PARA IMPULSARLO.
AUTOR: PEÑA CAMARERO, ESTHER (GS).
ZAMARRÓN MORENO, AGUSTÍN (GS).
(Número de expediente 181/002166).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Se abre la sesión.

Comenzamos la sesión para contestar a las distintas preguntas efectuadas por los diversos grupos. Vamos a empezar con las que se han efectuado al secretario general de Infraestructuras, Don Francisco Xavier Flores García, que nos acompaña hoy. Gracias por estar aquí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 4

Directamente, si no les parece mal, pasamos a las preguntas. Ya saben ustedes que tienen tres minutos para efectuarla y cinco el compareciente para responder. Lo haremos en dos turnos como máximo, si quieren usarlos.

Comenzamos con la pregunta del Grupo Parlamentario Socialista, doña Esther Peña.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor secretario general. En primer lugar, quisiera interpellarle sobre el corredor atlántico para aclarar algunas cuestiones que han despertado inquietud en mi provincia, en Burgos. ¿Burgos forma parte del corredor atlántico? Sí, Burgos es corredor atlántico en carreteras con el corredor de la N-1, donde, por cierto el Gobierno de España acaba de anunciar una inversión directa de 384 millones de euros para construir el tercer carril y nuevos accesos entre Burgos y Miranda. Sí, Burgos es corredor atlántico también en cuanto a ferrocarril, y además estamos de enhorabuena porque tras la sombra de duda que dejó el anterior Gobierno de que quizá el AVE a Francia llegaría por Navarra y no por Burgos, este Gobierno acaba de anunciar la licitación para la construcción del AVE entre Burgos y Vitoria, con una inversión de 1500 millones de euros. Sí, el AVE pasará por Burgos y parará en Miranda de Ebro para llegar a Europa. Ahora sí. Y sí, el nodo logístico de Burgos forma parte también del corredor atlántico. Por tanto, mejor centrar esfuerzos en lo que de verdad necesita Burgos. Para ver hasta dónde podemos llegar es importante saber de dónde venimos. Es cierto que cuando en 2013 Europa construye el mapa de corredores recoge la petición del Gobierno de Rajoy de que entrara a Valladolid como nodo logístico. Es cierto también que cuando se abrió un proceso de actualización del corredor en 2017, la Junta de Castilla y León y el Gobierno de Rajoy propusieron que lo hiciera León, y ahora hay una polémica por lo ha sucedido, que es que se han consignado presupuestos con fondos europeos a los puntos señalados en el mapa del corredor en 2017; fondos que también van a llegar a nuestra provincia, como corredor atlántico que somos, en forma de inversión para AVE y también para la planificación del estudio de reapertura y adecuación de la línea Madrid —Aranda —Burgos, por ejemplo.

Pero queremos demandar desde Burgos más intervenciones concretas en logística, porque de 2017 a hoy, ¿qué ha pasado? Creo que es importante conocer qué actuaciones ha desarrollado el Gobierno de España durante esta legislatura para favorecer el desarrollo logístico de Burgos, de Miranda de Ebro, de Aranda de Duero, porque nos consta que las demandas del empresariado burgalés han sido acogidas con inversiones específicas, que muchas veces no abren portadas de periódicos, pero sí sirven para lo importante, que es seguir creando empleo y creciendo como polo industrial que somos. ¿Podría por tanto, explicarnos las actuaciones en materia logística que ha desarrollado el Gobierno de España en los últimos cuatro años? Porque los expertos en logística afirman, por ejemplo, que la clave para que un nodo logístico sea competitivo es que tenga apartaderos de 750 metros. En Burgos lo queremos. Los socialistas burgaleses, y bien lo sabe llevamos tiempo trabajando para que en Burgos se invierta, no solo lo necesario, que también, sino que se nos ponga al mismo nivel que las grandes centrales logísticas de nuestro país. ¿Qué va a hacer este Gobierno de España para que esto sea así?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Contesta ahora el señor Flores García.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Gracias, presidente.

Buenas tardes a todos, señorías. Permítame contestarle explicándole la política que tiene el ministerio en el ámbito logístico. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es plenamente consciente de la importancia de Burgos y de su ubicación estratégica en el centro de la Península, tanto en el eje norte y sur de conexión de la mitad de la Península, incluido Portugal hacia el resto de Europa, como en el eje este-oeste de conexión transversal entre las cornisas mediterránea y cantábrica. Así ha sido siempre y así va a seguir siendo. Burgos forma parte del corredor atlántico, forma parte del corredor atlántico, que no haya ningún tipo de duda, de la Red Básica Transeuropea de Transportes, uno de los dos corredores multimodales prioritarios de la Unión Europea que atraviesan nuestro país. Esto confirma su importancia para la movilidad y el transporte a nivel europeo, y las inversiones —inversiones importantes— que se están realizando en las infraestructuras.

En concreto, aunque luego en otra pregunta podré extenderme más sobre las inversiones en marcha previstas en la provincia, quiero destacar las que tienen más relevancia de cara a la logística. A través de ADIF hay en marcha actuaciones importantes para el tráfico de mercancías que voy a detallar a continuación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 5

En la línea Aranda-Burgos ADIF acaba de lanzar una inversión de 14 millones de euros para potenciar el tráfico de mercancías en el tramo entre Aranda de Duero y Burgos, bifurcación Aranda, mediante un contrato para la renovación de las instalaciones de señalización, energía y comunicaciones en los 96 kilómetros del tramo. Con este contrato se va a suprimir el actual bloqueo telefónico eléctrico, por un bloqueo de liberación automático en vía única, BLAU, reemplazando el actual enclavamiento eléctrico por un nuevo enclavamiento electrónico, y se renovarán las instalaciones de señalización, energía y comunicaciones. Conocemos de la polémica que ha surgido sobre la supresión de las vías 3 y 5 de Aranda. Entre la adjudicación que se ha producido y el inicio de la obra analizaremos si eso debe ser así y por qué, y en todo caso veremos si es posible mantener estas vías en el marco de la presente obra. Eso será analizado en detalle y explicado.

Por otro lado, tenemos el estudio de viabilidad de la reapertura de la línea Madrid-Burgos, que es otro tema importante. Nos consta que este es el denominado tren directo. Me remito a las declaraciones de la ministra Raquel Sánchez hace apenas dos semanas. En el ministerio trabajamos en su reapertura y vamos a licitar el estudio de viabilidad de la reapertura y el proyecto para sacar la maquinaria, la bateadora que se encuentra en el túnel de Somosierra. Es una actuación compleja, no sencilla técnicamente, por llevarse a cabo bajo tierra y que requiere analizar muy bien las posibles medidas. En ambos casos hay dotación presupuestaria y voluntad política de llevarlo a cabo. Tenemos el compromiso con Burgos de dar pasos significativos.

Permítame hablar también de la terminal de Villafría. ADIF cuenta en Burgos con la terminal de transporte de mercancías de Villafría. Esta terminal se encuentra incluida en la Red Transeuropea de Transportes, forma parte de la TEN-T, como terminal de intercambio entre carretera y ferrocarril del nodo que corresponde a Burgos en la red global. Esta es una ubicación colindante con el centro de transportes de Burgos y el conjunto ofrece una infraestructura idónea para la intermodalidad que la logística requiere hoy día y que tratamos de potenciar desde el ministerio. Burgos, como ya he indicado, forma parte plenamente del corredor atlántico, y por ello la terminal de Villafría, por su diseño y funcionalidad, permite ahora mismo la recepción y expedición de trenes de 740 metros, que es la longitud de trenes considerada como objetivo de interoperabilidad, como bien decía su señoría, en la regulación de la Unión Europea para el espacio ferroviario único europeo. Además, si los incrementos de actividad lo requiriesen también posibilitaría actuaciones de mejora para ampliar su capacidad, que en cualquier caso están siendo estudiadas por ADIF con el explotador, y de ello se encargará la redacción de un proyecto constructivo.

En cuanto a las operaciones de carga y descarga, ADIF está preparando la contratación del proyecto para llevar a cabo una primera ampliación de la zona de carga y descarga, de manera que haga posible en un futuro el funcionamiento para trenes de 740 metros. Sabemos que tras la presentación del corredor atlántico el día 20 en Valladolid han aparecido noticias en prensa y hemos recibido preguntas parlamentarias que acusan al Gobierno de discriminación con Burgos. Eso se debería al nodo logístico de Burgos, si forma parte red global, red básica. Alrededor existe un debate. Quiero aprovechar la oportunidad que la pregunta me brinda en esta comparecencia para aclarar la situación. Tal como explicó la propia ministra hace unos días en su visita a la provincia, la terminal de intercambio viario ferroviario en Burgos, RRT por sus siglas en inglés, a la que está asociada Villafría, se incorporó al reglamento de Red Transeuropea en la revisión de mayo de 2017 como parte de la red global. Esta decisión estaba justificada por los tráfico anuales de 800 000 toneladas de esta terminal. En la actualidad el reglamento se encuentra en revisión y nada va a hacer que cambie esa condición de Red Transeuropea para esa terminal. Todas las versiones del nuevo reglamento contemplan la terminal asimilada a Burgos como parte de la red global, y esto significa que Burgos tendrá una terminal en la Red Transeuropea.

En cuanto a la financiación europea, quiero insistir que tanto el Mecanismo Conectar Europa, destinado exclusivamente a las redes transeuropeas, como otros mecanismos de financiación, como los fondos Feder, los Next Generation o el Plan de recuperación, cubren inversiones tanto sobre las infraestructuras de la red básica como de la red global indistintamente. En concreto, en el caso de los terminales, lo importante es que estén conectadas a la Red Transeuropea y aporten valor añadido, como sí lo hace la terminal de Villafría.

Por lo que respecta a la planificación estatal, la terminal de Villafría en Burgos no solo está incluida, sino que puedo garantizarle que vamos a seguir trabajando sobre ella y sobre las conexiones de Burgos con los distintos modos de transporte, apostando por mejorar las infraestructuras de la provincia como nodo logístico y vertebrador de una parte importante del territorio español, tal y como la propia ministra ha expresado públicamente.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 6

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene cincuenta segundos más. No sé si los quiere usar o pasamos directamente a la siguiente pregunta. **(Pausa)**.

— ACTUACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA EN LA PROVINCIA DE BURGOS DESDE JULIO DE 2018 Y PREVISTAS PARA EL FUTURO.

AUTOR: PEÑA CAMARERO, ESTHER (GS).

ZAMARRÓN MORENO, AGUSTÍN (GS).

(Número de expediente 181/002167).

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente pregunta le corresponde también a usted, señora Peña. Tiene la palabra.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Muchas gracias.

Se trata de una pregunta que va enlazado con la anterior, porque a veces en Burgos tenemos la sensación de haber perdido una década, la última década. Si analizamos el estado de todas las infraestructuras en 2011, el estado de la A-11 de la A-73 de la A-12, del tren directo, podemos afirmar que hemos estado en el dique seco hasta hace bien poco. Hay que decir las cosas claras. Todos los Gobiernos tienen un deber con la provincia de Burgos, pero también es cierto que hay que reconocer las cosas cuando se hacen bien o cuando se dan los pasos para desatascar lo que algunos dejaron durante años y años en un cajón, porque la realidad es tozuda. Prácticamente todas las infraestructuras, y lo vemos en todas las partes de la provincia, han dado pasos adelante en los últimos cuatro años, esto es innegable con datos técnicos y con datos presupuestarios, pero queremos más. En Burgos tenemos necesidad de más actuaciones. Yo hablaré de un Burgos en positivo, aunque algunos se dediquen a hablar fuera de Burgos de un Burgos en negativo. Burgos ofrece mucho: ubicación estratégica, 25 millones de metros cuadrados de suelo industrial competitivo, somos líderes en producción de energía renovable, tenemos dos centros tecnológicos, dos universidades, es la tercera ciudad más industrializada de nuestro país, la ciudad con la sexta renta per cápita más alta de España, prácticamente con pleno empleo, con un capital humano de excelencia formativa, es una ciudad y provincia potencia del norte de España. Necesitamos ser prioritarios para este Gobierno en las infraestructuras estratégicas, porque es cierto que cuando hablamos de estas cuestiones nos suceden dos cosas: en primer lugar, que sufrimos cierta ansiedad porque cosas que creemos necesarias, que tendrían que estar funcionando ya no lo están, y nos cuesta a veces reconocer los pasos que se dan; en segundo lugar, porque a veces se nos olvidan las cosas rápidamente, sobre todo las buenas. ¡Quién lo iba a decir! Este año pasado se inauguró el AVE, que parecía que nunca iba a llegar, la liberalización que decía de la AP-1, incluso nunca creímos que el tren directo iba a tener una partida en los Presupuestos Generales del Estado, y por fin, en los del año 2023 ha tenido que ser el Gobierno de Pedro Sánchez el que haya metido una partida de más de 5 millones para retirar la bateadora del túnel de Somosierra. Pero no se nos olvida en esta cuestión que tenemos muchos pasos que seguir dando para que la línea recta por fin sea una realidad.

Le aseguro, señor secretario general, que los socialistas burgaleses hemos sido, somos y seremos exigentes para que llegue a Burgos la inversión que merecemos y que nos permita seguir creciendo, creando empleo, atrayendo empresas y atajando la despoblación, sin varitas mágicas, porque con un trabajo serio, riguroso y muchas veces callado en ocasiones se consiguen imposibles que se hacen realidad. Esto lo saben bien mis conciudadanos. Conseguir que una autopista se libere cuando otro Gobierno ya tenía firmada la continuidad de la concesión es prueba inequívoca de que las cosas, aunque parezcan imposibles, trabajando se consiguen si se hace con empuje y con razones, exigiendo a todos, independientemente del color político. Así que en este caso ¿puede explicarnos qué ha hecho el Gobierno de España por Burgos y sus infraestructuras en estos cuatro años? Pero, sobre todo, ¿qué planes tiene para nuestra provincia?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para responder, tiene la palabra el señor Flores García.

El señor **EL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 7

Señoría, las actuaciones que está llevando a cabo el ministerio en Burgos, así como las que tiene previstas, son de gran relevancia, tanto cuantitativa como cualitativamente. Los presupuestos generales del Estado de 2023 prevén una inversión del MITMA en la provincia de 90,2 millones de euros, lo que supone un incremento del 18,4 %, que es muy significativo respecto a los mismos presupuestos de 2022.

En materia de carreteras, desde junio de 2018 se han licitado actuaciones en Burgos por importe de 219 millones de euros vinculados a obras, proyectos y contratos de conservación. Adicionalmente, justo el pasado 14 de marzo, hace apenas una semana o un poco más, el Gobierno autorizó un contrato de conservación y explotación de carreteras en Burgos por un importe estimado de 98 millones de euros, y en noviembre de 2021 pusimos en servicio el tramo de autovía A-73, Burgos-Aguilar de Campoo, entre Pedrosa de Valdelucio y Báscones de Valdivia, con una longitud de 12,2 kilómetros y una inversión de 55,5 millones de euros. Asimismo, en la autovía A-73 el pasado mes de enero licitamos las obras del tramo Quinatanaortuño-Montorio, de 11,6 kilómetros de longitud, por un importe de 126,9 millones de euros. Estamos impulsando el desarrollo de esta autovía que, como sabe, contribuirá a mejorar la comunicación de la zona oriental de Castilla y León con Cantabria y el corredor cantábrico.

En la autovía del Duero, A-11, el pasado mes de enero licitamos las obras del tramo de conexión de la variante de Aranda, con la N-122 en el entorno de Castrillo de la Vega. También en relación con la autovía del Duero, en julio del 2022 se aprobó el expediente de información pública y definitivamente el proyecto de trazado del tramo variante de Langa de Duero-variante de Aranda de Duero, de terminación de las obras resueltas en 2016. Actualmente estamos trabajando intensamente en la redacción del proyecto de construcción de este tramo para aprobarlo y poder licitar las obras este verano de 2023 por un importe de 167 millones de euros, cosa que así anunció la ministra hace unos días en Briviesca durante la presentación del programa de actuaciones de la autopista AP-1 al que antes se refería.

En agosto de 2021 iniciamos las obras de acondicionamiento de la N-1 entre Rubena y Fresno de Rodilla, en 5,8 kilómetros, y que supone una inversión de 8,17 millones de euros, así como hemos iniciado también la redacción del proyecto de terminación de la A-12, en Ibeas de Juarros, Burgos, también tras una resolución de obras que había tenido lugar. Desde junio de 2018 se han finalizado diferentes obras de conservación en Burgos, valoradas en más de 20 millones de euros, vinculadas fundamentalmente a la rehabilitación de firmes y reparación de estructuras.

Como decía antes, la AP-1, la que pudo liberar este Gobierno en 2018, la Burgos-Armiñón, pasó a ser gestionada de forma directa por el Estado y a ser gratuita gracias a la decisión del Gobierno de no prorrogar la concesión ni la existencia de peajes en esta infraestructura. Desde entonces se están llevando a cabo diversas actuaciones de mejora por 20,5 millones de euros. Pero justamente hace pocas semanas la propia ministra presentaba en Briviesca un programa de actuaciones para mejorar la resiliencia, funcionalidad, accesibilidad y seguridad de la autovía AP-1. Este programa contempla inversiones por 365 millones de euros destinados a ejecutar nuevos enlaces, remodelar existentes, habilitar terceros carriles, desarrollar una nueva conexión con la autovía A-12 y reforzar y construir aparcamientos seguros para vehículos pesados en áreas de servicio, entre otras actuaciones. Muchas de estas actuaciones ya se han diseñado en función de anteproyectos elaborados por el MITMA, y aquí podemos destacar los anteproyectos de los que ya se dispone de los dos nuevos enlaces en Monasterio de Rodríguez-Zuñeda. Asimismo, también en septiembre 2022 se aprobó el anteproyecto de adecuación y mejora de la AP-1, y ya se ha licitado la redacción del proyecto de tercer carril en los primeros 18 kilómetros, entre el nuevo enlace Zuñeda y el semienlace de Ameyugo, cuyas obras supondrán una inversión de 85 millones de euros, y que es el tramo más prioritario debido a su trazado y a las condiciones de los diferentes túneles de Pancorbo, etcétera. Este conjunto de actuaciones, este programa sobre la autopista AP-1, además de suponer una modificación sustancial del corredor, tendrá un impacto socioeconómico significativo, reduciendo tiempos de desplazamiento, mejorando la seguridad vial y mejorando la gestión del tráfico del propio corredor; un corredor que con la liberación del peaje vio incrementado en un 30 % su tráfico de forma global, así como un 120 % el tráfico de vehículos pesados.

Por lo que se refiere a infraestructuras ferroviarias —en la anterior pregunta creo que también han salido algunos de esos dos datos—, el hito de mayor importancia sin duda ha sido la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Venta de Baños-Burgos. La llegada de la alta velocidad a Burgos, con la puesta en servicio de este tramo de 86,5 kilómetros, representa un nuevo avance en las conexiones ferroviarias con el norte de España y da continuidad al corredor Madrid-Segovia-Valladolid-Venta de Baños, y el primer paso para su conexión con el País Vasco y la frontera francesa. Se trata de una inversión de 759 millones de euros que reduce los tiempos de viaje, mejora la fiabilidad y la capacidad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 8

circulaciones. Además, se ha dado el paso definitivo para la construcción de una nueva línea de alta velocidad entre Burgos y Vitoria, Vitoria-Gasteiz, licitando el pasado verano el contrato para redactar sus proyectos. Así, en el último consejo de administración de ADIF, del 28 febrero, se ha acordado la adjudicación del contrato de consultoría y asistencia técnica para la redacción de los proyectos constructivos de este tramo en cinco lotes por 20,95 millones de euros, una cifra que muestra la dimensión y el alcance de esta iniciativa. La redacción del proyecto constructivo constituye el paso previo para poder licitar las obras de esta nueva conexión, una línea de más de 100 kilómetros de longitud que supondrá una inversión cercana a los 1500 millones de euros.

Creo que queda claro el impulso que ha dado el Gobierno a las infraestructuras de Burgos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— ACTUACIONES DEL GOBIERNO EN LA LÍNEA FERROVIARIA ZAFRA-HUELVA.

AUTOR: RAMOS RODRÍGUEZ, JOSÉ LUIS (GS).

(Número de expediente 181/002020).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la siguiente pregunta, realizada por el Grupo Socialista, número de expediente 181/00202.

Esta pregunta está realizada por don José Luis Ramos. Tiene usted la palabra.

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

Buenas tardes, señorías. Bienvenido, señor secretario general de Infraestructuras. Había una reciente campaña de turismo en mi provincia, en Huelva, que decía: Huelva, descubridora, pero es una provincia por descubrir. También, desgraciadamente, es una provincia por descubrir para la inversión en infraestructuras y para la conectividad, y esto es lo más preocupante. Una década de absoluto olvido cuando necesitamos inversión en carreteras —escuchaba a la compañera y se me hacía la boca agua— tanto en la N-433 como en la N-435, no tenemos aeropuerto, no llega el AVE, y la conexión con Sevilla es totalmente inadecuada para la población. Por tanto, cualquier mejora o inversión en infraestructuras, como la que es objeto de esta pregunta, es esencial para el desarrollo económico y social de la provincia.

A pesar de carecer de herramientas, Huelva es la segunda provincia más exportadora de Andalucía, con una diversificación económica importante, con una industria química líder a nivel nacional e internacional, con un sector agroalimentario que lidera también los mercados europeos, con una minería pujante con la industria del cobre, con un turismo en auge, etcétera, sin embargo, lo vuelvo a repetir, necesitamos herramientas. Hoy hablamos de una de esas herramientas. Huelva es una provincia fronteriza con Portugal que tendría que ser una oportunidad, y fronteriza con Extremadura, que tendría que ser otra oportunidad. La conexión con Extremadura es estratégica y esencial, y lleva décadas abandonada esta línea férrea. Tanto es así que en 2013 el expresidente Rajoy en lugar de invertir un solo euro, lo que intentó fue cerrarla y abandonarla, repito, en 2013. Afortunadamente no lo consiguió y hoy nos encontramos ante una inversión del Gobierno central muy esperada en la provincia porque, evidentemente, la conexión con Extremadura es fundamental; la conexión ferroviaria de la salida de mercancías de Extremadura hacia el puerto de Huelva —estamos hablando del quinto puerto en tráfico y en operaciones de este país, como es el puerto de Huelva— es esencial. Pero también lo es la vertebración norte y sur de la provincia. Huelva es de las pocas provincia que no está vertebrada entre el norte y el sur, tenemos a la cuarta parte de la población desconectada de la capital. Desde mi municipio yo tardo una hora y cuarto en llegar al primer hospital comarcal, una hora y cuarto al primer hospital comarcal. Por tanto, esta infraestructura, señor secretario general, es esencial, es urgente y es necesaria.

Hoy interpelamos al Gobierno en su nombre para conocer qué inversiones se van a llevar a cabo en esta línea ferroviaria Huelva-Zafra, qué plazo van a tener esas inversiones, cuál va a ser el objeto de la renovación que esperemos que sea una renovación integral de la línea completa, y también qué va a suponer esta obra para los viajeros, para los usuarios, ya que es la única línea que tienen de conexión con la capital.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Flores para contestarle.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 9

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, quiero comenzar mencionando que este Gobierno apuesta por la red ferroviaria convencional como una infraestructura básica para la cohesión territorial, la movilidad del transporte, para cuestiones de las que su señoría hablaba y exponía en su pregunta. Prueba de ello es que en el ministerio aprobamos el pasado mes de diciembre la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria que define las prioridades de actuación para los próximos años, con un horizonte temporal hasta 2026. Este instrumento prevé una distribución equilibrada de inversiones por un total de 24 200 millones entre alta velocidad y red convencional, con especial atención a la mejora de cercanías y el impulso a los tráficos de mercancías. Además, estamos destinando una cantidad muy importante de los fondos europeos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia a la mejora y renovación de la red convencional, y la línea por la que se interesa, Zafra-Huelva, no es una excepción.

La línea Zafra-Huelva, como bien sabe, discurre de norte a sur por las comunidades de Extremadura y Andalucía, atravesando las provincias de Badajoz y Huelva a lo largo de 185 kilómetros. ADIF desarrolla la renovación integral de la infraestructura y protección de trincheras y estaciones en la mitad de la línea, en concreto en 90 kilómetros entre Jabugo y Huelva, con una inversión ya movilizado de 160 millones de euros. Se trata de actuaciones importantes de renovación de la superestructura y de la infraestructura, junto con nuevos sistemas de telecomunicaciones y señales electrónicas, que cuentan con financiación europea a través del Plan de recuperación. El conjunto de inversiones va a mejorar la fiabilidad y seguridad de las conexiones ferroviarias en esta línea y contribuirá a reducir los tiempos de viaje.

Como me pedía detalle, a continuación paso a describirle las actuaciones más destacadas. Desde junio de 2018 en esta línea ferroviaria se ha redactado y se encuentra ejecución el proyecto de renovación de vía del tramo Valdelamusca-Huelva. También se han redactado, y se encuentran en ejecución los siguientes proyectos de renovación de vía. Jabugo-Galaroza, adjudicada la obra el 21 de diciembre de 2022 por 16 millones de euros, IVA incluido, con un plazo de nueve meses, un trayecto de 9,4 kilómetros de vía que incluye las obras en el entorno de la estación de Jabugo; el proyecto de renovación de cinco puentes, obra adjudicada en el primer trimestre de 2023, por 1,8 millones de euros, con un plazo de ejecución de siete meses, con el objetivo de reforzar la durabilidad y la vida útil de los viaductos, mejorando sus condiciones de explotación; entre el p.k. 96-430 Calañas y el p.k. 129 se ha adjudicado la obra el 6 de marzo de 2023 por un importe de 46,9 millones de euros, obra adjudicada con un plazo de 12,5 meses, para actuar sobre esos 33,2 kilómetros. Entre las actuaciones de este contrato recientemente adjudicado se incluye la renovación integral de las vías general y de apartado, la mejora de la calidad de la vía mediante el desguarnecido y reposición de balasto, el montaje de vía nueva, carril y traviesas, y la mejora de la red de drenaje longitudinal y transversal. Asimismo, se abordará la renovación de la infraestructura, protección de taludes, de desmontes y terraplenes y tratamiento de los tramos en trinchera, la construcción de muertes guardabalasto y muros cunetas y el acondicionamiento de los pasos a nivel, así como la actuación en túneles.

Por otro lado, tenemos la variante Calañas-Peguerillas, una obra ya adjudicada por 37,18 millones de euros, IVA incluido, con un plazo de diez meses, contratada el 23 de mayo de 2022, cuyo inicio está previsto en 2023; Peguerillas-Huelva, cuyo contrato también está adjudicado por 5,38 millones de euros, que cuenta con fondos del Plan de recuperación, con un plazo de cinco meses, que está en ejecución cuya finalización está prevista en los próximos meses.

Por otro lado, también se ha adjudicado y se encuentra ejecución el proyecto consultivo de la supresión del bloqueo telefónico en la línea y la implantación del sistema de comunicaciones ferroviarias GSM-R. La obra comprende los tramos Zafra-los Rosales, Zafra-Huelva y Zafra-Llano de la Granja. Es una inversión de 54,8 millones adicionales y está en ejecución desde octubre de 2022.

Creo que a la vista de todos estos datos que le acabo de aportar se puede comprobar que estamos dando un impulso definitivo y firme a la renovación y modernización de la línea Zafra-Huelva. Las actuaciones son prioritarias para el ministerio, ya están en marcha muchas de ellas y con una dotación de recursos elevada que nos va a permitir hacerlo realidad en un plazo muy corto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 10

- **TIEMPO DURANTE EL QUE LOS EXTREMEÑOS NO PODRÁN CIRCULAR POR LA N-523 DEBIDO AL SOCAVÓN QUE HAY EN EL KILÓMETRO 45 DE DICHA VÍA.**
AUTOR: PÍRIZ MAYA, VÍCTOR VALENTÍN (GP).
(Número de expediente 181/002076).

El señor **PRESIDENTE**: Para formular la siguiente pregunta al secretario general de Infraestructuras, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Píriz Maya.

El señor **PÍRIZ MAYA**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. El 13 de diciembre comenzó una nueva humillación a los extremeños, una más: la N-523 amanecía con un socavón en su kilómetro 45. Hoy, tres meses y medio después, el socavón sigue exactamente igual, ni una máquina. No hablamos de una vía cualquiera, hablamos de la carretera —repito, carretera— que une Cáceres con Badajoz. No es autovía, pese a que podemos encontrar esta primera piedra (**muestra una foto**), puesta por el presidente Ibarra el 4 de noviembre de 2006, anunciando la autovía. Fue la primera y la última, como nos tiene acostumbrados el socialismo extremeño. En aquel caso, seis meses antes de las elecciones se puso aquella primera piedra, otra maqueta más, otro engaño más. Sigo con el socavón. Más de un mes después de producirse, en enero se abrió un vial alternativo que no permite el paso a los camiones y que la prensa regional tituló: Queda inaugurado este semáforo. Casi veinte cargos del ministerio acudieron al acto —acudieron a reírse en la cara de todos los extremeños— para explicar cómo iba a funcionar el desvío provisional —entre comillas— regulado por semáforos. Autovía no tenemos, carretera ahora tampoco, pero semáforo sí, aunque no siempre, porque a veces falla y se montan colas kilométricas, y no estoy exagerando. No estoy exagerando; la verdadera exageración es el desprecio a Extremadura de este Gobierno y del Partido Socialista. En Pontevedra se produjo un socavón parecido al extremeño un mes después y ya está arreglado. Y nosotros con semáforos y con promesas por escrito, a preguntas de este diputado, de que el socavón seguirá entre nosotros durante todo el verano al menos. ¿Qué le ha hecho Extremadura a este Gobierno? ¿Qué le hemos hecho los extremeños al Partido Socialista y a este Gobierno? Si se pueden arreglar socavones en un mes, ¿por qué no se arregla el nuestro? Si el socavón hubiera estado en Gavà, en el pueblo de la ministra, ¿seguiría ahí, con la carretera cortada, señor secretario? ¿Seguirían los camiones teniendo que hacer 50 kilómetros más sobre su recorrido inicial?

Ya estamos cansados de desprecios, de discriminaciones y de inauguraciones que son tomaduras de pelo, bochorno tras bochorno. Esta mañana, la última. Han inaugurado un edificio de juzgados que no se podrá poner en marcha hasta noviembre. ¿Por qué nos faltan al respeto cada día? ¿Por qué? ¿Qué le hemos hecho los extremeños al Partido Socialista? ¿Por qué vienen a cachondearse inaugurando un AVE que ni es AVE ni es eléctrico ni es nuevo? ¿Por qué eliminan frecuencias en autobús en más de 130 localidades extremeñas? ¿Por qué no se ejecutan las autovías prometidas con Huelva, Granada o Córdoba? ¿Por qué no se actualiza el sistema de aterrizaje en el aeropuerto de Badajoz? Nada, solo faltas de respeto. Lo único bueno es que en dos meses comenzaremos un nuevo camino, en el que nadie volverá a reírse de Extremadura y en el que nunca más un presidente extremeño volverá a estar sumiso, rendido y postrado ante el sanchismo. El 28 de mayo se acabó eso; se acabaron las faltas de respeto y las tomaduras de pelo; acaba la pesadilla. Tendremos una presidenta de la Junta que defenderá a los extremeños, porque mucha falta nos hace.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra para contestarle el señor secretario general de Infraestructuras, señor Flores. Tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, lamento decirle que no puedo compartir la serie de afirmaciones que ha hecho, sobre todo, porque no se ajustan a la realidad; no se ajusta a la realidad que no haya ninguna máquina en este momento, como ahora le explicaré; no se ajusta a la realidad que todos los socavones en todas partes tengan que tener el mismo periodo para su recuperación, porque hay cuestiones técnicas — se lo quiero recordar— que hacen que, dependiendo de qué tipo de obras se tengan que hacer, la duración nunca sea la misma. No sé si le tendremos más manía a los de Pontevedra, como ha dicho, que a los extremeños;

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 11

para nada, ni muchísimo menos, y ni cuestiones políticas ni nada. Lo único que mueve lo que se está haciendo es el rigor técnico y el rigor de hacer lo que es imprescindible y necesario.

Dicho lo cual, es cierto que en otoño de 2022 hubo unas abundantes precipitaciones, extraordinarias precipitaciones, por la borrasca Efraín que produjo daños de diversa consideración en diversos puntos de la Red de Carreteras del Estado y, especialmente, en la carretera N-523. Justamente el momento más crítico se produjo el martes 13 de diciembre, cuando, bajo una alerta naranja de la AEMET, las precipitaciones acumuladas en veinticuatro horas, según los datos oficiales, alcanzaron valores de hasta 119,4 milímetros. Las elevadas precipitaciones y los incrementos bruscos de caudales produjeron la inutilización del drenaje transversal sobre el Arroyo de la Troya, que fue arrancado por fuerza del agua, produciendo como consecuencia la necesidad de cortar a la circulación la carretera a la altura del kilómetro 45. Desde ese mismo día, los servicios del ministerio comenzaron a desarrollar trabajos de estabilización y evaluación de los daños en este punto y la determinación de la mejor solución a adoptar. Se ha trabajado de forma intensa y continuada en el establecimiento de itinerarios provisionales para el tráfico, y se está trabajando permanentemente en la mejora de los desvíos provisionales habilitados para que la afectación a sus usuarios sea la mínima posible. Evidentemente, se está trabajando intensamente en la reparación de los daños producidos por las lluvias para recuperar el trazado afectado. Los trabajos que se llevan a cabo son complejos, no obstante, y están avanzando conforme a la programación prevista. Tal y como explicó la ministra Raquel Sánchez en Cáceres el pasado mes de febrero, estamos trabajando con el objetivo de que las obras puedan estar finalizadas antes del verano o en el verano, marcando el ritmo, sobre todo, el cómo van funcionando. No fue el único punto donde se produjeron daños. Además de en este p.k. 45, donde se está reconstruyendo totalmente un puente —cuando quiera puede hacer una visita y verá las máquinas trabajando, estas que no ve— hay también otros cinco tramos en los que ha habido problemas; en todos ellos se ha actuado con la máxima celeridad y ya está recuperada totalmente, o a punto de recuperarse, la normalidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

— ACCIONES PARA ACORTAR EL RETRASO EN LA ENTREGA DE LOS TRENES ESTIPULADOS EN EL CONTRATO DE «SUMINISTRO DE TRENES DE ANCHO MÉTRICO Y ALPINOS, SUS PIEZAS DE PARQUE Y SU MANTENIMIENTO PARCIAL DURANTE 15 AÑOS».

AUTOR: DEL VALLE RODRÍGUEZ, EMILIO JESÚS (GVOX).

FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX).

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX).

DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX).

ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX).

MIRALLES MARTÍN, ONOFRE (GVOX).

VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX).

SEGURA JUST, JUAN CARLOS (GVOX).

(Número de expediente 181/002109).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta. Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor don Emilio del Valle. Tiene usted ahora la palabra.

El señor **DEL VALLE RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente. Señor secretario general de Infraestructuras, buenas tardes. Gracias por comparecer.

El 11 de febrero de 2019 fue publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público el anuncio de licitación del contrato de suministro de trenes de ancho métrico y alpinos, sus piezas de parque y su mantenimiento parcial durante quince años. Según el anuncio de licitación rectificado, de fecha 27 de febrero de 2019, el valor estimado del contrato ascendía a 329 276 328,07 euros, el plazo de ejecución sería de 220 meses y la licitación se dividiría en dos lotes. El 30 de junio de 2020 se formalizó acuerdo de adjudicación con la empresa Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, CAF. A principios de 2021, CAF comunicó a Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal, S.A. —Renfe— que las características técnicas especificadas contaban con un error en el cálculo de los gálibos, lo cual suponía que las dimensiones de los trenes nuevos no coincidían con las de los túneles de recorrido. Como consecuencia del mencionado error, se abrió una comisión entre ADIF, Renfe, CAF y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 12

analizar el caso y buscar alternativas, optándose, finalmente, por el denominado método comparativo, que implica que la construcción de los trenes se demore en torno a los dos años.

Hasta febrero de 2023 no se hace público el asunto, dado que el ministerio deliberadamente ocultó a los españoles tales hechos. Ante la polémica suscitada, el día 4 de febrero de 2023 la ministra de Transportes, doña Raquel Sánchez, se vio obligada a anunciar que se producirían ceses inminentes en Renfe y ADIF; que se constituiría un grupo de trabajo al que se invitaría a participar a los Gobiernos de las regiones más afectadas —Asturias y Cantabria—; que se tomarían todas las acciones para acortar el retraso en la entrega, esperando que el diseño de los nuevos trenes estuviera listo para el verano y que se pudiera iniciar su fabricación de manera inmediata. Este asunto ha sido objeto de mucha guasa; en Cantabria todos los políticos, no solo el señor Revilla —y yo como diputado de Cantabria— hemos tenido hasta problemas con este tema, porque hasta por la calle se nos decía que los políticos somos unos chapuzas. En conclusión, no solo se ha producido un importante despilfarro de dinero público sino también un retraso en la fabricación y entrega de los trenes, con la consiguiente privación a los ciudadanos de Asturias y Cantabria de su derecho a las infraestructuras de transporte necesarias para paliar las desigualdades territoriales y acabar con la división entre ciudadanos de primera y de segunda.

Por ello, el Grupo Parlamentario VOX formula la siguiente pregunta: ¿Qué acciones se están adoptando para acortar el retraso en la entrega de los trenes estipulados en el contrato de suministro de trenes de ancho métrico y alpinos, sus piezas de parque y su mantenimiento parcial durante quince años, expediente 201801669?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para responder, tiene la palabra el señor Flores García.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, antes de comenzar sí que creo que hay una idea importante a subrayar y para poner en contexto esta polémica. Tal y como se explicó desde el primer momento, no se ha construido ningún tren, no se ha proyectado ningún tren y tampoco se ha incurrido en un gasto público en relación con este contrato. Creo que eso es importante. Sí que hemos reconocido la falta de diligencia y creo que, además, se han tomado medidas oportunas. Como bien explicaba, se acordó con los Gobiernos regionales afectados, con Cantabria y Asturias, hacer el seguimiento exhaustivo de este contrato. De hecho, esta misma semana está prevista una nueva reunión con los consejeros autonómicos en la que seguro que se abordará esta cuestión y otras relacionadas con la mejora de los servicios y de la infraestructura en el marco de los planes de cercanías. El contrato original con CAF fijaba el 2024 para la finalización en la entrega. Cuando se hizo evidente el retraso, superior al normal para este tipo de contratos debido a esa indefinición que había en el método de diseño — en los gálibos no había ningún error, porque los gálibos eran conocidos, la medida exacta de los túneles se conocía perfectamente pero no existía la experiencia en la aplicación de este método y su regulación era ambigua puesto que no estaba regulado y ni siquiera en la propia normativa europea acababa de quedar regulado —, creo que se han asumido públicamente las responsabilidades y se ha producido un análisis detallado de la situación por las partes implicadas para revisar el calendario; a partir de ahí se están planteando las medidas posibles que permitan acortarlo.

En ese sentido, lo que usted comentaba, se ajusta a lo que estamos trabajando en este momento, que es poder disponer durante este año del diseño y proyecto de estos nuevos trenes, así como que en 2026 se puedan poner ya a circular —que es con lo que actualmente trabajamos— y con el deseo de poder acortar en la medida que fuese posible, por parte sobre todo del fabricante que es quien está trabajando en el método comparativo y en la aplicación de este método. Repito que para la Red Ferroviaria de Interés General, la RFIG, es un método absolutamente novedoso y que no estaba contemplado en su momento por parte de las diferentes instituciones ferroviarias cómo se debía aplicar. Estamos trabajando justamente para poder, en la medida que sea posible por parte del fabricante, reducir estos plazos, pero lo podremos conocer con más concreción a partir de que hayan trabajado sobre la aplicación de este método.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. (El señor Del Valle Rodríguez pide la palabra).

El señor **DEL VALLE RODRÍGUEZ**: Me quedan dos segundos.

El señor **PRESIDENTE**: Dos segundos dan para lo que dan.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 13

El señor **DEL VALLE RODRÍGUEZ**: ¿Reconoce los dos años de retraso?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Siempre hemos reconocido, desde el primer día, que había ese problema, reconocíamos los dos años de retraso; los reconocimos siempre desde el primer momento. Lo que no reconocemos es, como usted bien ha señalado, todo lo que se provocó, estos memes, este tipo de bromas que no se ajustaban a la realidad de lo que había ocurrido, aunque lo intentamos explicar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— INTENCIONES QUE TIENE EL GOBIERNO EN CUANTO A LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO NORTE DE LA VARIANTE OESTE DE CÓRDOBA.

AUTOR: LORITE LORITE, ANDRÉS (GP).
(Número de expediente 181/002148).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, efectuada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra para ello el señor don Andrés Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario general, Córdoba viene siendo discriminada durante los últimos cinco años en materia de inversiones, justamente los cinco años que lleva Sánchez en Moncloa. El hecho de estar a la cola de inversiones a nivel nacional produce déficit en infraestructuras fundamentales; poco es lo que se presupuesta, pero mucho menos es lo que se termina ejecutando. A pesar de ello, la ciudad tiene potencialidades logísticas y tiene la voluntad de posicionarse, desde el punto de vista logístico, como un nodo de primer nivel en el sur peninsular; la consecución de la ubicación en Córdoba de la base logística del Ejército de Tierra es un ariete también para ello.

Pero convendrá conmigo, señor Flores, que para eso hacen falta infraestructuras elementales y una de ellas es el tramo norte de la variante oeste de Córdoba, una infraestructura que lleva pendiente de ejecutarse desde el año 2006 y que ha de impulsarse entre la Administración General del Estado y la Junta de Andalucía; una infraestructura que vendría a darle continuidad al tramo ya culminado hace una década que une la autovía A-4 con la carretera del aeropuerto, para unir esta con la carretera de Palma del Río y dinamizar, desde el punto de vista logístico, esa zona poniente de la ciudad, ya que la conectaría con la red de autovías, daría acceso al Parque Joyero, al centro de exposiciones y al área logística de El Higuero.

En el año 2020, en concreto en octubre, la consejera de Fomento de la Junta de Andalucía trasladó un escrito al ministerio pidiendo retomar los compromisos previos en este sentido, para impulsar conjuntamente la infraestructura a través del correspondiente convenio de colaboración. Además de eso, pedía la reunión de la comisión de seguimiento que se había propuesto en el año 2006. Tras tres años, el ministerio no ha hecho absolutamente nada con respecto a este asunto, y lo peor es que hace recientes fechas, en una visita de la ministra Raquel Sánchez a mi ciudad, a Córdoba, dijo algo que, además de ser absolutamente incierto, es muy injusto, como es que el Gobierno está dispuesto a abordar la variante oeste cuando la Junta lo solicite. ¿Qué más necesitan ustedes, señor Flores? ¿Qué más necesita usted, señor secretario general, para impulsar la ejecución conjunta de la variante oeste de Córdoba? La Junta de Andalucía no solamente está pidiéndolo sino que además está dotándolo presupuestariamente, con fondos suficientes para dicha actuación. La pregunta, como usted sabe, es si hoy nos va a ofrecer un compromiso firme de impulso a la variante oeste de Córdoba, si nos va a ofrecer usted un horizonte temporal para dicha actuación y si, además, va a habilitar los fondos necesarios para esa infraestructura.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor Flores, ahora puede responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, como usted bien conoce, el tramo norte de la variante oeste de Córdoba es una actuación que se encuentra recogida en el protocolo firmado el 9 de octubre de 2006, hace más de cinco años. Se refería a los cinco años últimos de Gobierno, pero es que hace muchos años ya que se firmó ese protocolo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 14

por el entonces Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía. Dicho protocolo contemplaba la construcción del propio tramo norte de la variante oeste de Córdoba y la construcción del acondicionamiento de un enlace y la mejora del trazado de la A-4 desde el p.k. 404 al 408, actuación conocida como la variante de Porcelanosa. El protocolo establecía que las obras serían proyectadas, contratadas y ejecutadas por el Ministerio de Fomento y, asimismo, fijaba las cantidades a aportar por el ministerio y por la Junta para financiar las actuaciones. Además, el protocolo exigía que al finalizar las obras la Junta de Andalucía asumiese la titularidad de los siguientes tramos: la conexión entre la A-3050 con la A-4 y el tramo norte de la variante oeste de Córdoba una vez ejecutado. Si bien es cierto que un protocolo no tiene la fuerza jurídica que pudiese tener un convenio para obligar a las partes, la realidad es que el Ministerio de Fomento ejecutó el acondicionamiento y mejora del enlace entre la A-4 y la A-3050, o variante de Porcelanosa, y, sin embargo, la Junta no ha respondido de la misma manera, más allá de las cartas. En realidad, en ningún momento se ha hecho cargo de la conservación del tramo que le correspondía ni ha solicitado propuesta de cesión del mismo ni tampoco ha abonado a este ministerio el importe de la actuación que le correspondía financiar.

En lo referente al proyecto del tramo norte de la variante oeste de Córdoba, fue redactado y finalizó su redacción en 2015, hace más de cinco años, durante el Gobierno del Partido Popular, momento en que el proyecto no tuvo más tramitación, se puso en un cajón y aquel Gobierno desistió de su aprobación y, por lo tanto, no se llevó a cabo su ejecución. Actualmente para retomar el proyecto es necesario realizar los trámites para su actualización, para lo que hay contemplada en los Presupuestos Generales de 2023 una partida de medio millón de euros. En cualquier caso y dado el interés mostrado por la Junta de Andalucía, que se ha dirigido al ministerio para reactivar los compromisos recogidos en el protocolo de 2006, vamos a convocar próximamente una reunión desde el ministerio entre ambas administraciones para retomar, y en su caso revisar, los compromisos adoptados y articular los mecanismos necesarios para el impulso y desarrollo de este proyecto.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— ACTUACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA EN EXTREMADURA EN LA XIV LEGISLATURA.

AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS).

(Número de expediente 181/002165).

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente pregunta, dirigida al secretario general de Infraestructuras, por parte ahora del Grupo Parlamentario Socialista. Señor Ramos Esteban, tiene usted la palabra.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Extremadura, la gran olvidada. Es la sensación que tenemos los extremeños, y tenemos demasiados capítulos a lo largo de la historia que nos hacen pensar así. Algunos de los más representativos y significativos se dieron en los últimos Gobierno del Partido Popular, incluso de Gobiernos anteriores. Se pararon las obras del AVE que estaban en marcha; se dejó caducar la declaración de impacto ambiental de AVE en la zona de Castilla-La Mancha; los proyectos de muchas de las obras estaban sin redactar y las obras sin empezar. Pero eso ha cambiado, y hay que reconocerlo, con este Gobierno. Se ha puesto en servicio el primer tramo de la nueva infraestructura ferroviaria entre Plasencia y Badajoz, y este año se pondrá en servicio el *bypass* de Mérida y la electrificación. Las obras siguen a buen ritmo entre Navalmoral de la Mata y Plasencia, y lo he podido comprobar en primera persona hace relativamente poco. Se ha lanzado la nueva estación de Plasencia y la electrificación de la línea convencional, dos proyectos que el Partido Popular nunca tuvo previstos, además de la mejora y electrificación del Mérida-Puertollano.

Se ha licitado el primer tramo de la autovía Cáceres-Badajoz. Antes se preguntaba aquí sobre el gran socavón que hay en la carretera Badajoz-Cáceres; yo lo he podido comprobar, yo sí he podido pasar por él, y he visto cómo la gente está trabajando. Pero lo más importante para los extremeños, para los cacereños y la gente de Badajoz es que se pusiera en marcha la autovía y, una vez más, es el Gobierno socialista quien lo pone en marcha. Se ha puesto en marcha la variante de Malpartida de Cáceres y el puente de Cabezuela, dos obras que van a empezar próximamente y que estaban pendientes desde hace muchísimos años. Todas estas obras van a empezar ya. Se está impulsando la avenida Martín Palomino, en Plasencia, que estaba pendiente y era una demanda de los placentinos y que es, otra vez más, una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 15

muestra de que el Gobierno socialista siempre piensa en los extremeños, siempre piensa en los cacereños. Se ha empezado la obra de la variante de Zafra. Se ha licitado la humanización de la entrada norte de Mérida y la entrada sur, y de Ricardo Carapeto, en Badajoz. Evidentemente, todo esto estaba pendiente durante los Gobiernos del Partido Popular.

Reconocemos que no tenemos tiempo que perder, tenemos que recuperar todo lo que perdieron los Gobiernos anteriores y no podemos permitirnos que otro Gobierno haga lo que hizo el último Gobierno del Partido Popular, parando las obras, no redactando proyectos y no licitando ninguna de las obras pendientes. Siempre he defendido a Extremadura y siempre lo voy a hacer, gobierne el Partido Popular, gobierne el Partido Socialista o gobierne quien gobierne. Por eso siempre me ha llamado la atención cómo alzan la voz los diputados del Partido Popular cuando están en la oposición y callan cuando están en el Gobierno. **(El señor Piriz Maya: ¡Telita, macho!).**

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ruego, por favor, no hagan comentarios sobre las preguntas que se hagan y se respeten los unos a los otros.

Para responder a las preguntas, señor Flores, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana estamos impulsando de forma decidida las actuaciones vinculadas con la mejora de las infraestructuras y la movilidad de los extremeños. Para la Comunidad Autónoma de Extremadura en los Presupuestos Generales del Estado 2023 se destina una inversión del grupo MITMA que asciende a 346,10 millones de euros, lo que supone un incremento del 11 % en relación con las partidas destinadas en el año 2022. Con ese esfuerzo inversor, la Comunidad Autónoma de Extremadura es la segunda comunidad autónoma en volumen de inversión en relación a su PIB.

En materia de carreteras —algunas ya han sido citadas, pero volveré a citarlas— desde junio de 2018 se han licitado actuaciones en Extremadura por importe de 315 millones de euros vinculados a obras, proyectos y contratos de conservación. El 11 junio de 2022 hemos iniciado las obras de la variante de Zafra —23,3 millones de euros de inversión—; en octubre de 2022 licitamos las obras de la duplicación del acceso sur a Badajoz, con una inversión de 25,2 millones de euros; en noviembre de 2022 licitamos las obras de acondicionamiento de la avenida Ricardo Carapeto, en Badajoz, como indicaba, por importe de 1,5 millones de euros; en enero de 2023 se licitaron las obras de rehabilitación superficial y puntualmente estructural del firme de la autovía A-5 entre Badajoz este y Badajoz oeste, por 18,5 millones de euros. Hemos iniciado la redacción del proyecto del tramo de Torrefresneda a Santa Amalia de la autovía A-43 y el estudio informativo del acondicionamiento de la carretera N-430, de Badajoz a Valencia por Almansa. En la autovía A-58 hemos licitado y adjudicado el pasado mes de febrero las obras del primer tramo —contratado, formalizado ya ese contrato— entre la A-66 y el Río Ayuela, con una inversión de 78 millones de euros; además, en la autovía A-58 el pasado mes de octubre de 2022 licitamos el proyecto del tramo Bótoa-Badajoz por 80,7 millones de euros. Hemos iniciado también las obras de construcción del nuevo puente en la N-110, en la travesía de Cabezuela del Valle, con una inversión de 7,4 millones de euros, y formalizado contrato de obras de la variante de Malpartida de la N-521, con una inversión de 43 millones de euros. Igualmente, como también indicaba su señoría, la humanización de la avenida Martín Palomino, en Plasencia, en que lo que se refiere al desarrollo de los compromisos adquiridos por el MITMA con la Junta de Extremadura y el Ayuntamiento de la ciudad. Por último, en lo que se refiere a carreteras, estamos impulsando estudios para el desarrollo de la autovía A-81, Badajoz-Córdoba-Granada, y la autovía A-83, entre Zafra y Huelva.

Por lo que respecta a la infraestructura ferroviaria, aquí también hemos puesto en servicio —como le indicaba— la primera fase de la conexión ferroviaria Plasencia-Cáceres-Badajoz en julio. Esto ha significado una inversión de 1700 millones de euros de una inversión total para la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura que se estima en 3800, con un trazado de 137 kilómetros. Incluye estructuras singulares como dos túneles y veintiocho viaductos, entre los que hay que destacar el de Almonte, de 996 metros, y el viaducto del Tajo, de 1,5 kilómetros. La construcción de este corredor ha conllevado la remodelación y adaptación de los servicios de alta velocidad en las diferentes estaciones. Por otro lado, en lo que se refiere a Talayuela-Plasencia, hemos adjudicado e iniciado las obras de cinco subtramos y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 16

también finalizado en octubre y noviembre de 2022 las obras del *bypass* de Mérida. Asimismo, hemos adjudicado e iniciado la obra del montaje de vías del *bypass* de Mérida; me refería antes a que habían finalizado las obras de plataforma, por tanto avanzamos en una infraestructura, segura y moderna. Hemos dado importantes pasos en la mejora de otras líneas de la red convencional: la línea Ciudad Real-Badajoz, Mérida-Los Rosales y Zafra-Huelva, a la que ya antes me había referido y que por tanto ahora no volveré a detallar.

Continuamos trabajando con diferentes hitos a alcanzar en 2023 para las infraestructuras ferroviarias, como la puesta en servicio de la fase 2 del tramo Plasencia-Cáceres-Badajoz, o lo que es lo mismo su electrificación, y la finalización de las obras del subtramo Toril-Río Tiétar. En definitiva, ha sido un repaso amplio, exhaustivo, y aun así se han quedado cosas en el tintero que demuestran el compromiso del Gobierno con Extremadura y con la mejora de la movilidad y el transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— VALORACIÓN DE LAS MEJORAS EN LA LÍNEA FERROVIARIA SORIA-TORRALBA.

AUTOR: ANTÓN CACHO, JAVIER (GS).
(Número de expediente 181/002168).

El señor **PRESIDENTE**: Siguiendo pregunta, del Grupo Parlamentario Socialista, dirigida también al secretario general de Infraestructuras. Tiene la palabra el señor don Javier Antón Cacho.

El señor **ANTÓN CACHO**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señor Flores, por su presencia.

Hace un par de semanas tuve la oportunidad de acompañar a la ministra, precisamente para explicar las actuaciones que desde su ministerio había realizado en la línea ferroviaria Soria-Torralba. La pregunta es: ¿Por qué insiste usted en esta iniciativa? ¿Por qué quiere usted seguir preguntando? La respuesta es sencilla: porque la memoria es muy frágil y al final las actuaciones enseguida se olvidan y, sobre todo, algunos de manera interesada quieren que pasen completamente desapercibidas. Me refiero, por ejemplo, a la iniciativa que los senadores del Partido Popular han presentado para exigir a un Gobierno, que está invirtiendo más que nunca en el sistema ferroviario soriano, nuevas conexiones cuando todavía estamos terminando estas, un poco con ese objetivo de tapar la visita o enturbiarla, etcétera, pidiendo esa conexión que ahora todo el mundo pide entre el corredor mediterráneo y el atlántico; se ha puesto de moda, ahora todo el mundo exige, pide, etcétera.

Sin embargo, alguien tirando de memoria o haciendo hemeroteca puede comprobar cómo el Partido Popular, en esta misma infraestructura que ahora mismo estamos a puntito de acabar, llegó a pagar 837 000 euros por rescindir el contrato que nosotros hemos tenido que recuperar; estos dos modelos, estas dos formas de actuar —la austericida por parte del Partido Popular y la inversora por parte de nuestro Gobierno— tienen que quedar claras. Además, creo que es importante que en estas preguntas, en las que normalmente sus señorías insisten en lo que no se ha hecho, de vez en cuando el que quede constancia de lo que sí se hace tiene su importancia, sobre todo porque estamos hablando de unas inversiones de más de 80 millones, que no solamente recuperan ese contrato que el Partido Popular pagó para que no se hiciera sino que vuelven a modificar trazados de las intervenciones que se hicieron hace un año e interviene en la estación del Cañuelo, tanto en las vías como en la propia estación, con un compromiso de una inversión de 4 millones de euros. Además, también existe otro compromiso importante en el que el Partido Socialista de Soria lleva insistiendo desde hace bastante tiempo, y es en la reapertura de la línea Soria-Castejón. Hay un compromiso de este Gobierno que se demuestra con esos casi 350 000 euros para un estudio de alternativas para la reapertura de esa vía que, sin lugar a dudas — en el caso de que sea viable, y esperemos que así sea—, nos permita enlazar con el corredor mediterráneo a través de Castejón y coloque a Soria dentro de esta red europea de vías que a mi juicio es muy importante.

Para terminar, la pregunta es: ¿Cuándo tienen previsto terminar estas obras, que han sufrido algún retraso por culpa de las inclemencias meteorológicas, y también las negociaciones necesarias con Renfe para mejorar esas frecuencias y esos tiempos que, según tengo entendido, esta obra va a facilitar?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra para contestar el señor secretario general de Infraestructuras, señor Flores.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 17

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, quiero comenzar mi intervención —igual que antes con Zafra-Huelva— destacando la importancia que tiene para nosotros la red convencional, más allá de las grandes obras en la red de alta velocidad. También quisiera destacar la apuesta importante por la provincia de Soria, que demuestra el compromiso del Gobierno con este territorio. Los Presupuestos Generales del Estado para 2023 confirman un incremento de la inversión prevista en un 27 %, un total de 107 millones de euros, lo que la convierte en la cuarta provincia en inversión per cápita.

Ya que su pregunta se centra en la línea convencional, en Soria-Torralba, voy a detallar las acciones que este ministerio está impulsando para hacer realidad, por fin, una verdadera renovación integral de la línea en toda su longitud. Se trata de una línea convencional de 92,7 kilómetros. Los trabajos que están en marcha desde el año pasado tienen una inversión superior a los 75 millones de euros, que financiamos a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y tienen como fin la modernización de la infraestructura y superestructura, reduciendo el nivel de incidencias y actuaciones de mantenimiento, de manera que se puede obtener una mayor fiabilidad de la línea y una mejor calidad en el servicio prestado. Así cabe destacar que en estos últimos años hemos redactado los proyectos de renovación, los hemos aprobado, y hemos puesto en marcha las obras a lo largo de toda la línea. Concretamente, la renovación de vía entre los PK del 0/00-13/000 y del 58/480-92/704. Las actuaciones en la línea Torralba y Soria se centran en estos dos tramos, el que discurre desde la actuación de Torralba sentido Soria, 13 kilómetros, y un segundo tramo de 34 kilómetros en el tramo final de la línea desde Coscurita hasta la capital soriana. La obra está en ejecución desde abril del año pasado por un importe de 19,5 millones de euros y tiene un plazo de ejecución de veinte meses. Por otra parte, está en marcha la mejora del trazado del tramo intermedio. Esta obra también está en ejecución, en este caso es de julio del 2022, por 6,56 millones de euros y tiene un plazo de doce meses. Esta también cuenta con fondos del Plan de recuperación y la redacción del proyecto se había iniciado en junio de 2020. Además, también está en marcha la supresión del bloqueo telefónico e implantación del GSM-R. Esto va en paralelo a estas obras de renovación integral de la superestructura y son unas obras evidentemente de gran calado y también de grandes inversiones. Dentro del plan de supresión de bloqueos tecnológicos que ADIF tiene en desarrollo en toda la red convencional se eliminará el bloqueo telefónico del tramo Torralba-Soria para lo que se está implantando el sistema más moderno de explotación, BLAU, y la obra está en ejecución desde septiembre del 2022 por un importe de 10,26 millones de euros y con un plazo de quince meses. Igualmente se va implantando la tecnología de telecomunicaciones GSM-R, que garantiza el contacto permanente entre el maquinista del tren y los centros de regulación de circulación. Una obra en ejecución desde mayo del 2022 por 9,95 millones de euros y tiene un plazo de ejecución de quince meses. Además se incluyen cuarenta y ocho meses de mantenimiento, que también es otra obra financiada por el Plan de recuperación. De igual manera también se ha iniciado la obra de remodelación y de reordenación de la playa de vías de la estación de Soria. La obra se inició en octubre del 2022 por 1,15 millones de euros y tiene un plazo de 4,5 meses. Hay que destacar que se han adjudicado los suministros de la renovación por un valor de 24,72 millones de euros, IVA incluido.

Las obras se abordan en dos fases. La primera incluye trabajos que requieren plazos prolongados de ejecución y son incompatibles con la prestación del servicio ferroviario. Por eso, también quiero pedir disculpas a todos los usuarios por la afectación que puedan estar sufriendo por esta interrupción del servicio desde el 1 de octubre. Estamos trabajando para que la recuperación sea lo antes posible, pero estará en función del desarrollo de las propias obras y esperamos que pueda ser a lo largo de esta primavera. La segunda fase contempla actuaciones compatibles con la circulación y estas ya se realizarán aprovechando las bandas de mantenimiento, que son franjas del día o de la noche en las que no hay servicios comerciales, en las que podremos llevar a cabo este tipo de operaciones. Como bien indicaba su señoría, hay además un estudio de viabilidad importante, que es el de la reapertura del tramo Soria-Castejón. Hemos lanzado ese estudio de viabilidad para la reapertura de este tramo, porque queremos evaluar una nueva conexión a Soria desde el Corredor Cantábrico Mediterráneo a la altura de Castejón, y es un primer paso imprescindible para poder avanzar en las fases posteriores. En resumen, la valoración del Gobierno no puede ser otra que felicitarnos por el impulso que se está dando a la conexión ferroviaria con Soria a través de esta línea. Celebramos que Soria esté a un paso de mejorar su conexión ferroviaria de manera indiscutible gracias al compromiso adoptado por este Gobierno y por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana durante los últimos cuatro años.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 18

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **RAZONES QUE JUSTIFICAN EL ABANDONO CONSTANTE DEL DESARROLLO DEL CORREDOR ATLÁNTICO POR PARTE DEL GOBIERNO, ASÍ COMO IMPACTO QUE ESTÁ TENIENDO DICHA SITUACIÓN PARA ESPAÑA.**

AUTOR: FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX).

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX).

DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX).

ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX).

MIRALLES MARTÍN, ONOFRE (GVOX).

VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX).

SEGURA JUST, JUAN CARLOS (GVOX).

(Número de expediente 181/002174).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a seguir con el secretario general de Infraestructuras.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario VOX, al señor don Juan Carlos Segura Just, tiene usted la palabra.

El señor **SEGURA JUST**: Buenas tardes.

Le formulo la pregunta con el siguiente enunciado textual, que es: Razones que justifican el abandono constante del desarrollo del Corredor Atlántico por parte del Gobierno, así como el impacto que está teniendo dicha situación para España. Evidentemente, soy consciente de que, a diferencia del Corredor Mediterráneo que podríamos decir que prácticamente es una vía única, el Corredor Atlántico está regido por una gran capilaridad, porque son muchas vías que al final convergen en Irún, abarcan todo lo que es el centro hasta el oeste de España y afecta a once comunidades autónomas, y ahí tiene su importancia. A mí me extraña mucho que el Ministerio de Transportes anunció con bombo y platillo 16 000 millones de euros de inversión en el Corredor Atlántico y en los presupuestos generales del Estado solamente se hablaba de 1648 millones. O sea, yo he hecho las cuentas y me faltan 14 352 millones de inversión. Me gustaría saber qué se va a hacer al final con este dinero, si es que se tiene, porque yo parto del concepto que si el Gobierno no tiene dinero ni para pagar las pensiones difícilmente va a encontrar 14 352 millones de euros para invertirlos en vías de ferrocarril.

También quiero dejar constancia de que hay 448 puentes que están afectados por un tema de corrosión en las estructuras, y este es un tema muy grave, porque imagínese usted la siniestralidad que supondría si se cayera un tren al vacío. De estos 448 puentes, 300 son de urgencia perentoria en el aspecto de que el tren tiene que ir a 30 kilómetros por hora, muy lentamente, para no forzar la estructura del tren. Insisto, el Ministerio de Transportes habla de grandes cifras de dinero, pero el ciudadano no ve esta realización económica, no la ve. Parece un poco aquel embaucador que te habla de muchas cifras y luego le dices tú hablas mucho de la inversión, pero dónde está el dinero, como dicen: *Show me the money*. Pues no hay dinero, no te lo enseña. Habla mucho, pero no hace nada. Con lo cual me da la sensación, por lo que estoy viendo, que el Ministerio de Transportes está invirtiendo en aquellas comunidades autónomas con las que tiene deudas como Cataluña o con las que le interesa estar a buenas por afinidad ideológica, como Valencia, ahí las obras del Corredor Mediterráneo están terminadas, pero en otras comunidades, como por ejemplo en Castilla y León, a la que le afecta tremendamente el Corredor Atlántico, ahí las obras brillan por su ausencia y da la sensación de que el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, en cierta forma quiere castigar a estas comunidades autónomas en las cuales no manda el PSOE. No sé, yo, como simple diputado, llego a la conclusión, como muchos ciudadanos, que da la sensación que en este país si quieres que te hagan una vía de tren tienes que ser amigo de Putito Bernie o, si no, no hay otra posibilidad de conseguirlo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe un segundito. Les ruego, por favor, que no hagan comentarios que no vienen a cuento y que son bastante obscenos. Además, de verdad se lo digo, no vienen a cuento. **(El señor Segura Just pronuncia palabras que no se perciben)**. Discúlpeme, porque estoy en el uso de la palabra. **(El señor Segura Just: El caso del señor Bernie y pregúnteselo a él que ha recurrido a citas prácticas)**. Disculpe, no tiene usted la palabra. He encontrado que ha atentado, sobre todo en los términos en los que se ha referido usted, al decoro de esta institución.

Ahora puede usted responder.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 19

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, antes que nada, quiero decirle que en estos números que da hay 1648 millones que son para este año, porque el resto del dinero tendrá que llegar los siguientes años y en el presupuesto del resto de los años. No hay más misterio que ese cuando uno ve por qué son estas cifras. Es un dinero que tenemos que invertir este año. Antes de entrar ya en una explicación quizá más genérica, usted ha asistido a las explicaciones que he dado, por ejemplo, sobre la provincia de Castilla y León, y a las inversiones ferroviarias que se han hecho en Burgos, que evidentemente ilustran que en Castilla y León también se está invirtiendo muchísimo, y eso lo he hecho para Burgos, pero podría haberlo hecho para León, para Valladolid y lo podría haber hecho de la misma manera para otras provincias. Evidentemente, y también antes de entrar ya un poco más en lo que es la intervención de contestar a la pregunta más concreta, como se han hecho alusiones a los temas de los puentes, etcétera, esos 300 puentes, no sé de dónde sale exactamente esa cifra y ese nivel, pero evidentemente para el responsable de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias está para atajar cualquier problema que tenga un puente y para hacer las actuaciones que correspondan para asegurar la estabilidad y, evidentemente, el buen servicio. A nadie se le escapa que en la red de nueve corredores prioritarios que ha declarado la Unión Europea, el Mediterráneo y el Atlántico son dos de los que pasan por nuestro país, y para nosotros ambos tienen una importancia estratégica para alcanzar los objetivos de la Unión Europea en materia de movilidad y transporte. En cuanto al Corredor Atlántico recordaría siempre la ampliación que se realizó, porque justamente, como usted mismo señalaba, muchas de las ramificaciones que dispone el Corredor Atlántico se aplicaron a partir del 2018 y se aprobaron en el 2021. Todo el noroeste había quedado fuera del corredor, toda la conexión de Navarra y de Zaragoza había quedado fuera, y que ese corredor realmente abarcase esas once comunidades fue un impulso de este Gobierno para que eso fuese así. Es evidente que es una lástima que no se quieran ver los avances que se están haciendo, especialmente en los proyectos que son prioritarios y estratégicos para el país, retorciendo además argumentos y buscando una confrontación entre territorios, entre corredores, que es lo que tampoco ayuda ni suma a nadie, ni a unos ni a otros.

Hace apenas veinte días presentamos en Asturias al comisionado para el Corredor Atlántico y la apuesta de este Gobierno para desplegar y renovar el corredor en los próximos años. Es un corredor clave para el desarrollo económico y social de España, para esas once comunidades, pero también para el conjunto de España y para las conexiones con Europa sin la descarbonización. Es un reto importante, mayúsculo, ya que esto es una conexión multimodal que abarca 5300 kilómetros a lo largo de Europa en la última propuesta de ampliación. Por tanto, creo que no nos podemos quedar atrás y tanto en lo que son los puertos, los aeropuertos, las estaciones intermodales y los nodos urbanos hemos de saber aprovechar esta oportunidad en esas once autonomías para que ese 65% de la población española se vea servido por este Corredor Atlántico. Si ven el despliegue del corredor en el mapa de España verán que no exagero su importancia, porque prácticamente abarca toda la mitad del territorio español, desde el más occidental en Galicia hasta el más meridional llegando a Algeciras. El interés del Gobierno pasa, evidentemente, por liderar el desarrollo de este eje de la red básica que vertebra. Junto con la creación del comisionado nos hemos comprometido a elaborar en los próximos meses un plan director. Plan director que disponga de un enfoque global para completar y ampliar la red de infraestructuras y que autoexplique y explique lo que es el propio corredor y las actuaciones que lo componen. En la propia presentación del comisionado se dieron datos sobre inversiones en las infraestructuras, más allá de lo ya ejecutado, se hablaba de estos 16000 millones, a los que usted justamente se refería, y cómo se desglosan en obras de nueva construcción, hay más de 12000, pero también en obras de renovación por casi 4000 millones de euros, y esos 1648 que se equiparan también, con los aproximadamente 1600 millones del Corredor Mediterráneo, en ambos corredores con una inversión similar. Son cifras que detrás de ellas lo que hay son muchísimas actuaciones en marcha, algunas, como ya digo, se las hemos explicado antes, con proyectos, con expedientes de obras, con recursos y además, con la creación del comisionado, sobre todo lo que buscamos es ir más allá de lo que es propiamente la construcción de la infraestructura en sí, sino también dar oportunidades a los territorios para la configuración de servicios para que se suban las mercancías al tren, que es la gran oportunidad para hacer más competitivo nuestro tejido productivo. Esa es una de las voluntades claves del comisionado: Lograr construir modelos de negocio de logística con el eje productivo para que sea posible ese incremento en la cuota modal y realmente sepamos aprovechar esta oportunidad del corredor entre todos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 20

— **MEDIDAS PARA CONSEGUIR REDUCIR LA SINIESTRALIDAD VIAL QUE SE PRODUCE EN EL N-430.**

**AUTOR: CHAMORRO DELMO, RICARDO (GVOX).
FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX).
RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX).
DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX).
ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX).
MIRALLES MARTÍN, ONOFRE (GVOX).
VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX).
SEGURA JUST, JUAN CARLOS (GVOX).
(Número de expediente 181/002175).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos a la última cuestión al secretario general de Infraestructuras. Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra, para realizar la siguiente pregunta, don Ricardo Chamorro Delmo.

El señor **CHAMORRO DELMO**: Buenas tardes. Es que tengo aquí al compañero que es bastante alto, los santanderinos son así.

Buenas tardes y muchas gracias por venir a contestar nuestras preguntas. Le quería especificar el tema de un problema que afecta a mi provincia, a la provincia de Ciudad Real y a la provincia de Badajoz, que es la carretera N-430, en el tramo entre la provincia de Ciudad Real y Extremadura, que, como usted sabe, tiene una alta siniestralidad y es el paso habitual de transportes de mercancías desde Levante a Portugal. Este tramo afecta a medio centenar de municipios de Ciudad Real y Extremadura, por donde pasa la vía, y que sufren constantemente accidentes de tráfico por la mala situación de la vía. De hecho, además es dramático lo que está ocurriendo con la N-430 desde hace muchísimo tiempo y consideramos que es necesario agilizar los plazos para la adecuación de la carretera. Hay un proyecto de 350 millones de euros que está aprobado, pero todavía no está ejecutado. Por otra parte, nos interesa también saber si al final se ha descartado de manera completa la A-43 que tendría que pasar precisamente por allí, porque es el paso normal desde Levante a Portugal desde el punto de vista económico, de transportes y también de la seguridad de todos esos pueblos que están entre Extremadura y la provincia de Ciudad Real. Dicen que se ha descartado esa A-43, tanto el trazado norte como el trazado sur, que ahora mismo ya no se va a hacer la A-43, y para mi provincia es importantísimo saber qué es lo que va a hacer el Gobierno y cómo. Porque, que se haya descartado esa autovía es absolutamente preocupante y lo más preocupante de todo es que la mala situación de la vía está causando muertos y fallecidos casi todos los días. Esta es una situación absolutamente dramática para muchísima gente que además vive en una zona, que es la provincia de Ciudad Real, y son pueblos de la España despoblada que muchas veces, tanto a este Gobierno como a muchos políticos se les llena la boca de preocupación con respecto a la España despoblada, y es que esa autovía o ese desdoblamiento de la vía podría traer riqueza económica para España, para acabar con esos dramas de los fallecimientos y también para traer riqueza a la España despoblada. Por tanto, no entendemos cómo en una provincia como la de Ciudad Real haya sido descartada esta infraestructura tan importante, ni por el trazado sur ni por el trazado norte. ¿Qué es lo que ocurre? Una provincia que está en el centro de España y todos los camiones y todos los transportes que vienen de la zona de Levante que tienen que pasar por Extremadura y que tienen que ir a Portugal ahora mismo van por una carretera que no tiene ningún tipo de condiciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para responder tiene la palabra el señor secretario general de Infraestructuras, señor Flores.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para la Dirección General de Carreteras y para esta secretaría es una prioridad la seguridad de las infraestructuras y la seguridad de las personas en su circulación por nuestras infraestructuras, por las carreteras que gestionamos. En ese sentido, en la red de carreteras se realizan de forma permanente actuaciones de mantenimiento y mejora al tiempo que construimos nuevas infraestructuras, autovías, etcétera. Me gustaría destacar el ingente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 21

trabajo que realizan los miles de trabajadores del ministerio y las empresas del sector, igual que en otras administraciones, veinticuatro horas, los 365 días del año, para asegurar que disponemos de una red de carreteras segura y en las mejores condiciones. Muchas veces es un trabajo que pasa desapercibido, pero que evidentemente es absolutamente necesario y salva vidas. Lo quiero destacar porque como su pregunta gira en torno a la seguridad viaria, que es un tema que no sale tanto muchas veces, lo quisiera destacar, porque creo que hacen un trabajo excepcional y que pasa muy desapercibido.

En relación con la N-430 somos conscientes del sorprendente repunte que puede haber habido de la accidentalidad en los últimos meses. Por suerte, no hay muertos cada día ni muchísimo menos, ni muchísimo menos, pero sí que es cierto que llevamos unos meses que no se ajustan a lo que habían sido los años anteriores. Acabamos de tener en estos meses unos accidentes como los que teníamos en un año entero, cosa que sorprende. Le he de decir para tranquilidad de todos —de todos— que los técnicos, la demarcación de carreteras, la Guardia Civil, la Dirección General de Tráfico también se han dado cuenta de esto, que es su preocupación, y que se han reunido y han tratado técnicamente, como corresponde en la demarcación, para ver qué estaba pasando, el por qué, para lo que han analizado estos accidentes y han intentado ver qué podían hacer cada uno en su faceta. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia)**. Lo digo también para poner en valor lo que hacen esos técnicos cada día en cosas que a veces están fuera de este debate parlamentario, de estas grandes cifras que han llenado mis intervenciones anteriores, pero que esto también es muy importante para los ciudadanos. En ese comité de seguridad vial todos los actores se plantearon posibles soluciones de mejora. En ese sentido, por ejemplo, en relación con los choques frontales, que ha habido un par de ellos, que quizá han sido producto de esta alarma que se ha generado, se va a trabajar desde la parte de carreteras, porque hay otras medidas que corresponden más a la Dirección General de Tráfico, como es asegurar la disciplina y que los conductores estén cumpliendo con la normativa vigente, que eso también es otro aspecto importante. Aquí vamos a trabajar en actuaciones para advertir de las conductas y de la invasión de carril contrario con el repintado del eje central, con una marca vial y con resaltos en los tramos más sensibles que se han podido identificar. Esta es una actuación a corto plazo que queremos implementar ya. Más allá de este corto plazo tan inmediato, también estamos trabajando en un proyecto de trazado y construcción del tramo Torrefresneda y Santa Amalia de la A-43, independiente del sector informativo conjunto. Este es un proyecto que estamos redactando y que se está estudiando. Se estima que el trazado propuesto en esta actuación será compatible con cualquiera de esas alternativas que usted comentaba, sur— norte, sobre ese trazado de la A-43, que creo que para su definición también requerirá un estudio informativo que lo abarque y que seamos capaces de encontrar una concertación o un acuerdo territorial sobre este trazado.

Más allá de esto, también tenemos en estudio el acondicionamiento de la carretera N-400 de Badajoz a Valencia por Almansa, entre Santa Amalia y Ciudad Real. Es un estudio que busca analizar unas alternativas para una mejora generalizada de la seguridad de la carretera a través de la modernización, con actuaciones de mejora, plataforma, condicionamiento y trazado de variantes, porque creo que la respuesta que hemos de dar, más allá de que pueda haber una autovía a medio o largo plazo, también ha de venir con cuestiones concretas que permitan una mejora mucho más rápida para poder asegurar esa circulación segura, para lo que queremos dar esa respuesta a corto medio plazo. Para ello quisiera que conociese que también tenemos toda una serie de actuaciones importantes respecto a la mejora del estado del firme y estamos impulsando la licitación de contratos de rehabilitación de firme en la N-430 por un importe de 10 millones de euros. Son diversos contratos que también van a significar una mejora en las características del trazado desde Puebla de Don Rodrigo-Puente Retama, en Ciudad Real, entre el límite provincial de Badajoz y Puebla de Don Rodrigo por 6,8 millones. Podría darle toda la retahíla de diversos proyectos, tenemos muchísimos proyectos, algunos ya muy maduros como para poder ser licitados, y otros en los que estamos trabajando en la provincia de Badajoz, como la rehabilitación del tramo Presa García Sola-Enlace N-502, también por 6 millones de euros. Por tanto, yo le diría que somos conscientes de que algo ha pasado, no solo nosotros, sino sobre todo los técnicos y los que están trabajando a pie de carretera, Dirección General de Tráfico, Guardia Civil y a la propia demarcación, de que ha habido un repunte que no entendemos, que puede haber sido fruto simplemente de una mala suerte o no, y que hay que impulsar medidas a corto plazo para intentar cambiar esa tendencia, esperamos que haya sido solo una tendencia que sea superada, y trabajamos con los otros ámbitos, sin negar la mayor, que es esa A-43, que sí que considero que requerirá de una concertación territorial para poder decidir cuál es su mejor trazado.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 22

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Flores.

Con esta pregunta damos por concluido el bloque de preguntas al secretario general de Infraestructuras y teniendo en cuenta que ya está en la sala doña María Jesús Rallo y don Iñaki Carnicero, sin solución de continuidad, vamos a esperar que tome asiento la secretaria general de Transportes y Movilidad. **(Pausa)**.

— CONSIDERACIÓN ACERCA DE SI RENFE PRESTA UN SERVICIO DE RODALIES ADECUADO Y EFICIENTE EN CATALUÑA.

AUTOR: GRANOLLERS CUNILLERA, INÉS (GR).
(Número de expediente 181/002155).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Con la venia del señor presidente que autoriza al señor vicepresidente a que le dé carrete a esto, comenzamos con las preguntas a la secretaria general de Transportes y Movilidad, doña María José Rallo del Olmo, a la que agradecemos una vez más su comparecencia. Comenzamos por la pregunta: Consideración acerca de si Renfe presta un servicio de Rodalies adecuado y eficiente en Cataluña. Autora: Doña Inés Granollers Cunillera. Quien toma la palabra para formular la pregunta.

Muchas gracias.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Bienvenida, señora Rallo. En los últimos años el Estado español ha demostrado dejadez y falta de interés para ofrecer un servicio de transporte ferroviario de calidad en Cataluña. Los reiterados incumplimientos del Gobierno español son flagrantes y da igual quien gobierne en los *països catalans*, si el PSOE o el PP, siempre se ejecuta por debajo de la media. Su Gobierno, con PSC y Unidas Podemos, tampoco ha cambiado estas cifras. Las palabras del PSOE se han convertido solo en promesas. Promesas que hacen en Cataluña, pero que al subirse al AVE y llegar a Madrid se les olvidan o las cambian, porque mientras en Madrid, en el año 2022, Renfe y ADIF ejecutaron por encima de lo presupuestado, en Cataluña solo cumplieron con un tercio de las inversiones que tenían presupuestadas. Ante esta situación, que tiene un impacto directo en la calidad de los servicios públicos, en la competitividad de la economía y, de facto, en el bienestar de la ciudadanía, le preguntamos: ¿Considera usted que Renfe presta un servicio de Rodalies adecuado y eficiente en Cataluña? Porque le voy a dar un dato, de septiembre de 2022 a febrero de 2023, hubo 115 días con incidencias. Para que se entienda bien, de cinco días laborables a la semana cuatro tienen una incidencia. Resultado: Miles de catalanas se levantan cada día con la duda de si llegarán al trabajo, a la universidad o, lo que es peor, si llegarán a la hora a su centro de salud. El servicio prestado por Renfe en Cataluña es el peor valorado por la ciudadanía. Porque llegar tarde al trabajo, aumentar la jornada laboral con el tiempo que se pasa entre tren y tren, o llegar tarde a la universidad no es normal. En resumen, las continuas cancelaciones, averías y retrasos condicionan desfavorablemente la vida de la ciudadanía catalana. En Esquerra Republicana tenemos un proyecto claro de país con el transporte público como elemento cohesionador y vertebrador para garantizar el equilibrio territorial y la igualdad de oportunidad en todo el territorio, porque mejora nuestra prosperidad y competitividad y, sin lugar a dudas, avanzamos hacia una movilidad más sostenible. Creemos en el transporte público como una vía primordial para la descarbonización del país, pero para ello necesitamos una mayor eficiencia del transporte público y una red ferroviaria decente. Queremos mejorar la calidad del servicio y si lo hacemos desde la proximidad, lo hacemos mejor. Nosotros, con *Ferrocarrils* de la Generalitat de Catalunya, hemos demostrado que podemos y que lo hacemos mejor. Se han aumentado las frecuencias, se ha reducido el tiempo de espera en algunas líneas en dos minutos y medio, se han incorporado nuevos trenes más modernos y eficientes, y se han aumentado las plazas disponibles en casi un 40%. ¿Le parece que su gestión es la misma? Solo existe una solución para Cataluña: Gestionar, desde Cataluña, todas las competencias y todos los recursos. Como han demostrado su incompetencia para ejecutar lo presupuestado en Cataluña, dejen que nosotros nos ocupemos, traspáennos las competencias y sus recursos, porque sin inversión ya sabemos que no hay futuro. Después se preguntan por qué somos independentistas, porque contra su incompetencia nosotros queremos nuestra independencia.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (García Sanagustín): Muchísimas gracias, señora Granollers.

Seguidamente, toma la palabra la señora Rallo del Olmo para dar contestación a su pregunta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 23

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

Señora Granollers, desde el ministerio y desde las empresas públicas que dependen de él trabajamos para atender las necesidades de la ciudadanía en Cataluña y, desde luego, para dar los mejores servicios ferroviarios posibles. Somos conscientes de que, como todos los servicios públicos, el servicio de Rodalies tiene fortalezas y también tiene vulnerabilidades. Lo que queremos y lo que estamos haciendo es precisamente tratar de reforzar las fortalezas y corregir las vulnerabilidades, porque somos plenamente conscientes del impacto que tienen los retrasos y las incidencias en la vida cotidiana de la ciudadanía. Desde luego, pedimos disculpas a todos los usuarios que ven afectadas sus vidas cuando ocurren estas circunstancias. Además tenemos el convencimiento —y en eso coincidimos— de que el transporte público tiene que ser la columna vertebral de la movilidad, sobre todo en los entornos urbanos y metropolitanos y para ello tiene que ser fiable, tiene que ser cómodo y, además, tiene que ser asequible. La propia ministra, Raquel Sánchez, ha indicado en numerosas ocasiones que compartimos el diagnóstico de que la red de Rodalies requiere modernizarse, requiere una actualización y además requiere aumentar su capacidad, y estamos en ello. Es una red que tiene un uso diario, porque cada día 400 000 personas utilizan estos servicios, se programan unas 1000 circulaciones al día y la puntualidad media es del entorno del 94 %. Es decir, sí que hay un 6% de retrasos, de incidencias, pero es que 940 trenes al día son puntuales. Es verdad que siempre llama más la atención cuando hay una incidencia, que los trenes que son puntuales, pero hay que recordar también que es una minoría de los casos. Como sabe, estamos hablando de unos servicios que ya están transferidos y ya son competencia de la Generalitat y que además Renfe los está prestando de una manera irregular, porque no tienen un contrato para ello. Lo que hace el ministerio, a través de Renfe y de ADIF, es informar puntualmente a la Generalitat de la situación de cualquier incidencia que se pueda producir en la red. En todo caso, en el ministerio estamos trabajando en aquello que podemos hacer y además con la máxima intensidad. En materia de inversión en infraestructura ferroviaria las cifras indican que en 2022 se han ejecutado realmente 425 millones de euros dentro del Plan de Rodalies que se presentó hace dos años, del que ya se han ejecutado 1000 millones de euros y que se están cumpliendo todos los hitos que se habían previsto. O sea, el nivel de ejecución está de acuerdo con lo previsto.

La segunda cuestión en la que estamos invirtiendo es en la adquisición de trenes. El Gobierno autorizó, pese a no tener contrato entre Renfe y la Generalitat, la adquisición de más de 100 trenes para modernizar la flota de estos servicios de Rodalies, todo ello con un importe de inversión superior a los 825 millones de euros adicionales. Los trenes tardan un tiempo en fabricarse, ojalá pudieran estar de manera inmediata, pero lo importante es tomar las decisiones. La tercera cuestión es que las incidencias ocurren en todos los servicios públicos y también en los servicios de Rodalies y lo que tenemos que tener son los procedimientos más engrasados y más eficientes para minimizar las afecciones en los usuarios y además tener el servicio de información más fiable y rápido posible al respecto.

Antes de terminar, también me gustaría destacar la importancia de la medida que ha tomado este Gobierno para que los servicios de rodalíes sean gratuitos para todos los usuarios habituales durante todo el año 2023. En enero y febrero ya se han vendido —más bien, adquirido— 480 000 abonos gratuitos, lo que, sin duda, supone un éxito de la utilización del transporte ferroviario y del servicio de transporte público. Es decir, somos conscientes de que hay trabajo por hacer en cuanto a la transferencia de titularidad: la ministra ha sido clara en muchas ocasiones y el ministerio está por la labor, tiene voluntad de alcanzar un acuerdo para el traspaso de este servicio y, en cuanto quieran, se puede reactivar el grupo de trabajo sobre los recursos necesarios para que esta transferencia sea completamente efectiva.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias.

— **MEDIDAS PREVISTAS PARA CORREGIR EL PROGRESIVO DETERIORO EN GALICIA DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS PRESTADO POR RENFE, DERIVADOS EN UNOS CASOS DE LAS CARENCIAS O AVERÍAS DEL MATERIAL MÓVIL, EN OTROS DE LA FALTA DE PERSONAL Y EN OTROS POR INCIDENCIAS EN LA INFRAESTRUCTURA QUE GESTIONA ADIF, Y ASÍ PROPORCIONAR A LOS USUARIOS DE LOS TRENES LA PUNTUALIDAD Y LA CALIDAD A LA QUE TIENEN LEGÍTIMO DERECHO.**

AUTOR: DELGADO ARCE, CELSO LUIS (GP).

(Número de expediente 181/002157).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 24

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Continuamos con el punto séptimo del orden del día: medidas previstas para corregir el progresivo deterioro en Galicia de los servicios ferroviarios prestados por Renfe, derivados en unos casos de las carencias o averías de material móvil, en otros de la falta de personal y en otros por incidencias en la infraestructura que gestiona ADIF, y así proporcionar a los usuarios de los trenes la puntualidad y la calidad a la que tienen legítimo derecho.

Toma la palabra don Celso Luis Delgado Arce, para formular la pregunta.

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

Señora Rallo, bienvenida una vez más a esta Comisión. Yo le quiero hablar del servicio ferroviario en Galicia, especialmente de la media distancia. Es evidente que la eliminación de las restricciones de la COVID y la gratuidad de los abonos para usuarios recurrentes han incrementado notablemente el número de usuarios del ferrocarril en Galicia y en toda España. Las estaciones están llenas, la gente se sube al ferrocarril, pero desgraciadamente Renfe, que es quien presta el servicio en Galicia, no está siendo capaz de atender sus servicios como merecen esos usuarios. Los retrasos no se han convertido en algo excepcional, los retrasos se han convertido en algo programado: las incidencias, las averías, las demoras, las suspensiones de trenes, unas veces por averías de los propios trenes, otras veces porque falta el material rodante, otras veces porque no hay maquinista, otras veces porque ha habido una incidencia en la vía, etcétera.

Hoy traslado aquí el mensaje de las plataformas de usuarios, que día tras día están haciendo llegar esto a los medios de comunicación y que se encuentran en una situación por la que no llegan a tiempo a sus centros de trabajo, en empresas, en administraciones, a sus centros de formación, a las universidades, a los institutos, a las citas médicas, en definitiva, a sus compromisos. Hoy mismo, el tren matinal que va desde Vigo a A Coruña, que tendría que haber salido a las 6:40 de Vigo-Urzáiz, ha salido a las 6:47. ¿Qué explicación tiene que ya a estas horas un tren salga en origen con siete minutos de retraso? Pues ese tren ha ido encadenando retrasos desde Pontevedra hasta Santiago y, finalmente, a A Coruña ha llegado con veintidós minutos de retraso. Alguien puede pensar que esta es la anécdota que se trae aquí para justificar una pregunta. No, es que no hay más que leer los medios de comunicación todos los días para ver que esto se ha convertido ya en un hecho recurrente, como he dicho antes, en un retraso programado.

La gente quiere usar el ferrocarril y la gente aprecia el ferrocarril, pero lo utiliza para cumplir sus obligaciones, para atender sus compromisos y, por ello, nosotros le trasladamos, con un ánimo constructivo, señora Rallo, esta preocupación y le pedimos que inviertan en la mejora de las infraestructuras ferroviarias más antiguas, que dinamicen los corredores ferroviarios en torno a las grandes ciudades, pero también en torno a otras ciudades diferentes a estas. Hay algunas comarcas, como la de Valdeorras, en las que los trenes no llegan ni un solo día a tiempo y muchas veces se suspenden los servicios. Necesitamos la incorporación del nuevo material rodante que garantice la eficiencia y la calidad del tren, y el mantenimiento por la propia ADIF de las de las vías. Usted sabe, como nosotros, que hay en estos momentos demasiadas limitaciones temporales de velocidad en las líneas gallegas, como en Redondela con Padrón o con Ordes, que se han convertido más bien en limitaciones permanentes de velocidad. Esto incorpora a los tiempos de viaje unos retrasos que no son razonables. En cuanto a los refuerzos de personal, es evidente que hay carencia de maquinistas, hay carencia de interventores y hay que solventar estos problemas.

Finalizo. Los usuarios no tienen la obligación de aceptar estos retrasos. Ellos pagan unos billetes y tienen derecho a que se les preste un servicio en el que haya un horario de salida y un horario de llegada que se debe cumplir, y Renfe está obligada a ello. Renfe no puede caer en la indolencia. El ministerio, la operadora y ADIF deben reaccionar y buscar soluciones de inmediato. No podemos apelar a la resignación del usuario.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias.

Seguidamente, toma la palabra la señora Rallo del Olmo para contestar la pregunta.

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

Señor Delgado, en esta legislatura el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana está situando al ciudadano, al usuario en el centro de sus políticas en materia de transporte, y estamos además priorizando aquellas inversiones, tanto en infraestructuras como en servicios públicos, que satisfacen las necesidades de movilidad cotidiana, desde luego, con la voluntad de mejorar la calidad de los servicios y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 25

su fiabilidad. Y la verdad es que usted se refiere en su pregunta a ese progresivo deterioro de los servicios en Galicia, basado en tres motivos principales: la carencia o averías del material móvil, la falta de personal y las incidencias en la infraestructura que gestiona ADIF. Todas estas cuestiones tienen razón en la inacción de legislaturas anteriores, y este Gobierno lo que está haciendo es tratar de revertir esa situación. Es cierto que queda mucho por hacer, pero se está trabajando de manera muy intensa.

En cuanto al material móvil, seguro que es conocedor de que Renfe está llevando a cabo una profunda renovación de toda su flota en todos los servicios —cercañas, media distancia, alta velocidad y también en locomotoras— para contar con un parque moderno, desde luego, mucho más eficiente, más sostenible y que, evidentemente, al ser nuevo no tendrá averías. Es un plan de inversión de más de 5400 millones de euros, que ya está adjudicado y está en proceso de construcción de los trenes por cuatro fabricantes, lo que va a suponer un antes y un después. Pero, lamentablemente, los trenes no se construyen en día, requieren un tiempo, y en cuanto se vayan poniendo en servicio irá mejorando también la fiabilidad de la prestación. Galicia va a ser una de las grandes beneficiadas por estos nuevos trenes.

En materia de falta de personal, precisamente, en el año 2022 Renfe convocó mil plazas de maquinistas, una cifra sin precedentes. Lo que pasa es que necesitan las capacitaciones, que lleva unos meses conseguirlas, por lo que se irán incorporando al servicio poco a poco, pero la medida ya está tomada. Somos conscientes de que hay carencia de maquinistas y, precisamente, se ha tomado una medida de choque para facilitar que se pudiera corregir esta situación.

En cuanto a las incidencias en la infraestructura ferroviaria, es cierto que hay limitaciones temporales de velocidad, pero se está intensificando el mantenimiento de la red y realizando todas las inversiones necesarias para su mejora. En el año 2023, la previsión de ADIF es invertir en la red de Galicia más de 417 millones de euros. Como he dicho, ya nos gustaría que los efectos de estas medidas se pudieran ver de manera mucho más rápida y, desde luego, pedimos disculpas a todos los usuarios ya que, cuando se produce una incidencia, ven afectada su vida cotidiana, y eso no lo deseamos para nadie, obviamente. Lamentablemente, las medidas llevan su tiempo, pero esperamos que en breve se puedan visualizar claramente las mejoras.

Por otra parte, también me gustaría destacar, tal y como he hecho anteriormente con los servicios en Cataluña, la importancia de la gratuidad de los servicios ferroviarios sometidos a OSP para estos usuarios habituales que utilizan bonos y que harán que el dinero invertido en Galicia para compensar el déficit de explotación de estos servicios ascienda en el año 2023 a 75 millones de euros. Son 75 millones a disposición directamente de los usuarios para que se vean compensados por no tener que abonar estos billetes. Hasta la fecha Renfe ha vendido ya 64 000 abonos gratuitos para viajar con origen o destino a Galicia en este primer cuatrimestre. Es verdad que el uso del tren en Galicia ha aumentado de manera muy significativa gracias a la gratuidad, cosa que está muy bien y, desde luego, se está trabajando para que el servicio sea lo mejor posible dentro de la rigidez que tiene el sistema ferroviario: el sistema ferroviario no es como el sistema de autobús; de un día para otro no puedes duplicar los trenes, porque los trenes son lo que son. En el caso concreto de A Coruña-Ourense, es una línea de alta velocidad y el servicio es, prácticamente, un servicio Avant, utilizado por usuarios habituales, y se ha conseguido la gratuidad del servicio. Esa es una mejora sustancial y, realmente, está suponiendo un cambio importante en los patrones de viaje de los ciudadanos, cosa por la que, desde luego, nos felicitamos.

En definitiva, el ministerio mantiene una política de apoyo al transporte público, tanto desde el punto de vista social como desde el punto de vista de la eficiencia energética y descarbonización; de ahí el apoyo que se está haciendo al ferrocarril. Tenemos un compromiso de mejora de la calidad, de mejora del servicio y se están tomando todas las medidas que puedan garantizar esta mejora de la calidad y del servicio.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias.

— **RAZONES POR LAS QUE EL GOBIERNO NO HA DECIDIDO APLICAR LA EXCEPCIÓN PERMITIDA EN EL CE NÚMERO 561/2006 A FIN DE EXCLUIR EN LAS ISLAS NO SUPERIORES A 2300 KILÓMETROS CUADRADOS DE SUPERFICIE, EL USO DE TACÓGRAFO.**

AUTOR: JEREZ JUAN, MIGUEL ÁNGEL (GP).

ALMODÓBAR BARCELÓ, AGUSTÍN (GP).

LORITE LORITE, ANDRÉS (GP).

PROHENS RIGO, MARGARITA (GP).

(Número de expediente 181/002163).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 26

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Continuamos con el punto noveno: razones por las que el Gobierno no ha decidido aplicar la excepción permitida por el Reglamento comunitario 561/2006, a fin de excluir en las islas no superiores a 2300 kilómetros cuadrados de superficie, el uso de tacógrafo.

Toma la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, don Miguel Ángel Jerez Juan, para formular la pregunta

El señor **JEREZ JUAN**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora Rallo, el pasado septiembre el *Boletín Oficial del Estado* publicaba un real decreto que actualizaba las excepciones para el uso del tacógrafo, con arreglo al nuevo reglamento europeo sobre tiempos de conducción y descanso. En ese real decreto el Gobierno únicamente decidió liberar de su uso a Ceuta y a Melilla. En el caso de Baleares y de Canarias, solo se exceptúa a las islas inferiores a 200 kilómetros cuadrados de superficie, es decir, solo una décima parte de lo que prevé, de lo que permite, de lo que posibilita la normativa europea. En conclusión, además de Ceuta y Melilla, la única isla que queda al margen de la restricción es la isla de Formentera.

Por lo tanto, podemos concluir que allí donde Europa es tolerante, el Gobierno de España es restrictivo; donde Europa permite, el Gobierno de España prohíbe. Llevan muchos muchos años los transportistas en Baleares, y también en Canarias, reclamando una adaptación de la ley a la realidad, mucho tiempo intentando reducir trabas burocráticas y demasiados años haciendo frente a cuantiosas sanciones motivadas por la presencia del tacógrafo en los territorios insulares. Después de tanto tiempo, a los transportistas de Canarias ya no les queda más remedio que anunciar una huelga indefinida en el sector del transporte, una medida de presión que pretende forzar un acuerdo que flexibilice la rigidez de la normativa.

Señora Rallo, los transportistas solo piden ser escuchados para explicar lo que significa y representa vivir, trabajar, ser empresario y ser empleado en un lugar rodeado de agua por todos sus lados. Piden coherencia para unas islas donde las distancias son muy cortas para tanto tacógrafo. Piden una solución y no hay nadie al otro lado, señora Rallo. Los gobiernos de Baleares, los gobiernos de Canarias los habrán oído, pero no los han escuchado; ya no les sirven como interlocutores, ya no les representan.

Señora Rallo, sigo pensando que todavía estamos a tiempo para encontrar una solución que haga compatible la seguridad en la carretera, los tiempos de descanso y la actividad que desarrolla el sector en las islas Baleares y en las islas Canarias. Sin embargo, también le tengo que ser sincero, señora Rallo. Sigo pensando que el Gobierno de España desperdició una magnífica oportunidad el año pasado para ponerse de acuerdo con el sector más estratégico, más estructural que tenemos en las islas Baleares y en las islas Canarias, que es el sector del transporte, una decisión que tomaron ustedes y no se entiende, una decisión que no se explica y que, naturalmente, debería revertirse.

Dicho esto, le formulo la siguiente pregunta: ¿qué les ha llevado a ustedes a mantener el uso del tacógrafo en las islas Baleares y en las islas Canarias? ¿Piensan ustedes rectificar?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias.

Seguidamente, toma la palabra la señora Rallo del Olmo para contestar la pregunta.

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

Señor Jerez, le voy a explicar las razones, porque esto fue objeto de debate en su momento, cuando se produjo esa modificación de la normativa relativa al uso del tacógrafo para incluir a Ceuta y Melilla en la excepción correspondiente. En primer lugar, el real decreto que regula esto es un real decreto copropuesto por cuatro ministerios: el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Industria, el Ministerio del Interior, por parte de la Dirección General de Tráfico, y el Ministerio de Trabajo. Había una oposición total de los sindicatos —una cosa es el transportista empresario y otra cosa es el empleado conductor— y, además, se valoró que había afecciones a la seguridad vial, que había un posible impacto en las condiciones de trabajo de los trabajadores, así como una posible competencia desleal de las empresas, y todo ello sin perjuicio de que, como ya hemos indicado en varias ocasiones, si hay un acuerdo a nivel territorial entre los sindicatos y los empresarios, en el Ministerio de Transportes analizaremos la propuesta y estamos dispuestos a facilitar su implantación siempre en el marco, obviamente, de la normativa europea. Por supuesto, todo ello teniendo en cuenta también que esto no puede ser a la carta en función de cada isla, sino que tiene que ser una solución común a la situación de Baleares y a la situación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 27

Canarias, y me consta que los dos gobiernos autonómicos están cooperando y buscando una solución conjunta al respecto. Eso es lo que le puedo decir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora Rallo. Aprovechamos para despedirnos de usted. Una vez más, muchísimas gracias, y ya sabe que esta es su casa.

A continuación, y sin solución de continuidad, pedimos que el secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, don Iñaqui Carnicero, pueda acceder a la Mesa. Muchísimas gracias. **(Pausa)**.

— INFORMACIÓN ACERCA DE LOS DETALLES DEL CONVENIO FIRMADO CON EL AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA, LAS CARACTERÍSTICAS DE LA ACTUACIÓN, LA NATURALEZA DE LA FINANCIACIÓN Y LOS AVANCES REALIZADOS EN CUANTO A LOS HITOS NECESARIOS PARA CULMINAR LA ACTUACIÓN.

AUTOR: ZURITA EXPÓSITO, ANA MARÍA (GP).

(Número de expediente 181/002149).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Continuamos con el punto quinto del orden del día: información acerca de los detalles del convenio firmado con el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, las características de la actuación, la naturaleza de la financiación y los avances realizados en cuanto a los hitos necesarios para culminar la actuación.

Toma la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, doña Ana María Zurita Expósito.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente.

Muy buenas tardes a todos. Bienvenido a esta Comisión, señor Carnicero. Sabemos que es su primera vez, le agradecemos su presencia y seguro que llegaremos a un buen entendimiento. En esta pregunta me refiero al único convenio de vivienda que se ha firmado el año pasado con cargo a los fondos europeos Next Generation en el municipio de La Laguna, en Tenerife, que es el de rehabilitación de más de cuatrocientas viviendas en El Cardonal, dentro del programa para la rehabilitación de barrios y entornos con cargo al Plan Nacional de Transformación, Recuperación y Resiliencia.

Le hago esta pregunta porque estoy muy preocupada por dos cosas fundamentales: la primera, por la falta de transparencia. Se ha firmado un convenio, donde participan cuatro administraciones —el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Gobierno de Canarias, el cabildo y el ayuntamiento—, supuestamente, para rehabilitar viviendas y mejorar su eficiencia energética. Ahora mismo los vecinos del barrio no saben ni siquiera en qué consistirá esa rehabilitación y si habrá copago; si se hará a cargo del ayuntamiento o si las familias tendrán que hacer aportaciones económicas. Si es dentro de los parámetros del Real Decreto 853, del año 2021, se supone que son obras de rehabilitación, de acuerdo a unas características muy concretas, referidas a la mejora de la eficiencia energética, y el primer requisito es que hubiera un proyecto y, en este caso, no se conoce. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. La segunda preocupación es por los plazos. Estamos muy preocupados, porque no se ve movimiento alguno en cuanto a la ejecución del proyecto, no hay obras y ni siquiera se ha consultado a los propietarios de los inmuebles. Usted sabe tan bien como yo, por nuestra común profesión, lo que se tarda en la redacción de un proyecto, en la obtención de todos los informes y que pueden pasar hasta dos años desde que se comienza el proyecto hasta que se pone la primera piedra. También sabe que los plazos para este tipo de actuaciones son muy justos y, sinceramente, no creo que, a este ritmo, las obras puedan acabar en julio de 2026, como se establece en el convenio, que es un plazo, además general, para todas las obras realizadas con fondos europeos.

Lo que no me gustaría es que con la rehabilitación de El Cardonal sucediera lo mismo que pasó con estos programas en los planes de vivienda de la época del señor Zapatero, que se repartía el dinero a las comunidades autónomas solo con poner el cartel de la obra y no se hacía obra alguna. Se prometieron obras de rehabilitación y diecisiete barrios en Canarias se quedaron sin las obras prometidas y casi 100 millones de euros sin justificar. Por eso, le pregunto por la rehabilitación de viviendas del barrio lagunero de El Cardonal y le pido que nos dé la información sobre el proyecto, las características detalladas de la actuación y, concretamente, que nos diga si se ha contemplado resolver cuestiones de accesibilidad, como la instalación de ascensores, y cuándo se prevé que puedan comenzar las obras y la duración de las mismas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para responder a la pregunta, tiene la palabra el señor Carnicero.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 28

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Carnicero Alonso-Colmenares): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias por su pregunta, señora Zurita. En primer lugar, hay que señalar que el municipio de San Cristóbal de La Laguna es un ayuntamiento con el que se lleva trabajando tiempo con anterioridad a este convenio al que usted hace referencia, financiando actuaciones de regeneración y renovación urbana a través de los sucesivos planes estatales de vivienda, y ello se ha materializado, como usted bien sabe, en aportaciones del ministerio para la rehabilitación de dos áreas urbanas: la de Las Chumberas y El Cardonal.

Respecto a las actuaciones financiadas con los planes estatales de vivienda de El Cardonal, una primera se realizó para la rehabilitación de 188 viviendas, en las que el ministerio ha aportado 451 908 euros; una segunda actuación para la rehabilitación de 96 viviendas, el 31 de diciembre, y una tercera actuación, lanzada tras la firma del acuerdo del 31 de octubre de 2017, para la rehabilitación de 352 viviendas, para lo que el ministerio ha comprometido una financiación de 2,12 millones de euros. Pero el compromiso del ministerio con San Cristóbal de La Laguna no ha terminado ahí y se ha complementado con ocasión de las actuaciones de rehabilitación de barrios que estamos llevando a cabo gracias a los fondos europeos y que se han asignado a la componente 2 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Así, el pasado mes de julio, el ministerio firmó cinco acuerdos de rehabilitación de barrios con la Comunidad Autónoma de Canarias, lo que supondrá rehabilitar 2332 viviendas, para lo que el ministerio ha comprometido un total de 44,7 millones de euros procedentes de los fondos europeos. Uno de estos acuerdos se centraba, precisamente, en nuevas actuaciones en El Cardonal, que esperamos completará y complementará las actuaciones ya en marcha a las que antes me he referido.

Por lo que se refiere más específicamente al acuerdo al que usted hace referencia, puedo decirle que el mismo se firmó con todas las administraciones que participan en la actuación. Así, además del ministerio y la comunidad autónoma, firmaron el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de La Laguna. En el mismo se prevé la intervención en 49 edificios, lo que supone actuar sobre 438 viviendas de titularidad privada en esta área de El Cardonal, en San Cristóbal de La Laguna. Ha de tenerse en cuenta que en el área de El Cardonal hay un total de 164 bloques, con aproximadamente 1542 viviendas y 78 locales, por lo que la actuación que ahora se va a financiar con fondos europeos, junto a las actuaciones ya realizadas o en curso, a las que antes me he referido, va a tener un impacto muy significativo, sin duda alguna, en la transformación del barrio. La inversión total prevista en el acuerdo es de 21,2 millones de euros, siendo la aportación del MITMA de 10,97 millones de euros. Las actuaciones están cofinanciadas también por el Cabildo Insular de Tenerife, el ayuntamiento y los propios particulares beneficiarios de las ayudas. Corresponderá la gestión de esta actuación a la empresa municipal Viviendas, Proyectos y Obras Municipales de Santa Cruz de Tenerife, S.A., que prestará los servicios de oficina de rehabilitación, facilitando el asesoramiento necesario a los particulares, responsabilizándose de la ejecución de las actuaciones programadas y de la realización de las obras de regeneración urbana que sean necesarias para complementar la rehabilitación de los inmuebles. Las obras de rehabilitación de los edificios se dirigen, por un lado, a mejorar su eficiencia energética, reduciendo el consumo de energía primaria no renovable, mediante la mejora de la envolvente, fachada y cubierta, así como de las instalaciones de generación de agua caliente sanitaria en los edificios y, por otro lado, también a mejorar las condiciones técnicas de seguridad estructural de las instalaciones comunes, así como de las condiciones de habitabilidad y de accesibilidad de las viviendas. Creo que esto responde a la pregunta que usted me hacía.

En definitiva, confiamos en que, tras estas actuaciones de rehabilitación, El Cardonal pueda cambiar significativamente el perfil, la accesibilidad y la sostenibilidad de sus edificios y, con ello, la calidad de vida de sus habitantes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— AVANCES QUE HAN TENIDO LUGAR EN LA NECESARIA REFORMA DEL SISTEMA URBANÍSTICO ESPAÑOL PARA DAR SEGURIDAD JURÍDICA A LOS AYUNTAMIENTOS EN LA ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DE LOS PLANEAMIENTOS.

AUTOR: LÓPEZ-BAS VALERO, JUAN IGNACIO (GCS)
(Número de expediente 181/002158).

El señor **PRESIDENTE**: Para realizar la siguiente pregunta, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor López-Bas Valero.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 29

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Carnicero, y bienvenido igualmente a la Comisión. La pregunta que le quería plantear entiendo que no le resultará extraña, pese al poco el poco tiempo que lleva en la secretaría general, dado que ya era usted director general de Agenda Urbana y Vivienda. Usted sabe que el 17 de junio el Gobierno aprobó el trámite de consulta pública sobre el anteproyecto de ley para reforzar la seguridad jurídica en el ámbito de la planificación territorial y urbanística y, de hecho se ha publicado ya el anteproyecto de ley por el que se modifica la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, precisamente, y como establece el propio texto del anteproyecto de ley, para dotar a los planes de ordenación territorial y urbanística de estabilidad, certeza y seguridad jurídica. Además, plantean ustedes que supone una garantía para las inversiones que se prevén realizar en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y todo esto por la situación de declaraciones de nulidad de instrumentos de planeamiento urbanístico, que son un gran problema para los municipios, porque además hacen revivir antiguos planes que ya estaban totalmente desfasados o desactualizados, e incluso hasta en algún punto declarados nulos. Sin embargo, desde julio del año 2021 no hemos tenido más información hasta que se ha abierto ahora el trámite de audiencia e información pública, en diciembre de 2022, y en enero ha terminado ese trámite. Manifiestan ustedes en la web del ministerio haber recogido unas 107 alegaciones de diferentes instancias, e incluso últimamente ha habido manifestaciones por parte de la Federación Española de Municipios y Provincias sobre todo reclamando una mayor celeridad en la tramitación de esta norma.

La preocupación es —y esto va en la línea de la pregunta que le planteo, porque es conocedor de que está en el plan normativo del Gobierno para 2023— por qué lo dilatado de este trámite en un asunto tan importante para los municipios, que les ha ocasionado y les viene ocasionando durante numerosos años muchos problemas; qué pasos se van a dar a partir de este momento en la aprobación de la ley, si hay una voluntad real de aprobarla, sobre todo en este periodo legislativo, y finalmente, aunque es una cuestión quizá más jurídica que realmente técnica, si hubiera estimado más procedente abordar también la modificación de la propia Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, puesto que la interpretación del artículo 47.2 de esa norma es la que ahora parece que podría establecer un sistema mediante la reforma del artículo 55 del Real Decreto Legislativo 7/2015, un sistema de listado similar al que había en el año 1958, con la antigua Ley de Procedimiento Administrativo, y si no entiende que podríamos haber abordado ya esa reforma en conjunto y no solo en el ámbito de la vivienda.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Puede contestar el señor secretario.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Carnicero Alonso-Colmenares): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor López-Bas, por su pregunta. En primer lugar creo que hay que transmitir un mensaje de prudencia, porque de su pregunta podría deducirse que los ayuntamientos se mueven actualmente en un marco de inseguridad jurídica, es decir, de incertidumbre o de indeterminación en lo referente a la elaboración y aprobación de sus planes de ordenación urbana y, obviamente, ello no es así, y no es así desde ninguno de los parámetros desde los que puede medirse la seguridad jurídica: regulación integral, procedimiento estructurado, participación ciudadana o determinación de los efectos de su aprobación. Por supuesto, ello no quiere decir que la normativa no sea perfeccionable. Al contrario, lejos de una legislación petrificada, la aplicación continuada de nuestra legislación urbanística por comunidades autónomas y ayuntamientos va poniendo de manifiesto la conveniencia de mejorar algunos de sus aspectos para obtener unos resultados más adecuados y proporcionados. En realidad, la rigidez viene de que a los instrumentos de planeamiento se les atribuye una naturaleza reglamentaria y, por tanto, normativa, lo que conlleva que, cuando se recurre ante los tribunales, esto suponga en algunos casos una nulidad total, sin que quede abierta la posibilidad de nulidad parcial o de subsanación. Siendo conscientes de esto, en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se está trabajando en una reforma de la ley del suelo, que ya se ha elevado al Consejo de Ministros en primera lectura, y que acaba de finalizar el trámite de información pública el 15 de diciembre de 2022, al que antes usted hacía referencia.

Si vamos a un mayor detalle sobre la tramitación del anteproyecto de ley al que antes me he referido, hay que señalar que el pasado 13 de diciembre el Consejo de Ministros aprobó en primera lectura el anteproyecto de ley, por el que se modificará parcialmente el vigente Texto Refundido de la Ley de Suelo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 30

y Rehabilitación Urbana, aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre. Las modificaciones previstas en el anteproyecto tienen un alcance limitado, siendo su objetivo principal el de evitar la litigiosidad que se viene produciendo con ocasión de la anulación por resolución judicial de los planes de ordenación territorial y urbana. Así, el anteproyecto aborda cuestiones como la propia caracterización de la naturaleza jurídica de los planes de ordenación urbana, y, en conexión con esa nueva configuración de su naturaleza jurídica que se propone, se introduce la posibilidad de separar entre nulidad de pleno derecho y anulabilidad de los planes que, en su caso, se impugnen, de forma que los efectos de la impugnación del plan sean modulables en función de la relevancia del vicio o error cometido en su proceso de aprobación.

Ha de tenerse en cuenta que tras la aprobación del anteproyecto por el Gobierno en primera lectura, el posterior y preceptivo trámite de alegaciones se ha extendido durante los meses de diciembre y enero, y han de estudiarse cuidadosamente todas las alegaciones presentadas al anteproyecto, especialmente las presentadas por las comunidades autónomas, a quien legalmente corresponde la competencia normativa en materia de urbanismo, y también las presentadas por las asociaciones ciudadanas, que se orientan a la protección y salvaguarda de los intereses generales y de la sostenibilidad ambiental. Estamos a expensas de solicitar los informes de los ministerios con competencia en la materia para continuar con su tramitación con el fin de garantizar el mayor acierto y eficacia del proyecto, que finalmente será sometido a la aprobación del Gobierno y remitido a las Cortes Generales para su tramitación parlamentaria.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— VALORACIÓN DE LA PUESTA EN MARCHA DE LOS PROGRAMAS Y ACTUACIONES PREVISTOS EN EL REAL DECRETO 42/2022, DE 18 DE ENERO, POR EL QUE SE REGULA EL BONO ALQUILER JOVEN Y EL PLAN ESTATAL PARA EL ACCESO A LA VIVIENDA 2022-2025.

AUTOR: RAMOS RODRÍGUEZ, JOSÉ LUIS (GS).

(Número de expediente 181/002170).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta. Por el Grupo Socialista, el señor José Luis Ramos. Puede usted formularla.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero dar la bienvenida a esta Comisión al secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, al señor Carnicero, y en lo que respecta a vivienda, como portavoz de vivienda, con el reto que tenemos por delante con esta ley de vivienda.

Hace poco más de un año que el Gobierno aprobó de forma consensuada con las comunidades autónomas el Plan Estatal para el Acceso a la Vivienda 2022-2025, que, sin duda alguna, es uno de los instrumentos de desarrollo de la política de vivienda que, como digo, junto con la que esperamos como futura ley de vivienda, deben ser los pilares para sustentar la visión que queremos dar al artículo 47 de la Constitución, de considerar la vivienda no como un bien de consumo más, sino como un derecho de la ciudadanía.

Cuando hablamos de invertir en educación, cuando hablamos de invertir en servicios sociales, cuando hablamos de invertir en salud, nadie pone pegas, es más, las administraciones multiplican los recursos. Sin embargo, no ha pasado lo mismo con la vivienda, y ahí cojea el Estado del bienestar de este país, en el incremento de los recursos públicos en materia de vivienda como el quinto pilar del Estado del bienestar. Por tanto, este plan nacional que, como digo, ha sido consensuado por unanimidad con el conjunto de las comunidades autónomas, ha supuesto que los distintos programas que contiene el plan impulsen la facilidad de acceso a una vivienda digna y asequible, el facilitar a los jóvenes ese acceso a su primera vivienda y a la emancipación, el apostar por el reto demográfico con la construcción de viviendas en núcleos rurales, el mejorar las políticas de rehabilitación de nuestros barrios, de nuestras ciudades, sobre todo para consolidar que gran parte de la familia y de los mayores se queden en sus viviendas y, sobre todo, un punto importante: aumentar el parque público de vivienda. Incrementar la oferta pública de vivienda tiene que ser el reto de este plan.

Por tanto, mi pregunta es muy clara. Después de un año, ¿cómo valora el Gobierno, cómo valora su área, y cuál es, si lo tiene, el número de jóvenes que han accedido a ese bono alquiler, y cómo se está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 31

actuando en cogobernanza con las comunidades autónomas en la construcción y ampliación de ese parque público de viviendas, y también en las políticas de rehabilitación?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE** A continuación, tiene la palabra el señor Carnicero.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Carnicero Alonso-Colmenares): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias por su pregunta, señor Ramos. Permítame que le diga, en primer lugar, que el derecho de acceso a la vivienda de todos los ciudadanos es una prioridad absoluta para el Gobierno y que tenemos el total compromiso de esforzarnos para facilitar ese acceso a las personas y familias con menores recursos o en situación de mayor vulnerabilidad, para lo que estamos comprometiendo recursos públicos como nunca se había hecho anteriormente.

Baste señalar que el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el presente ejercicio 2023 dedica a vivienda y Agenda Urbana un total de 3462 millones de euros, el mayor presupuesto de su historia en este ámbito. Dentro del presupuesto del ministerio de este año 2023, se contempla una dotación para los distintos programas del plan estatal que usted ha mencionado de 421 millones de euros, estando prevista una asignación total de 1443 millones para toda la vida vigente del plan estatal para el acceso a la vivienda, que abarca desde enero de 2022 hasta diciembre de 2025. Por lo que se refiere al programa del Bono Alquiler Joven, en los presupuestos de este año se asignan 200 millones de euros, que han de sumarse a los 200 millones que ya se asignaron el pasado año 2022.

Refiriéndome primero al plan estatal de acceso a la vivienda, puedo informarles de que el mismo consta de trece programas de actuación distintos —que no voy a tener tiempo de poder desarrollar—, y que su ejecución corresponde a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla. Por ello, durante el año 2022 se suscribieron los correspondientes convenios de colaboración entre el MITMA y cada comunidad y ciudad autónoma. Como le digo, no es posible desarrollar aquí todos los detalles de cada uno de los trece programas, pero sí quiero detenerme en algunos de ellos.

Hay que dejar claro que el objetivo central del plan es apoyar y subvencionar el acceso a una vivienda en alquiler a las personas o familias con menores recursos o en situación de mayor vulnerabilidad, para lo cual los programas que atienden a esta finalidad se han configurado como prioritarios. Me gustaría destacar, por ejemplo, el Programa 5, destinado especialmente al apoyo de los jóvenes, donde no solo se contemplan ayudas para el pago del alquiler de la vivienda habitual, sino que también incorpora ayudas para la adquisición de vivienda para jóvenes que residan en núcleos de población menor a diez mil habitantes y que cumplan determinados requisitos de nivel de renta. Creo que es importante señalar también que las ayudas contempladas en este programa son compatibles con el Bono Alquiler Joven, de forma que, en conjunto, podría llegar a suponer hasta el 75 % de la renta del alquiler que han de pagar los jóvenes cuando cumplan los requisitos de asignación establecidos.

Asimismo, quiero señalar que aunque el plan se dirija fundamentalmente al apoyo al acceso a la vivienda existente en régimen de alquiler, se incluyen también ayudas a la construcción por iniciativa privada de nuevas viviendas cuando se dirijan a cubrir necesidades sociales especiales como en el caso del Programa 8, de fomento de alojamientos temporales, vinculado con los nuevos modos de habitar como, por ejemplo, el *coliving*, el *cohousing* o viviendas intergeneracionales. Quiero referirme también especialmente al Programa 10, sobre incremento del parque público de viviendas, que va destinado a cubrir el grave déficit de viviendas sociales de titularidad pública que arrastra nuestro país. Se han suscrito ya quince acuerdos entre el ministerio y las comunidades autónomas para la adquisición de 547 viviendas para destinarlas a alquiler o cesión de uso con renta o precio limitado, y por un plazo mínimo de cincuenta años. En total, el ministerio ha comprometido ya 43,8 millones de euros para estas viviendas.

El último programa al que quiero referirme, porque creo que refleja bien la sensibilidad hacia los más vulnerables que marca todo el plan, es el Programa 12, de ayuda a la erradicación de zonas degradadas, del chabolismo y de la infravivienda, en el que ya se ha suscrito un acuerdo con la Comunidad Autónoma de Andalucía para la renovación de 67 viviendas en el área degradada del Cerro del Moro, en Cádiz.

Voy a terminar con una información complementaria sobre el Bono Alquiler Joven, por el que usted me pregunta, en el que el Estado aporta la financiación, y cuya ejecución corresponde igualmente a las comunidades autónomas. Conforme a los datos que hemos recibido de las comunidades autónomas, hasta la fecha las solicitudes ya resueltas son 19312. El programa está, por tanto, en plena ejecución, pero ya ha obtenido una excelente acogida entre los jóvenes que persiguen su emancipación, y se han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 32

superado ampliamente todas las previsiones iniciales. Por ello, y sin caer en triunfalismos estériles, puedo responder a su pregunta manifestándole que estamos razonablemente satisfechos por la forma en que se han implementado y se han desarrollado tanto el Plan estatal 2022-2025, para el acceso a la vivienda, como el Bono Alquiler Joven, si bien reconocemos que es enorme el camino que todavía nos queda por recorrer.

Muchas gracias.

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

— VALORACIÓN DE LAS INVERSIONES Y REFORMAS CONTEMPLADAS EN LA «COMPONENTE 2» DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA.

AUTOR: SARRIÀ MORELL, VICENT MANUEL (GS).
(Número de expediente 181/002171).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta planteada por el Grupo Socialista. Tiene la palabra para formularla don Vicent Sarrià.

Tiene usted la palabra.

El señor **SARRIÀ MORELL**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor Carnicero. Bienvenido, y gracias por su presencia.

La Componente 2 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia aborda importantísimos retos relacionados con el parque de edificios y viviendas, especialmente en materia de sostenibilidad, pero también en la medida en que afecta a la oferta de vivienda en alquiler social o asequible.

Tenemos un parque de vivienda residencial muy envejecido —alrededor del 50 % del mismo es anterior a 1980—; además, más del 80 % de los edificios presenta calificaciones muy bajas en términos de calidad energética, tanto en lo que respecta a emisiones como en consumo, y más del 75 % de los casos tiene problemas de accesibilidad. Es, por tanto, esencial aumentar la actividad rehabilitadora que, si bien se ha incrementado en los últimos años, sigue siendo muy inferior respecto de otros países de nuestro entorno, e insuficiente en todo caso para cumplir con los objetivos del Plan Nacional de Energía y Clima y la Estrategia de Rehabilitación Energética. Es igualmente inaplazable abordar el gravísimo déficit en vivienda social, en especial en vivienda en alquiler asequible, y ello pasa por avanzar tanto en el marco regulatorio como en impulsar decididamente la construcción de vivienda en alquiler social o asequible. Este Gobierno, sin duda, ha afrontado esos retos con valentía, con decisión, y —hay que decirlo— con el mayor presupuesto de la historia, como decía usted antes, para políticas de vivienda, tras largos años de inacción y desidia de los Gobiernos del Partido Popular. Ahí está el plan estatal, que movilizará 6820 millones de euros, 5500 directamente a través del MITMA, con programas destinados a impulsar operaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbana para construir viviendas en alquiler social o asequible que sean energéticamente eficientes, de rehabilitación energética de edificios existentes, de regeneración y reto demográfico de municipios menores de 5000 habitantes, de impulso a la rehabilitación de edificios públicos, o los programas para la elaboración de proyectos pilotos de la Agenda Urbana Española.

Asimismo, se ha avanzado también en dos hitos legislativos claves para actualizar nuestro marco regulatorio; uno, ya aprobado por estas Cortes: la Ley de Calidad de la Arquitectura; y otro histórico, en plena tramitación, como ha mencionado mi compañero, que será la primera ley estatal del derecho a la vivienda; sin duda, un instrumento extraordinario para garantizar el cumplimiento de ese derecho constitucional. Es por eso que le pido su valoración sobre todas estas inversiones y reformas contempladas en esta Componente 2, al igual que desearía saber en qué punto estamos en su implementación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene usted la palabra para responder, señor secretario general de Agenda Urbana.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Carnicero Alonso-Colmenares): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Sarrià, por su pregunta. Para responder, me voy a referir brevemente a las distintas líneas de trabajo incluidas en la Componente 2 del Plan de Recuperación, Transformación y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 875

27 de marzo de 2023

Pág. 33

Resiliencia, en el que venimos trabajando en estos últimos tres años. Empezaré por las seis reformas estructurales comprometidas dentro de la componente, y que podemos dar por prácticamente cumplidas por parte del Gobierno. Primero, la aprobación el 14 de junio de 22 de la Ley de Calidad de la Arquitectura, a la que usted se ha referido; segundo, la remisión a las Cortes del proyecto de ley por el derecho a la vivienda, en febrero de 2022, que esperamos que pueda ser aprobado en breve; tercero, el apoyo al despliegue de oficinas de rehabilitación o ventanilla única; cuarto, la aprobación de reformas normativas e instrumentos financieros; quinto, la implementación de la Agenda Urbana Española y, sexto, la actualización de la ERESEE.

En lo que respecta a los planes de inversión, quiero destacar, en primer lugar, dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, el programa de rehabilitación residencial, con una asignación total de 3420 millones de euros, una inversión que apoya el desarrollo de actuaciones de rehabilitación y de renovación en entornos residenciales a través de actuaciones a nivel de barrio, como el ejemplo que hemos visto antes de edificio y de vivienda, para lo que se hizo una primera transferencia a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla en el último trimestre de 2021, correspondiente a los presupuestos de aquel ejercicio, por un importe de 1151 millones de euros. Posteriormente, la Conferencia Sectorial de Vivienda y Suelo, celebrada el 13 de septiembre de 2022, aprobó por unanimidad la distribución territorial y fijó los criterios de reparto de los 1389 millones de euros recogidos en los Presupuestos Generales del Estado de 2022. Para la ejecución de estos programas de rehabilitación, las comunidades y ciudades autónomas realizan las correspondientes convocatorias de ayudas, requiriéndose la firma de acuerdos de delimitación de los denominados entornos residenciales de rehabilitación programada entre la comunidad, el ayuntamiento y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. A fecha de hoy, hemos firmado acuerdos para la rehabilitación de un total de 108 barrios, que supone un total de 23291 viviendas.

Por lo que se refiere al segundo programa de inversiones recogido en la Componente 2, el programa de construcción de viviendas destinadas a alquiler social en edificios energéticamente eficientes, cuenta con una asignación total de 1000 millones de euros; a fecha de hoy, ya se han firmado acuerdos con casi todas las comunidades autónomas para la construcción de un total de 12943 viviendas, y se sigue trabajando con todas las comunidades autónomas para alcanzar el objetivo de construcción de 20000 viviendas en alquiler social antes de junio de 2026.

En tercer lugar, tengo que hablarles muy brevemente del Programa de Impulso a la Rehabilitación de los Edificios Públicos, el PIREP, con el que se busca la rehabilitación sostenible del parque público de edificios de comunidades autónomas y entidades locales. Este programa que tiene una dotación de 1080 millones, de los cuales 480 se transfirieron a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, y los 600 restantes se destinaron a un programa de concurrencia competitiva dividida en dos líneas: la línea 1 y la línea 2, que han servido, si nos atenemos a criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y calidad arquitectónica que promueve la ley, para que 378 entidades locales hayan obtenido financiación para rehabilitar edificios. En esta primera línea 1 recibimos un total de 1019 proyectos, y respecto de la línea 2, esta mañana precisamente hemos tenido la comisión de valoración, por lo que en los próximos días estaremos en disposición de hacer una resolución provisional de esta segunda línea del PIREP Local.

Finalmente, quiero destacar también el programa para la elaboración de planes de acción de la Agenda Urbana, programa dotado con 20 millones de euros, que ha servido para que 117 municipios de toda España puedan realizar sus planes de acción e incorporarlos a la Agenda Urbana Española.

Resumiendo todo lo dicho, el desarrollo de la Componente 2 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en lo que atañe a la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda está siendo muy satisfactorio. Se han realizado todas las reformas estructurales previstas, y las inversiones contempladas ya se han realizado por completo en algunos casos y en otros avanzan a buen ritmo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Muchísimas gracias, y gracias también al secretario general por acudir a esta Comisión.

No habiendo más asuntos que tratar en el día de hoy, se levanta sesión.

Eran las seis y quince minutos de la tarde.