



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 767

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 44

celebrada el miércoles 11 de marzo de 2015

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- De la diputada doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas acometidas por el Ministerio de Fomento a lo largo de la legislatura para atender las deudas pendientes del anterior Gobierno. (Número de expediente 181/003070) 3
- Del diputado don Guillermo Collarte Rodríguez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre reducción de gastos operativos ineficientes producida a lo largo de la legislatura en el Ministerio de Fomento. (Número de expediente 181/003072) ... 5
- Del diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre:
 - Motivos por los que no se está construyendo la línea de ferrocarril entre Vandellós y Tarragona en ancho UIC, así como previsiones acerca de la implantación de dicho ancho. (Número de expediente 181/001873) 6
 - Motivos por los que el firme de la autovía A-2 entre Barcelona y Lleida se encuentra en tan mal estado. (Número de expediente 181/001886) 8
 - Del diputado don Odón Elorza González, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca de realizar la cesión gratuita de los terrenos desocupados en el norte y oeste del polígono de La Herrera, contiguo al puerto de Pasaia, para su destino específico a equipamientos y servicios públicos, favoreciendo así la regeneración de la Bahía de Pasaia. (Número de expediente 181/003019) 10

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 2

- Del diputado don Manuel Pezzi Cereto, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre forma en la que se va a garantizar la conexión de los puertos de interés general del Estado radicados en Andalucía con los corredores Mediterráneo y Atlántico acordados por la Unión Europea. (Número de expediente 181/003044) 12
- De la diputada doña Isabel Sánchez Robles, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre plazo previsto para iniciar y establecer un diálogo bilateral con la Comunidad Autónoma de Euskadi para proceder a la transferencia sobre ferrocarriles. (Número de expediente 181/003055) 15
- De la diputada doña M.^a Olaia Fernández Davila, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre disposición que tiene el Ministerio de Fomento a retirar la denominada «Alternativa 4» para la construcción de la variante de Padrón, Pontecesures y Valga. (Número de expediente 181/003056) 17
- De la diputada M.^a Olaia Fernández Davila, en sustitución de la diputada doña Rosana Pérez Fernández, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre motivo por el que ha cambiado Fomento su idea inicial de bonificar al sector del transporte con reducciones del 50% en el precio de los peajes por una disminución del 35% en los trayectos que se convertirán en alternativos a los viales nacionales. (Número de expediente 181/003057) 18
- Del diputado don José Luis Centella Gómez, del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, sobre:
 - Valoración del aumento de los desahucios en Andalucía en el año 2014, coincidiendo con la paralización de la Ley de la función social de la vivienda, aprobada por el Parlamento de Andalucía tras el recurso presentado por el presidente del Gobierno. (Número de expediente 181/003059) 20
 - Valoración del incumplimiento por el Estado español del Reglamento UE número 1316/2013 (Conectar Europa) que define dentro de las secciones prioritarias, corredor mediterráneo, el tramo Algeciras-Madrid, que incluye la línea Algeciras-Bobadilla, y cuyas obras deberán empezar antes del año 2015 y concluir en el año 2020. (Número de expediente 181/003060) 23
- Del diputado don Sebastián Franquis Vera, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre razones por las que el Gobierno ha incumplido el vigente convenio de carreteras entre el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento y la posterior adenda. (Número de expediente 181/003062) 24
- Del diputado don Joan Ruiz i Carbonell, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre actuaciones previstas en la carretera N-340 en el trayecto que transcurre por la provincia de Tarragona. (Número de expediente 181/003063) 27
- Del diputado don Juan Luis Gordo Pérez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca del proceso de liberalización de viajeros por ferrocarril. (Número de expediente 181/003064) 29
- Del diputado don Andrés José Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre obras de carreteras ralentizadas o suspendidas durante la anterior legislatura que han sido retomadas por el actual Gobierno. (Número de expediente 181/003071) 31
- De la diputada doña Concepció Veray Cama, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre incremento producido en el número de viajeros de alta velocidad en la legislatura. (Número de expediente 181/003073) 34
- De la diputada doña M.^a Ángeles Esteller Ruedas, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre fecha prevista para retomar las obras para el cierre de la Orbital de Barcelona B-40 entre Olessa y Viladecavalls. (Número de expediente 181/003074) .. 36

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 3

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

PREGUNTAS:

- **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DE LA CONCEPCIÓN DE SANTA ANA FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MEDIDAS ACOMETIDAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO A LO LARGO DE LA LEGISLATURA PARA ATENDER LAS DEUDAS PENDIENTES DEL ANTERIOR GOBIERNO. (Número de expediente 181/003070).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, que hoy dedicamos íntegramente a preguntas parlamentarias.

He de decirles que, como es bien conocido, el tiempo para el preguntante es de cinco minutos y para el alto cargo que responde también de cinco minutos, que se distribuyen a plena discreción de cada uno de ellos. En primer lugar, se sustanciarán dos preguntas dirigidas al subsecretario del Ministerio de Fomento, don Mario Garcés Sanagustín, al que doy en nombre de todos ustedes la bienvenida. Le agradecemos una vez más su presencia en esta, que es también su casa. Sin más, tiene la palabra para formular la pregunta la diputada del Grupo Parlamentario Popular doña María de la Concepción De Santa Ana Fernández.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor subsecretario, sea usted bienvenido a esta sesión de la Comisión de Fomento. A mí me gustaría un poco justificar la razón de ser de la pregunta que hoy quiero formularle, sencillamente por la situación, que me gustaría calificar de desoladora, que ustedes se encontraron hace poco más de tres años cuando llegaron al Gobierno de España. Una situación desoladora bien conocida por esta Comisión de Fomento, puesto que la deuda para el Grupo Fomento en aquellos momentos alcanzaba la friolera de los 40.000 millones de euros; obras paradas, expropiaciones sin pagar por más de 700 millones de euros, o certificaciones sin abonar por lo menos desde ocho meses antes, insisto, de su llegada al Gobierno. Después de tres años de haber estado ustedes al frente de su responsabilidad, me gustaría conocer por qué ocurría esto, porque ya en el año 2010 los populares, en esta Comisión de Fomento, alertábamos, por ejemplo, del montante que estaba alcanzando el impago de las expropiaciones y se nos contestaba por el que en aquel momento era portavoz en la misma del Grupo Parlamentario Socialista, grupo que sustentaba al Gobierno —me remito al «Diario de Sesiones»— que si había algo por lo que se distinguía el Ministerio de Fomento en el sector de la construcción es porque cumplía con los plazos de pago. Pues desgraciadamente se ha demostrado que el único que ha cumplido con esos plazos de pago, como espero que usted me corrobore, ha sido el Gobierno del Partido Popular. Una situación lamentable, de la que se ha podido salir a base de rigor, a base de esfuerzo y a base de seriedad en las responsabilidades encomendadas; algo que yo creo que es fundamental, porque también desde el Grupo Fomento, desde el propio ministerio se contribuye a la recuperación económica y a la creación de empleo. El potencial de este ministerio como generador de riqueza es absolutamente indiscutible pero, eso sí, tiene que ser bajo un estricto control del gasto; por tanto esfuerzo inversor, consolidación fiscal y también, por supuesto, hacer frente a esos pagos pendientes de ejercicios anteriores.

Permítanme, muy brevemente, señalar la situación que teníamos a 1 de enero del año 2012, que originó que muchas familias fueran víctimas de una situación injusta; como decía anteriormente, 715 millones de euros que se debían por expropiaciones en carreteras. El 1 de enero de 2012 había 6.735 expedientes de la Dirección General de Carreteras que estaban sin resolver, la mayoría, expropiaciones de pequeños propietarios, de familias normales y corrientes, modestas, que lo que querían era cobrar por aquello que habían sido expropiados; expropiaciones de carreteras que ya estaban en servicio, que correspondían a ejercicios que iban desde el año 2004 hasta el año 2011, algo inaudito; desde el año 2004 estaban todavía pendientes de pago. Una situación que no se podía demorar más, insisto, por las consecuencias sociales que se estaban causando. Nos encontramos también con otro tipo de deudas que respondían a una mala práctica contable, y es que el anterior Gobierno socialista, por ejemplo, la revisión de precios la estaba mandando a la liquidación de obra, algo absolutamente inaudito; nos encontramos montantes como, por ejemplo, 221 millones de euros en concepto de revisiones de precios mandados a la liquidación de obra, una cuantía muy importante ya que se pueden hacer muchas cosas en este país con 200 millones de euros; e incluso otras partidas, que además eran absolutamente innecesarias, como 86,9 millones de euros en reclamaciones de intereses de demora. Deudas que, de haber sido pagadas en su momento, no hubieran generado esos intereses de demora y con los que se podrían haber hecho muchas cosas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 4

Después de toda esta justificación a mi pregunta sobre la situación que me consta que se encontró el Gobierno de España al inicio de esta legislatura, me gustaría conocer qué medidas han sido acometidas por el Ministerio de Fomento a lo largo de toda esta legislatura para poder solventar esta situación tremenda y poder liquidar esas deudas y ese lastre que heredamos de ejercicios anteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Responde el señor subsecretario del Ministerio de Fomento.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): En primer lugar, quiero reconocer el trabajo que se ha hecho desde el Ministerio de Fomento; un trabajo colectivo, un trabajo fruto del tesón, del esfuerzo, de la energía que hemos aplicado todos los empleados públicos y que hemos dirigido tanto desde el ministerio como desde la propia subsecretaría.

Quiero recordar que entre 2012 y 2014 hemos sido capaces de sanear 5.550 millones de euros, lo que equivale, señorías, aproximadamente al 92% del presupuesto de la Sección 17 de los Presupuestos Generales del Estado; o lo que es lo mismo, a lo largo de estos tres años hemos saneado deuda que equivale prácticamente al presupuesto total de un año del Ministerio de Fomento. Este es el alcance y esta es la dimensión de la deuda acumulada como consecuencia de lo que su señoría llamaba malas prácticas no solamente contables, sino también administrativas y presupuestarias. El esfuerzo ha sido titánico, casi colosal, porque nosotros entendíamos que la gestión presupuestaria tenía que ajustarse a la ortodoxia, a la disciplina presupuestaria, con los recursos de que disponíamos. En primer lugar, había una serie de partidas de obligaciones que se habían contraído jurídicamente y que no había retención de crédito, por lo tanto, no existía la posibilidad de poder atenderlas pertinentemente en el ejercicio en que surgieran, y por otra parte, tampoco se habían dotado en los presupuestos recursos necesarios para atender esas obligaciones. Les voy a decir algo más; este año ya vamos a destinar el 55% de los recursos totales del Grupo Fomento a inversiones, hemos invertido la tendencia. Lo que le preocupa al Ministerio de Fomento fundamentalmente es que crezca el esfuerzo inversor, que realmente nos reforcemos en lo que es el motivo y la razón de ser, la palanca del Ministerio de Fomento, que es la inversión pública, y que reduzcamos el gasto consuntivo, el gasto ineficiente, el gasto innecesario. Por eso hemos incrementado el presupuesto en inversión en un 6,6%.

Probablemente, hay quien pensará que el Ministerio de Fomento tiene una especial disposición a atender determinados sectores. Efectivamente, es un ministerio sectorial, pero la política del Ministerio de Fomento en los últimos tres años también ha ido orientada focalmente a los ciudadanos. Me voy a detener en dos grandes agujeros o en dos grandes quiebras que había de los principios de ortodoxia presupuestaria, donde hemos atendido obligaciones de los ciudadanos. En primer lugar, en vivienda. Quiero recordar que este ministerio aglutina tres grandes áreas; el área de Obras Públicas, el área de Transporte y el área de Vivienda, que no es una política menor sino todo lo contrario, es una política mayor para este ministerio. Pues bien, como consecuencia de las obligaciones originadas por los anteriores planes de vivienda teníamos una deuda no reconocida, en el sentido de que no tenía cobertura presupuestaria, de 471 millones de euros. Es muy fácil hacer política presupuestaria en materia de vivienda si no hay recursos presupuestarios porque eso lo va a atender alguien, y efectivamente esto provocaba un efecto de traslación de la carga; unos daban las subvenciones y otros las pagábamos. Esa es la situación a la que nos hemos visto abocados en los últimos tres años. Pero hemos conseguido sanear la totalidad de esa deuda, 471 millones de euros de obligaciones generadas de anteriores planes de vivienda. Basta ver los Presupuestos Generales del Estado o los créditos extraordinarios que hemos aprobado a lo largo de estos años para reconocer e identificar esos créditos presupuestarios que dice expresamente para atender obligaciones de ejercicios anteriores.

Gracias a ese saneamiento de estos tres últimos años hemos aprobado un nuevo Plan de vivienda con un nuevo impulso, con unos nuevos objetivos orientados al alquiler y a la rehabilitación. De ello se van a beneficiar 200.000 familias; 230.000 ayudas más va a haber en materia de subsidiación y 50.000 viviendas van a ser objeto de rehabilitación, permitiendo crear en total aproximadamente unos 36.000 puestos de trabajo, con un presupuesto inversor total de 2.311 millones de euros. Y hablando de política social, de la que a veces se les llena la boca a algunos grupos parlamentarios, había, como decía la diputada, cerca de 700 millones de euros de deudas procedentes de expropiaciones impagadas. Y es que era tradición a lo largo de los últimos años financiar la obra pública contra las expropiaciones, de tal manera que no se pagaba a los expropiados y se generaba holgura presupuestaria para atender obligaciones dimanantes de las obras. Estamos hablando de expropiaciones de los años 2005, 2006 y 2007 esencialmente; ocupaciones de terrenos que tuvieron lugar en aquella época y donde no se había pagado todavía el justiprecio a los expropiados. Pero es que no solamente es que no se hiciera, es que tampoco se retenía crédito para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 5

atender el pago en el año que correspondía pagar estas expropiaciones. Quiero recordar que esta previsión ya estaba en la Ley de Expropiación Forzosa, por lo tanto no es ninguna novedad; se estaba incumpliendo la obligación legal de retener crédito en el ejercicio en el que se preveía que se iba a hacer frente a la expropiación. Por lo tanto, hemos invertido la tendencia; nos hemos anclado y nos hemos instalado en la ortodoxia y en la disciplina presupuestaria, y en relación con el Grupo Fomento —usted también hablaba del Grupo Fomento, señora diputada—, quiero recordar que en el año 2011 en la cuenta consolidada de pérdidas y ganancias del Grupo Fomento había unas pérdidas de 700 millones de euros, y este año vamos a cerrar con unos beneficios próximos a los 200 millones de euros. Esto no es un milagro, señorías, esto es fruto del esfuerzo, del convencimiento de que las cosas se tienen que hacer bien, de que hay legalidad presupuestaria, hay ortodoxia, y de que además, y lo quiero dejar muy claro, siendo eficientes, austeros y rigurosos podemos seguir cumpliendo aquellos objetivos que nos demandan los ciudadanos.

— **DEL DIPUTADO DON GUILLERMO COLLARTE RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE REDUCCIÓN DE GASTOS OPERATIVOS INEFICIENTES PRODUCIDA A LO LARGO DE LA LEGISLATURA EN EL MINISTERIO DE FOMENTO. (Número de expediente 181/003072).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en este caso va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Popular don Guillermo Collarte Rodríguez. Tiene la palabra.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: El Grupo Parlamentario Popular, en nombre del cual le formulo esta pregunta, es absolutamente consciente de que por parte del Grupo Fomento se ha llevado a cabo una importante tarea para optimizar el buen funcionamiento de los llamados servicios generales, aquellos que hacen posible que todas las cosas funcionen. Nos consta que el control de gasto es casi una seña de identidad de la ministra, y usted creo que se integra plenamente en ella. Además, me consta su empeño personal, que en nombre de mi grupo le agradezco.

Usted sabe, no creo que se lo descubra yo, que se han ganado una cierta fama de tacañones, recordando un viejo y famoso concurso televisivo; fama que les honra, en mi criterio. Por eso, a mi grupo le gustaría conocer en detalle cómo se concretan exactamente, cuáles y por qué importe, las actuaciones que han llevado a cabo en su ministerio y del Grupo Fomento en general para evitar gastos ineficientes, los no necesarios, vamos, al fin y a la postre, el mal uso del dinero público, y si es posible que nos detalle qué actuaciones de las recogidas en el plan de austeridad y racionalización del gasto del Ministerio de Fomento se han llevado a cabo y su importe económico, si lo tienen evaluado.

El señor **PRESIDENTE**: Responde el señor subsecretario de Fomento.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Es muy sencillo contestar a esta pregunta para aquellas personas que llevamos años creyendo que la cultura del control del gasto público es la única adecuada y suficiente para poder atender las necesidades de los ciudadanos y la manera de hacer correctamente políticas públicas. Porque le voy a decir algo, señor diputado, no hay nada mejor que aplicar las mismas recetas que aplicaría un buen padre de familia en su casa. Si no somos buenos padres en nuestra casa, seguramente tampoco lo seremos en la gestión pública. Por eso estamos instalados en la cultura del control del gasto público, en la austeridad entendida en el sentido de eficiencia, rigor y disciplina. Le voy a dar algunos datos porque se nos ha podido criticar en algún momento, precisamente invocando esa condición de tacañones. Nos han llegado a decir que eso era incompatible con conseguir determinados objetivos de política pública y política de interés general; todo lo contrario, estamos demostrando en el año 2014-2015 que hemos alcanzado los objetivos que perseguíamos, precisamente manteniendo unas directrices de eficiencia, de rigor, de estabilidad y de control que hasta ahora no se llevaban a la práctica. En tres años, del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014, hemos obtenido un ahorro en términos de gasto corriente en el Ministerio de Fomento y en todo el Grupo Fomento de 780 millones de euros. Esta es una tarea difícil, titánica, donde hay que sumar la colaboración y el esfuerzo de todas las entidades, de toda la sociedad, e indudablemente del propio Ministerio de Fomento. ¿Cuáles son esos gastos de explotación, esos gastos consuntivos y corrientes donde podemos actuar y donde tenemos margen de maniobra para alcanzar eficiencias? Pues los que ustedes conocen: los aprovisionamientos y los suministros, los servicios exteriores, la energía eléctrica, las atenciones protocolarias, los arrendamientos, los viajes, la publicidad... Eso donde aparentemente antes existía rigidez, nos hemos dado cuenta de que existía margen para reducir el gasto porque era un gasto extraordinariamente improductivo. Le voy a poner dos datos representativos porque los ciudadanos, al final, acaban recabando este tipo de datos ya

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 6

que son elocuentes. En materia de vehículos, algo tan sencillo como la gestión racional de vehículos en todo el Grupo Fomento, nos hemos ahorrado en dos años 2,5 millones de euros; en materia de racionalización inmobiliaria hemos conseguido ya un ahorro en tres años de 10 millones de euros. Qué decir tiene que en el Ministerio de Fomento, en línea con lo que ha sido la estrategia del Gobierno en materia de racionalización y reestructuración del sector público empresarial y fundacional, hemos adoptado un conjunto de medidas para aligerar la carga instrumental que tenía el sector público del Estado.

Hemos extinguido, como ustedes saben, la sociedad FEVE de una manera no traumática, se ha integrado en Renfe y ADIF en función del área de actividad correspondiente; hemos hecho desaparecer estructuras redundantes, hemos eliminado actividades innecesarias y hemos hecho que muchas de esas funciones que estaban residenciadas en las filiales hayan acabado abocadas, hayan acabado residenciadas en la matriz. Hemos suprimido la Sociedad Pública de Alquiler, un ingenio más tortuoso que otra cosa; Clasa; Remolmar; Sigalsa; FEVE, como he dicho; y la Fundación Transporte y Formación. En total, por extinción y reestructuración de entidades públicas, fundacionales y empresariales hemos obtenido un ahorro de 36 millones de euros. Pero además hemos conseguido 20 millones de euros por ingresos dimanantes de la venta de las acciones que teníamos en sociedades, sin sumar uno de los grandes éxitos de esta legislatura dentro de esa proclama liberal que nos inspira como Gobierno, que es la desinversión del 49% en AENA, donde simplemente quiero volver a recordar el gran éxito y la gran acogida social y política que ha tenido el proyecto con carácter general.

En el plan de austeridad, simplemente quiero que sepa —y acabo— que en el ámbito concreto ya del Ministerio de Fomento ese plan de austeridad ha dado sus resultados. En materia inmobiliaria hemos obtenido un ahorro, solo en el Ministerio de Fomento, ya no en todo el grupo, de 1.140.000 euros, a lo que hay que sumar el traspaso de todos los efectivos que hemos hecho de la antigua sede de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo al Ministerio de Fomento; por un solo año de traspaso nos ahorramos en contratos de mantenimiento 1.400.000 euros. Estas son medidas que evidentemente van de suyo y que había que haberlas tomado mucho antes.

Un dato que realmente llama a la reflexión retrospectiva; en materia de viajes y reuniones, algo que aparentemente es tan superfluo, en tres años ha habido una reducción del gasto corriente en el Ministerio de Fomento de 3,6 millones de euros, que dan ganas de traducirlo en pesetas; 3,6 millones de euros de ahorro en tres años. En materia de comunicaciones hemos obtenido con la renegociación de los contratos y la nueva licitación del contrato de telefonía un ahorro de 1,7 millones, que si lo sumamos a la renegociación del contrato que hicimos del servicio de socorro marítimo y satélites de la red sísmica, sumaríamos 4,28 millones de euros. Voy concluyendo, señor presidente. Solo en vehículos, en el Ministerio de Fomento hemos dado de baja 275 vehículos. Me gustaría saber para qué había tanto vehículo aparcado en la explanada del Ministerio de Fomento; 275 vehículos hemos dado de baja, con un ahorro estimado, solamente en seguros y combustible, de aproximadamente un millón de euros. Y por supuesto, en línea con las medidas CORA, estamos obteniendo ahorros de suministro eléctrico o de contratos de limpieza. ¿Saben cuántos contratos de limpieza había en el Ministerio de Fomento cuando llegamos? Veintiuno. En el tratado del gestor ineficiente, en el primer capítulo, se dice: atomice la gestión, atomice los contratos, y cuantos más contratos haya, usted más ineficiente es. Lo hemos reducido a siete contratos de limpieza exclusivamente, obteniendo en dos años un ahorro de 440.000 euros. En cualquier caso, como decía anteriormente, hemos invertido la tendencia, hemos ahorrado; hemos ahorrado creciendo, hemos ahorrado estimulando la inversión, y no quede ninguna duda de que seguiremos haciéndolo siempre que los ciudadanos sigan confiando en nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor subsecretario de Fomento, don Mario Garcés Sanagustín.

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

— **MOTIVOS POR LOS QUE NO SE ESTÁ CONSTRUYENDO LA LÍNEA DE FERROCARRIL ENTRE VANDELLÓS Y TARRAGONA EN ANCHO UIC, ASÍ COMO PREVISIONES ACERCA DE LA IMPLANTACIÓN DE DICHO ANCHO. (Número de expediente 181/001873).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión con las preguntas que ha de responder el secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño González, al que damos nuevamente la bienvenida a la Comisión. En primer lugar, se tramitará la pregunta que va a formular el diputado don Pere Macias i Arau, del Grupo Parlamentario (Convergència i Unió). Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 7

El señor **MACIAS I ARAU**: Bienvenido, señor secretario de Infraestructuras, le agradecemos su disposición a contestar estas preguntas.

La primera pregunta, aunque está formulada en los términos de lo que acaecía hace prácticamente un año, creo que comprenderá, señor Niño, que nuestra voluntad es conocer en sede parlamentaria y de su boca el estado actual y el calendario previsto de la ejecución de unas obras que están ya adjudicadas desde hace prácticamente año y medio y que consisten en habilitar entre Vandellós y Tarragona un tercer carril para hacer posible que por dicha línea puedan circular los trenes de ancho estándar. Es evidente que la pregunta se ciñe al trazado entre Vandellós y Tarragona, sin embargo, yo le pediría al señor Niño si puede extender esta previsión de calendario al itinerario entre Castellón y Castellbisbal. La pregunta es así de simple. Es darle una oportunidad para que algo que ciertamente intranquiliza, especialmente en el País Valenciano pero también en Cataluña, pueda tener de su boca una respuesta que dé un calendario que permita que todas las personas y todas las empresas, que son bastantes e importantes, que piensan hacer inversiones a partir de la disponibilidad de esta línea puedan tomar sus decisiones con la máxima solvencia y credibilidad. Este es el objetivo de mi pregunta y le agradezco de antemano la respuesta.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señor presidente, señores diputados, señor Macias, me van a permitir que previamente, en una fecha tan señalada como hoy para los que en aquel día teníamos alguna responsabilidad en el tema del ferrocarril, tenga un recuerdo especial para las víctimas que fallecieron el 11 de marzo, manifestando mi pesar a los familiares.

Paso a responder la pregunta que me hace el señor Macias. Dado que la pregunta la hace referida a Cataluña, querría destacar el esfuerzo inversor que venimos realizando en esta legislatura en términos de dotación presupuestaria en esa comunidad autónoma. El Ministerio de Fomento ha destinado o destinará en esta legislatura 5.300 millones de euros, de los cuales 2.900 millones van destinados al ferrocarril. Dentro de este conjunto de inversiones en el ferrocarril se incluyen las relativas a un corredor importante, que es el corredor del Mediterráneo. Este corredor del Mediterráneo va a contar en su conjunto con una inversión de 4.800 millones de euros, de los que 1.642 millones lo son en Cataluña. Es una infraestructura fundamental y vital para la vertebración y cohesión del territorio, porque además atraviesa una zona, todo el corredor del Mediterráneo, con una concentración de población y de actividad económica. En los Presupuestos Generales del Estado de 2015 se han destinado 1.359 millones para este corredor, que suponen un 35 % más que en el presupuesto de 2014. Con este potencial vamos a impulsar la actividad en este corredor, especialmente para conseguir que exista ancho internacional y evitar así la ruptura de carga en la frontera francesa, y también para impulsar el transporte y el tráfico de mercancías.

Por lo que se refiere al tramo por el que me pregunta su señoría, Vandellós-Tarragona —luego me referiré a cómo vamos a continuar hasta Castellón—, en esta legislatura, en los Presupuestos Generales del Estado se han destinado 426,6 millones, que todos esperamos que finalmente supongan la finalización de este importante itinerario; inversiones que vienen destinándose al mismo desde el año 2000, es decir, después de quince años, finalmente se verán culminadas las obras en este itinerario. A esta importante infraestructura entre Vandellós y Tarragona se van a destinar 188 millones en el presupuesto de 2015. Actualmente están todas las obras adjudicadas, tan solo queda pendiente de adjudicar la estación de L'Hospitalet de l'Infant, y quiero también indicar que en esta legislatura hemos adjudicado las obras que quedaban pendientes. Se ha hecho un esfuerzo en unos momentos de austeridad presupuestaria porque consideramos que la inversión en este tramo es absolutamente indispensable. Sí quiero señalar en relación con el interés de su señoría que en una primera etapa que se culminará este año, previsiblemente en octubre, dispondremos entre Vandellós y Vilaseca de doble vía sobre traviesa polivalente, lo que va a permitir la circulación de trenes en ancho ibérico y posteriormente en ancho estándar, aunque bien es cierto que inicialmente la explotación se va a hacer en ancho ibérico. Además, se va a instalar un cambiador de ancho entre Vilaseca y Camp de Tarragona, a la altura del aeropuerto de Reus, y entre la estación de Camp de Tarragona y el cambiador de Vilaseca se dispondrá de doble vía de ancho estándar. Con la realización de esta infraestructura se conseguirá un tiempo de viaje entre Barcelona y Valencia de dos horas y veinte minutos, es decir, se conseguirá una reducción del tiempo de viaje respecto del hoy existente de 35 minutos. Quiero decir también que en este itinerario se va a permitir, mediante un tercer carril, que las mercancías vayan a circular en ancho estándar. Esto se concluirá en el año 2016. Posteriormente —quiero decirlo con cierto detalle porque hay una cierta confusión, o quizá no hemos sabido explicarlo—, bien por el crecimiento de mercancías que se generen en este corredor, que esperamos que sea un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 8

crecimiento importante, o bien por el trasvase de mercancías que circulan por ancho ibérico al ancho estándar, se realizará el cambio de la vía de ancho ibérico al ancho estándar. En ese momento, por tanto, habrá una vía de ancho mixto y otra de ancho estándar. Esto nos permitirá disponer de ancho ibérico el tiempo necesario para que las mercancías que no sean internacionales puedan circular por el ancho ibérico. Esta ha sido una petición que nos han hecho los operadores ferroviarios y es una de las causas por las que hemos tenido que variar el diseño inicial, pero, como he dicho claramente, se va a seguir permitiendo que las mercancías circulen en ancho ibérico. Quiero indicar también, porque creo que es muy relevante para el tráfico de viajeros, que estamos trabajando en el estudio informativo de conexión de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona a la altura del territorio del Penedés, donde esperamos realizar la información pública próximamente.

Querría referirme ahora de manera muy rápida al tramo que quedaría entre Castellón y Vandellós. Inicialmente, la previsión era haber mantenido dos vías de ancho estándar, pero debido a la petición que nos han hecho los operadores ferroviarios, lo que habrá será una vía de ancho ibérico y otra vía de ancho mixto, lo que va a permitir, mediante el tercer carril, que puedan circular por esa vía mercancías en ancho internacional. Esa es nuestra previsión, aunque hemos tenido que hacer alguna modificación, derivado fundamentalmente de la petición que nos han realizado los operadores ferroviarios durante estos años.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, le quedaban dos minutos.

El señor **MACIAS I ARAU**: Simplemente, en el tramo entre Tarragona, por decirlo de alguna manera, o entre Vilaseca y Castellbisbal, si podría adelantarnos algo del calendario. Por lo que ha anunciado usted del estudio informativo de la conexión del Penedés, ¿ese próximamente podemos estimarlo en cuestión de semanas, por hablar en términos algo más precisos? ¿La proximidad es anual o de semanas?

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Telegráficamente, porque ya he agotado el tiempo. Con respecto a cuándo vamos a someterlo a información pública, espero que sea en semanas. Y con respecto a la previsión, a lo largo de este año habrá un avance importante; la previsión es que a medida que vayamos finalizando las obras desde Castellbisbal hacia el sur, ir poniendo los tramos en funcionamiento. Tenemos la esperanza de que la zona de la Seat se pueda culminar este año.

— MOTIVOS POR LOS QUE EL FIRME DE LA AUTOVÍA A-2 ENTRE BARCELONA Y LLEIDA SE ENCUENTRA EN TAN MAL ESTADO. (Número de expediente 181/001886).

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

El señor **MACIAS I ARAU**: También esta pregunta tiene tiempo, por tanto, la voy a actualizar algo. Hablamos de la autovía A-2 entre Barcelona y Lleida, y yo diferenciaría el tramo entre Igualada y Esparraguera, que se correspondería con lo que se ha dado en llamar autovías de primera generación. Como sabe perfectamente el señor Niño, esta es prácticamente la única autovía de primera generación del Estado en Cataluña, posteriormente se construirían el tramo desde Igualada hasta Fraga y el tramo entre Esparraguera y Barcelona; un tramo de la autovía con un trazado anacrónico que responde a todas las características de lo que fueron en aquel momento las autovías de primera generación.

Hace unos cuantos años un antecesor suyo contó aquí que dentro de los llamados planes de autovías de primera generación, que consistirían en una actuación de mejora global y una adjudicación de su conservación durante un periodo de tiempo, en Cataluña entraría en una hipotética segunda fase de este plan de autovías de primera generación este tramo. Después no se ha sabido más de la cuestión. Este es un tramo que tiene un tráfico intenso; de hecho, la comarca de l'Anoia, con la ciudad de Igualada, está muy vinculada al área metropolitana; es una comarca industrial importante, además, es un tramo orográficamente complejo ya que tiene el túnel del Bruc, y tanto la subida al túnel del Bruc desde Lleida como desde Barcelona tiene unos tramos realmente complejos, con radios que no permiten velocidades de diseño elevadas, y como consecuencia del elevado tráfico y también de las condiciones climatológicas y del estado de la vía, es un tramo donde se producen, por desgracia, bastantes accidentes; hay un tramo de concentración cerca del municipio de Castellolí, etcétera. Todo esto ha motivado una preocupación de los usuarios, que ha sido recogida por las entidades de la zona, y de forma especial y específica por los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 9

alcaldes de todas las fuerzas políticas, que se han dirigido al ministerio para solicitar que este tramo, repito, entre Igualada y Esparraguera, sea tratado como el conjunto de estas autovías de primera generación, es decir, hay que mejorar el trazado, hay que mejorar el pavimento, que tiene patologías como el resto. De aquí mi pregunta sobre el tramo entre Barcelona y Lleida. El resumen de todo ello es plantear cuál es en estos momentos la actuación que tiene previsto realizar el ministerio, en primer lugar, respecto a algo tan simple como es la reposición, la mejora del pavimento o las operaciones de conservación, pero también —repito— qué previsiones tiene para mejorar este trazado que tiene problemas de accidentalidad, y por cierto también tiene problemas de capacidad. Este es un tramo dos más dos que debería ser en cualquier caso un tres más tres, como lo es el resto de la vía a partir de Esparraguera, donde se inicia también la B-40. Este es el planteamiento: solicitar al ministerio una atención preferente sobre esta cuestión. Los temas de seguridad siempre son importantes, y cuando hay una sensibilización social respecto a los mismos, es de justicia —por eso mi voluntad de traer a esta Comisión este tema— dar respuestas a los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Responde el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Carreteras prestan especial atención a todo lo relacionado con la conservación y el mantenimiento de las carreteras, y todo para conseguir que la circulación se realice en las condiciones adecuadas de fluidez, comodidad y seguridad. Y desde este punto de vista, el ministerio realiza las inversiones, tanto para el mantenimiento y explotación como para la mejora de dicha seguridad vial.

En lo que se refiere a la conservación y a la seguridad viaria, quiero indicar que no es solamente un esfuerzo de inversión, sino que también durante estos años hemos hecho un esfuerzo de tipo organizativo, normativo, y también, por qué no, de innovación. El importante patrimonio viario que tenemos que mantener nos exige que prestemos especial atención a la conservación de las carreteras. En el caso concreto de Cataluña quiero indicar que a lo largo de esta legislatura se han destinado 945 millones en los presupuestos, y de ellos 260 al capítulo de conservación. Concretamente, y por lo que se refiere a la autovía por la que pregunta su señoría, la A-2 entre Lleida y Barcelona, destinaremos en esta legislatura 31 millones de euros a los contratos de conservación integral para una longitud total de 161 kilómetros. Aparte de los contratos de conservación integral, quiero indicar que también hemos realizado inversiones de carácter puntual relacionadas con la rehabilitación del firme en esta importante autovía. Quiero ahora indicar de manera un poco más detallada cuáles han sido las inversiones y las actuaciones en la autovía, distinguiendo la provincia de Lleida y la provincia de Barcelona. En la provincia de Lleida estamos resolviendo los problemas de vialidad a través de los contratos de mantenimiento, si bien es cierto que somos conscientes de que hay que llevar a cabo otras actuaciones de mayor envergadura, y por ello ya hemos dado la orden de estudio para redactar los correspondientes proyectos de rehabilitación del firme en esta autovía, que se redactarán a lo largo de este año. Por lo que se refiere a la A-2 en la provincia de Barcelona, que es el tramo por el que su señoría ha expresado especial interés, a través de los contratos de conservación estamos realizando las actuaciones necesarias para mantenerla en condiciones de vialidad.

Quiero indicar que el Ministerio de Fomento tiene previsto, y así figura en los presupuestos del Estado, llevar a cabo la licitación de obras a lo largo de este año 2015. Le voy a detallar a su señoría, por lo que se refiere a lo que he indicado anteriormente, en la autovía a lo largo de la provincia de Lleida, cuáles son los tramos específicos en los que vamos a trabajar y sobre los que hemos dado las órdenes de estudio: concretamente la variante de Lleida, que afecta a 32 kilómetros, y el tramo entre Cervera y el límite de la provincia de Barcelona, que afecta a 20 kilómetros. Por lo que se refiere a la provincia de Barcelona, el conjunto de los contratos que pensamos licitar este año tendrán un importe de 20,3 millones de euros, y son: en primer lugar, el refuerzo del firme entre el límite de la provincia de Barcelona hasta Martorell, que estimamos que tendrá un presupuesto de unos 6 millones de euros; en segundo lugar, la rehabilitación superficial desde Martorell hasta el entorno de Barcelona, con un presupuesto de 6,5 millones de euros; y en tercer lugar, el refuerzo del firme y la mejora de las características superficiales en el entorno de Barcelona, con un presupuesto estimado de 8 millones de euros. Creemos que con estas actuaciones podemos atender las condiciones de vialidad y resolver los problemas que pueda tener esta autovía. Quiero indicar a su señoría que ha sido un invierno especialmente riguroso, como bien conoce, y eso lleva a que hayamos tenido que incrementar las actuaciones en materia de conservación integral.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 10

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Simplemente quiero decirle que de su información se desprende que en estos momentos no está prevista ninguna actuación de mejora de las características geométricas y de ampliación de capacidad en el tramo entre Igualada y Esparraguera. Y si realmente esto es así —aunque este trámite sirve simplemente para preguntar, ya lo abordaremos en su día con una PNL, que ya hemos presentado—, sugeriría y pediría al ministerio que considerara esta cuestión como una prioridad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño, ¿algo más que añadir?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Simplemente quería indicar que la previsión que ahora mismo tenemos es mantener las condiciones de vialidad de manera adecuada. Evidentemente, podremos realizar otras actuaciones de mayor envergadura en un futuro, pero a corto plazo en cuanto a nuestro interés inmediato, que es mantener las condiciones de vialidad, le he detallado ya los proyectos que vamos a licitar.

— **DEL DIPUTADO DON ODÓN ELORZA GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE REALIZAR LA CESIÓN GRATUITA DE LOS TERRENOS DESOCUPADOS EN EL NORTE Y OESTE DEL POLÍGONO DE LA HERRERA, CONTIGUO AL PUERTO DE PASAIA, PARA SU DESTINO ESPECÍFICO A EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PÚBLICOS, FAVORECIENDO ASÍ LA REGENERACIÓN DE LA BAHÍA DE PASAIA. (Número de expediente 181/003019).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta prevista en el orden del día, que va a formular el diputado Odón Elorza González, del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Señor secretario, como usted bien sabe, el puerto de Pasaia tiene básicamente dos problemas: uno de regeneración de la bahía, regeneración de su entorno urbano, fundamentalmente el área de Trintxerpe, más próximo a La Herrera, que es un polígono industrial venido a menos, muy degradado; y el otro gran problema es el de su futuro, que sea un puerto competitivo, que disponga de más suelo de puerto seco para poder desarrollar más actividades de cara a futuro, para que pueda acoger actividades, por ejemplo, de contenedores, realojos y muchas más cosas. Esta segunda cuestión, sabe usted que está relacionada con el proyecto de la plataforma logística intermodal de Lezo, cuestión que incumbe al ministerio y sobre la que no sé si usted me podrá decir algo, porque hay un protocolo firmado y no sé si el ministerio está cumpliendo los compromisos contraídos respecto a estudios preliminares, cosa que ya hizo el Gobierno vasco al entregarle esos estudios sobre la plataforma logística en diciembre del año 2013. La regeneración de la bahía supondría básicamente disponer, mediante cesión de suelos patrimonio del Estado, o una venta razonable, de unos suelos en La Herrera para poder regenerar la zona urbana de Trintxerpe-Bahía de Pasaia. Y la otra cuestión, que es disponer de más terrenos del puerto de Pasajes, va unida a una reordenación interior del puerto, de la autoridad portuaria evidentemente, pero también a futuro a un espacio como el de la plataforma logística de Lezo, que conlleva una fuerte inversión, estudios de viabilidad, conexión con el ancho internacional ferroviario, y todo ello unido a una derivada que es la operación de las vías, la ordenación del espacio de vías de la localidad de Irún, que busca en la plataforma logística de Lezo su reubicación. En fin, una cuestión complejísima, se lo debo reconocer. ¿Qué tiene usted que decirnos a estas preguntas? Que van en el marco de otras iniciativas que usted conoce, porque esta es la pregunta oral pero todo esto va acompañado de otras consideraciones.

El señor **PRESIDENTE**: Responde el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Me voy a permitir dar una primera contestación en cuanto al ámbito portuario y luego, si me lo permite su señoría, voy a hacer una extensión para aclarar las preguntas de ámbito más bien ferroviario.

Quisiera aclarar que los terrenos de La Herrera, tanto en el norte como en el oeste, ahora mismo son absolutamente necesarios para el desarrollo de las actividades portuarias del puerto de Pasaia. Y le voy a dar algunos datos que demuestran con cifras esta afirmación. No se trata, como dice en su pregunta escrita, de terrenos desocupados, por lo que quiero dejar constancia de que la cesión, tal y como se ha planteado en algún momento, ahora no se puede plantear. Es más, en el escenario y la prognosis del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 11

puerto de Pasaia, que también están en consonancia con el Pitvi, con el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, que, como sabe, tiene como horizonte el año 2024, tenemos la previsión para ese año, para 2024, de un volumen de 5,6 millones de toneladas, frente a los 3,5 millones de toneladas actuales, lo cual requerirá sin lugar a dudas la necesidad de un almacenamiento mayor en el puerto de Pasaia.

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

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: Gracias, señor secretario, por su escueta respuesta. Debo significar que La Herrera lleva muchos años en una situación de degradación, que tiene prácticamente la mitad de su superficie con construcciones abandonadas, degradadas, cerradas, algunas de las cuales nunca han estado realmente vinculadas a actividades del puerto, y que parte de esa zona es el único lugar donde se podría permitir una regeneración urbana del ámbito de Trintxerpe, un barrio colmatado, sin servicios, con grandes déficits. La solución, como usted bien sabe, no va en rehacer, reconstruir toda La Herrera para el puerto de Pasaia, sino en cumplir el compromiso firmado en protocolo en el año 2011 por el ministerio con el Gobierno vasco para abordar realmente la creación de la plataforma logística de Lezo, si los estudios que están pendientes de hacer por ustedes demuestran que esa inversión es viable y que cumpliría los objetivos. Además cumpliría el gran objetivo de conectar el puerto con las vías ferroviarias de ancho internacional —ya está conectado con las vías ferroviarias de ancho ibérico—, que a futuro tiene que ser una solución para el transporte, sin duda, para el transporte intermodal. Pero si, como usted bien sabe, las obras del tren de alta velocidad no avanzan, sigue paralizada la obra de la Y vasca en el tramo de Hernani-Astigarraga, o si la colocación del tercer raíl entre San Sebastián e Irún sigue a paso de caracol, a paso muy lento, nunca llegará el tren a los dominios del puerto de Pasaia.

En cualquier caso, ese proyecto de plataforma logística intermodal es clave para la regeneración urbana, para liberar espacios, para liberar suelos y para darle un futuro de competitividad al puerto de Pasaia y a la economía guipuzcoana; y ese proyecto de la plataforma logística intermodal, con lo que ello significa, ya que está en el Pitvi y como elemento del corredor atlántico europeo —que, por cierto, debería merecer que ustedes lo apuntaran como una obra a financiar en parte con los fondos europeos, estos cuya solicitud de proyectos ha finalizado ahora mismo, a inicios de marzo—, sería posible realizar si ustedes cumplieran sus compromisos como ministerio. No sabemos a ciencia cierta si van a cumplir lo que se refiere a esta plataforma logística intermodal; si va a llegar alguna vez a esos dominios el tren de alta velocidad, por las obras paralizadas en el ámbito que le he indicado, y por último, si hay voluntad del Estado —del Estado en este caso, los terrenos son de Patrimonio del Estado— de hacer una cesión, porque una población de alrededor de 40.000 personas está prácticamente ahogada, sin posibilidad de expansión porque la zona de Trintxerpe es una zona habitada en ladera en la que no se puede aparcar ni hay zonas verdes ni nada, y durante muchos años han sufrido las consecuencias derivadas del impacto medioambiental de la actividad portuaria que usted conoce: polvos y todo tipo de inconvenientes.

Este es el planteamiento que le hacemos. Está en sus manos poner en marcha como elemento llave la cesión de una parte del suelo de La Herrera a una autoridad, no para usos lucrativos sino para equipamientos. Además, está la perspectiva de futuro de avanzar con el proyecto de creación de una plataforma logística en el ámbito de Lezo, aunque no sé si hay diferencias entre ustedes, el Gobierno vasco y la diputación respecto al planeamiento urbanístico del ámbito de Lezo.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, por lo que se refiere a los estudios realizados por Puertos del Estado, quiero indicar que al menos son necesarios unos 40.000 metros cuadrados de almacén respecto de las actuales disponibilidades que existen en el puerto de Pasaia; esto sin incluir los servicios auxiliares que necesita el puerto, como las empresas de transporte, talleres, etcétera.

Le he indicado anteriormente, en la prognosis que hemos hecho de tráfico en el Pitvi, qué volumen pensamos que se va a alcanzar gracias al desarrollo que va a tener este puerto. Por ello, estamos de acuerdo en que posiblemente se podría aprovechar mejor y con un mayor impacto visual toda la ordenación urbanística, siempre y cuando se pudieran resolver en la zona algunas de las cuestiones urbanísticas que todavía están sin resolver. La causa de la infrutilización de los terrenos está motivada por la paralización del proceso de transformación vinculado al traslado de la actividad portuaria al exterior de la bahía. En

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 12

dicho proceso estos terrenos tenían que ser el soporte de un proceso de transformación urbana que, como bien conoce su señoría, se había dividido en dos partes: primero, La Herrera norte y oeste, y luego La Herrera sur, que a su vez era el primer paso de una ambiciosa transformación de la bahía en un nuevo centro urbano. Desgraciadamente, se llevaron a cabo una serie de demoliciones y se aprobó un Plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto, pero la autoridad portuaria se ha encontrado con algunos problemas. Un primer problema ha sido la negativa por parte de la Diputación Foral de Guipúzcoa a ejecutar el nuevo acceso al puerto que se había proyectado en la anterior legislatura para separar los tráficos urbanos de los tráficos portuarios, lo que imposibilita la construcción de nuevos almacenes al amparo del plan especial que se encuentra actualmente vigente. Por otro lado, hay que indicar que hasta septiembre de 2014 estaba en tramitación el plan director de infraestructuras, que promovía la construcción del puerto exterior, de manera que era imposible captar inversiones de los operadores portuarios para La Herrera, teniendo en cuenta que lo que se necesita es dar continuidad a los planes de la autoridad portuaria. A pesar de todo ello, el puerto actualmente está llevando a cabo acciones para revitalizar y transformar la zona de La Herrera. Quiero indicar que en el primer semestre del año 2014 se ha llevado a cabo un proceso de reflexión, y esta reflexión se ha hecho con los agentes sociales. Hace unos días leía yo en el periódico el interés de los agentes sociales precisamente por reactivar e impulsar el desarrollo del puerto. Las conclusiones de este proceso con los agentes sociales han servido para establecer los criterios y los objetivos para la revisión del Plan especial de ordenación de la zona del servicio del puerto, que, por cierto, fue aprobado ayer en el consejo de administración de la autoridad portuaria. Así pues, partiendo de la necesidad de los espacios portuarios y de la compatibilización necesaria de los usos portuarios con su entorno urbano, se ha hecho una propuesta que se apoya en la generación de un eje de espacios públicos y equipamientos entre la nueva estación de Eusko Trenbideak de La Herrera y la cala de Ondartxo sobre el dominio público marítimo. Es importante indicar que se está trabajando para habilitar los espacios necesarios en La Herrera.

Por culminar la respuesta a los dos o tres añadidos que ha realizado, respecto al de las obras de la Y vasca, como sabe, trabajamos con el horizonte del 2019, y el tramo actualmente ralentizado en Hernani está siendo ahora mismo gestionado por el Gobierno vasco. Espero que se puedan resolver los problemas técnicos que han surgido. Por lo que se refiere a Lezo, es una plataforma logística que está dentro del estudio logístico que está llevando a cabo el ministerio y que es una prioridad. A este respecto quiero indicarle que la pasada semana se ha iniciado la información pública entre Astigarraga y Lezo, Astigarraga-Irún, de un nuevo trazado, y que las obras que dice su señoría que están ralentizadas pero que se están acomodando también a los plazos necesarios para la llegada de la alta velocidad a San Sebastián y luego la continuación hasta la frontera francesa, permitirán tener una conexión en ancho internacional y, por supuesto, tener esa conexión tanto con Lezo como con el puerto de Pasaia, que es el interés demostrado en el Ministerio de Fomento.

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL PEZZI CERETO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE FORMA EN LA QUE SE VA A GARANTIZAR LA CONEXIÓN DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO RADICADOS EN ANDALUCÍA CON LOS CORREDORES MEDITERRÁNEO Y ATLÁNTICO ACORDADOS POR LA UNIÓN EUROPEA. (Número de expediente 181/003044).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día. En este caso la va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Socialista don Manuel Pezzi Cereto. Tiene la palabra.

El señor **PEZZI CERETO**: Su ministra hizo unas declaraciones ayer en respuesta a la pregunta del Grupo Socialista sobre las inversiones en el puerto de Algeciras que me han descabulado la pregunta que hoy le iba a hacer, porque ha aportado cifras nuevas que me gustaría brevemente explicar.

El primer tema que yo quiero poner encima de la mesa es la importancia de la red de los siete puertos de interés general del Estado que tiene Andalucía. Algeciras, Huelva, Cádiz, Sevilla, Málaga, Motril y Almería son claves en el futuro económico de la región, están conectados con autovías y el futuro tiene que pasar por la construcción de las redes transeuropeas que el reglamento comunitario ha aprobado y que son de obligado cumplimiento. Pero la verdad es que estamos viendo que estos corredores ferroviarios, que en algunos tramos tenían una perspectiva de 2020, son una ilusión, una ilusión imposible de cumplir. ¿Por qué? Porque el tramo Murcia-Almería está muy retrasado, hay un agujero negro en el Almería-Granada, en los tres años que llevamos de legislatura no ha salido del Ministerio de Medio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 13

Ambiente la evaluación de impacto ambiental; tres años y no ha salido la evaluación de impacto ambiental. En cuanto al Granada-Antequera, me reitero en la chapuza. Lo que van a hacer es para viajeros, no va a permitir el tráfico de mercancías, de grandes mercancías, de gran tonelaje con trenes de 750 metros, sencillamente porque no hay apeaderos, porque los gálibos no reúnen las condiciones, porque las pendientes son en algunos casos de 30 milésimas y por tanto el transporte de mercancías no va a reunir condiciones. El Antequera-Sevilla es otro agujero negro del que le echan ustedes la culpa a la Junta de Andalucía, pero he hecho una investigación y he visto que hay un protocolo sin convenio de colaboración desarrollado y toda la obra se ha hecho en un gigantesco precario sobre terrenos de ADIF. Nos tendremos que poner de acuerdo en qué pasa con los casi 80 kilómetros que hay ya construidos entre Antequera y Marchena, porque hay que darle utilidad a lo que se está invirtiendo con dinero público.

Y el gran hueco del Algeciras-Antequera. El Algeciras-Antequera es un mandato de los dos reglamentos —Conectar Europa y Redes Transeuropeas— que se están incumpliendo. Se le fija una prioridad, se fija que se termine en 2020, y sin embargo no hay esa previsión y el Gobierno no la va a cumplir manifiestamente, a pesar de que el puerto Bahía de Algeciras está conectado con las dos redes, los dos corredores, el 2 y el 9, tanto el atlántico como el mediterráneo, para darle la prioridad que tiene el puerto. Le recuerdo algunas cifras: a finales de 2014 ya tiene 95 millones de toneladas de mercancías, un 42% más que el de Valencia y un 105% más que el de Barcelona; es el primer puerto en tráfico de contenedores, con 4,6 millones de TEU; es el primero del Mediterráneo en tráfico total; de los 1.200 puertos mercantiles de la Unión Europea es el quinto, después de Róterdam, Hamburgo, Amberes y Ámsterdam, y en pasajeros el primero de la Península, con 4,5 millones de pasajeros. La joya de la corona; para cuidarlo. Y ustedes tienen una concepción equivocada, permítame que lo diga. Ustedes se empeñan en que sea un puerto de barco a barco, de tráfico de barco a barco. No es verdad. Es verdad que tiene mucho tráfico de barco a barco, pero si analizan los camiones que tienen tráfico ro-ro con destino o que vienen de Tánger, hay casi más de 250.000 camiones por año. Si hay 250.000 camiones que pasan por el puerto Bahía de Algeciras, ¿cómo va a ser solamente un puerto de tráfico de barco a barco? No. Y ustedes dicen: es que no tiene tráfico para el interior. ¡Porque no hay vía férrea para hacerlo! Porque no hay una oferta de una vía férrea competitiva, porque es un cuello de botella, 176 kilómetros entre Algeciras y Antequera, con una sola vía de tráfico mixto, sin electrificar, de ancho ibérico, con trazado tortuoso, con pendientes máximas de hasta 24 milésimas, sin Ertms, con apartaderos de menos de 500 metros y con las prestaciones más bajas de toda la red ferroviaria. Así no se pueden sacar los trenes. En estas condiciones, le pido soluciones.

Su ministra —y voy a ser breve— acaba de decir que para Andalucía ha conseguido 852 millones de fondos europeos, el 45% de la inversión prevista, y ha fijado en 1.888 la totalidad que viene a Andalucía para todo. Pero es que el corredor Almería-Granada-Antequera-Sevilla-Algeciras vale, según cifras de Fomento, 4.385 millones de euros. Y lo que ustedes van a aportar cada año, vía Presupuestos Generales del Estado, hasta 2020 son 200 millones, exactamente 207. No van a terminar en 2020; es más, no van a terminar en 2030. Con esta vía de inversión que usted prevé de fondos europeos no acaban en 2030. Y acabo: no basta con decir que se va a hacer Algeciras-San Pablo de Buceite, que se va a hacer la electrificación de un tramo. No, es que hay que terminarla totalmente; 1.500 millones de euros supone la inversión Algeciras-Antequera y la tienen que hacer antes de 2020. Deme usted esa cifra, comprométase usted en una fecha, diga usted a la gente del puerto Bahía de Algeciras, de todo Cádiz, que el puerto tendrá conexión ferroviaria de primer nivel en 2020.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señor Pezzi, muchas gracias por su entusiasmo en este corredor, entusiasmo que algunos llevamos intentando que se plasme en hechos durante muchísimos años. Esperamos que en lo que queda de legislatura se produzca un avance y se lo voy a demostrar con los datos que le voy a indicar a continuación. Nos sentimos orgullosos del sistema portuario que tenemos, tanto por el movimiento de contenedores como por el movimiento de mercancía general. En el caso concreto de Andalucía hay nueve puertos de interés general que están bajo la coordinación del Ente Público Puertos del Estado, que en esta legislatura van a mover 566 millones de toneladas y además se habrán ejecutado obras en su conjunto por 483 millones de euros, se habrán ingresado 785 millones de euros y habrán generado en su conjunto un beneficio de 193 millones de euros.

Tras hacer este repaso, quiero indicar a su señoría que la política de transportes del Gobierno español está orientada por las directrices —como conoce su señoría, además lo ha indicado— de los reglamentos de la Unión Europea, por una parte el reglamento del año 2013, sobre orientaciones de la Unión para el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 14

desarrollo de la Red transeuropea de transporte, y luego el reglamento, también del año 2013, sobre el mecanismo Conectar Europa. La Unión Europea ha definido una serie de corredores, siendo prioritarios los que forman parte de la red básica. En estos corredores, como saben sus señorías, se apuesta claramente por la multimodalidad. La Unión Europea, además, ha establecido una serie de objetivos en el horizonte de 2030 para la denominada red básica. Dentro de estos corredores multimodales, España es atravesada por el corredor atlántico y el corredor del Mediterráneo. Algeciras comparte ambos corredores, el atlántico y el mediterráneo, y Sevilla está incluido en el corredor del Mediterráneo. El puerto de Huelva forma parte de la red básica, y los restantes puertos —Cádiz, Almería, Málaga, Motril y Carboneras— forman parte de la denominada red global. En esta legislatura esperamos que el puerto de Sevilla mueva 18,2 millones de toneladas, y en la asignación de fondos Feder tenemos prevista la ayuda para la mejora del acceso ferroviario a este puerto, que podrá llegar a ser de 11,5 millones de euros para una inversión estimada en el acceso al puerto de Sevilla de 25 millones de euros. Por lo que se refiere al puerto de Algeciras, lo tenemos muy bien conceptualizado. Evidentemente, hay tráfico de trasvase de un barco a otro y también un tráfico terrestre, que fundamentalmente se realiza hoy por carretera. Esperamos que este puerto mueva casi 380 millones de toneladas en esta legislatura. Es el primer puerto de contenedores del Mediterráneo y el quinto de Europa. Este corredor y este puerto forman parte de los dos corredores que atraviesan España y así ha sido definido por la Unión Europea.

Quiero indicar un hecho que ha pasado quizás desapercibido y que se ha conseguido gracias al empeño del Ministerio de Fomento y sus empresas, y es que desde el pasado 20 de febrero de 2015 se han puesto en servicio dos nuevas frecuencias semanales de tráfico ferroviario entre Granollers y San Roque, en Algeciras, transporte combinado que es realizado por TCS Trans y Euroconsa a través de la sociedad operadora Multirail. Es decir, que estamos trabajando por incrementar el tráfico ferroviario porque todavía hay capacidad suficiente. En el acceso de Algeciras también se está potenciando el acceso terrestre mediante la duplicación de la carretera N-350 del acceso sur al puerto de la bahía de Algeciras, donde en el año 2015 se ha previsto la licitación de las obras correspondientes, que tendrán un importe de 38,5 millones de euros. Por lo que se refiere a las ayudas comunitarias, tanto las ayudas CEF como las ayudas del Feder a las que luego me voy a referir, quiero indicar que por lo que se refiere a los fondos CEF para el periodo 2014-2020 se han solicitado ayudas por un importe de 5,55 millones de euros.

En lo que se refiere al ferrocarril, y según datos del año 2014, que los ha enunciado ya su señoría, efectivamente en el año 2014 han circulado 410 trenes de contenedores, que son 18.600 TEU, con 137.800 toneladas. Todo ello representa una cuota del 5% frente a la carretera en el tráfico de contenedores de importación y exportación. Por eso estamos impulsando trabajo de renovación y mejora entre Bobadilla, Antequera y Algeciras. A este respecto, en esta legislatura vamos a ejecutar, o bien a iniciar obras o bien a programar obras, por un importe de 348,5 millones de euros, si consideramos dentro de estas obras también la correspondiente a la obra ferroviaria que va a impulsar la autoridad portuaria dentro de su red interior. En los Presupuestos Generales del Estado hay una partida de 50 millones de euros, y quiero indicar que tenemos ahora mismo concedidas ayudas de redes transeuropeas por valor de 2,8 millones de euros. Este importante corredor va a contar con ayudas Feder por un importe de 371,8 millones de euros, que están asignados a Andalucía para estas mejoras y para las que tenemos previstas en el corredor ferroviario que va a unir Algeciras con Madrid, porque quiero recordar a su señoría que no solamente tenemos que prestar atención al tramo Bobadilla-Algeciras, sino también hasta Madrid. También pensamos contar dentro del Fondo financiero de accesibilidad terrestre con 25 millones de euros. Ahora mismo estamos trabajando en las obras de renovación y mejora de las instalaciones de seguridad en San Roque; también se van a adjudicar próximamente las de renovación de vía en el trayecto Almoraima-Algeciras, por valor de 30,3 millones de euros, y en abril se van a licitar las obras de instalaciones de seguridad entre Gaucín y Algeciras.

Como conclusión, nosotros sí estamos preocupados por este corredor. Ha preguntado su señoría también por otras inversiones en el eje central o en el eje transversal de Andalucía. Había un protocolo y, por cierto, falta la firma de uno de los intervinientes en ese protocolo —me he molestado en verlo—, pero no invalida su existencia. La responsabilidad hasta ahora es de la Junta de Andalucía, que es la que tiene que llevar a cabo esas inversiones a las que en su momento se comprometió y se tendrá que hacer cargo de la devolución, en su caso, de los préstamos al BEI. Nosotros, como digo, estamos preocupados por la accesibilidad terrestre, para nosotros es importante el puerto y, con las actuaciones que le he enunciado, pensamos mejorar de manera notable el tráfico de mercancías por ferrocarril en este itinerario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 15

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ISABEL SÁNCHEZ ROBLES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), SOBRE PLAZO PREVISTO PARA INICIAR Y ESTABLECER UN DIÁLOGO BILATERAL CON LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EUSKADI PARA PROCEDER A LA TRANSFERENCIA SOBRE FERROCARRILES. (Número de expediente 181/003055).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en este caso le corresponde al Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) y la va a formular la diputada señora Sánchez Robles, a quien doy la palabra.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Bienvenido, señor secretario general.

Mi pregunta es sencilla, es facilísima de responder. Dice así: ¿cuál es el plazo previsto por el ministerio para iniciar y establecer —o el propio Gobierno— un diálogo bilateral con la Comunidad Autónoma de Euskadi para proceder a la transferencia sobre ferrocarriles, de acuerdo con lo previsto en el bloque de constitucionalidad y en el Estatuto de Autonomía, en el artículo 10.32? Me estoy refiriendo, como usted bien sabe, a cercanías, y ya hablaremos en un futuro de servicios Intercity de alta velocidad. Hoy precisamente me estoy refiriendo a cercanías y a aquellas líneas que transitan íntegramente por el interior de la comunidad autónoma.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Quiero indicar que el ministerio, independientemente de quién gestione y de cómo se lleve a cabo la gestión de las infraestructuras ferroviarias, está plenamente comprometido con la mejora, tanto de las infraestructuras como de los servicios ferroviarios. Y quiero destacar algo que viene siendo un denominador común a lo largo de esta legislatura, y es la estrecha y leal colaboración con las instituciones vascas, y en especial con el Gobierno autonómico. En todo caso, la transferencia efectiva de cualquier competencia debe realizarse en el marco de la existente Comisión bilateral de transferencias que, como conoce su señoría, depende del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. En todo caso, si me permite su señoría, puedo afirmar que en este momento estamos realizando un buen trabajo en el ferrocarril vasco, que en esta legislatura en los presupuestos del Ministerio de Fomento hemos destinado más de 1.200 millones de euros, a los que hay que unir los que está anticipando el Gobierno vasco y que luego se financian a través del cupo, que va a suponer una inversión de 1.400 millones adicionales. De estas cantidades quiero indicar algo que es muy importante y que tiene que ver con los servicios de cercanías por los que pregunta su señoría, y es que aproximadamente unos 43 millones de euros se están destinando para financiar los servicios que están declarados obligaciones de servicio público en el País Vasco. Estos servicios son prestados a través de Renfe-Operadora, como conoce su señoría, y son servicios de cercanías en Bilbao, San Sebastián, y también las cercanías de ancho métrico en Vizcaya. Además, incluimos dentro de estas obligaciones de servicio público los servicios de media distancia entre Vitoria e Irún. Quiero indicar que anualmente estos servicios son realizados por 18,1 millones de viajeros, destacando 10,1 millones de pasajeros en cercanías de Bilbao y 6,3 millones en cercanías de San Sebastián. Quiero indicar que la prestación de este servicio que se realiza por Renfe tiene una nota brillante por los ciudadanos del País Vasco. Así, si nos fijamos en las cercanías de Bilbao y San Sebastián nos encontramos que la suma de viajeros satisfechos o muy satisfechos con el servicio prestado supera el 75 %.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez Robles, tiene la palabra.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Observo que tenemos muchos puntos de encuentro. Estamos de acuerdo en que hay una excelente relación entre el Gobierno Vasco y el ministerio, y yo creo que se está trabajando adecuadamente en muchos de los ámbitos; otros van más despacio de lo que quisiéramos, desgraciadamente. En cualquier caso, también estamos absolutamente de acuerdo en que el cierre de la operación de transferencias se realice en el marco de la comisión bilateral dependiente del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Para ello es preciso hacer un trabajo previo, y los pasos que se han ido dando desde el propio Ministerio de Fomento no han ido en ese sentido formalmente. Me estoy refiriendo a la aprobación en su momento del artículo 38 de la Ley 11/2013, de medidas de apoyo al emprendedor y del estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, que sorpresivamente contenía referencias al catálogo de líneas y tramos de la red ferroviaria de interés general, incluyendo en ella, por lo menos transitoriamente, las infraestructuras como los servicios ferroviarios —las infraestructuras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 16

supongo que sería lo que contenía, porque yo no soy una experta—, tanto las de ancho métrico como las de ancho ibérico, aparte de las infraestructuras de conexión con los puertos de Pasaia y de Bilbao. Como le comentaba antes, el artículo 10.32 de nuestro Estatuto de Autonomía contiene una previsión, la de transferir aquellas líneas que transcurran íntegramente por el interior del territorio, así como la posibilidad de otras que, aunque transiten por más territorios, presten servicios de cercanías; eso es más o menos lo que viene a decir, pero se lo puedo leer literalmente.

En cualquier caso, además el Tribunal Constitucional en la sentencia 245 de 2012 dice bien claro que no resulta lógico ni tampoco constitucional —en referencia a la calificación de todas las líneas como de interés general— la definición del interés general que la red ferroviaria de interés general expresa se singularice por remisión a infraestructuras que en el momento de la entrada en vigor de la ley venían siendo gestionadas por el Estado. Esta es una cuestión que la normativa aprobada durante esta legislatura contempla. De facto, y por ir resumiendo porque creo que no es preciso hacer en esta Comisión un análisis exhaustivo línea por línea, sería interesante que nos pusiéramos a trabajar seriamente con una fecha límite, que le solicito para realizar ese trabajo de cocina previo con más *expertise* desde el punto de vista ferroviario antes de llevarlo a la aprobación definitiva a la comisión de transferencias. Creo que hay muy buena relación, como usted bien decía, y que no hay ningún impedimento legal; no hay ningún impedimento de constitucionalidad, como además en positivo ha reflejado el propio Tribunal Constitucional. Me gustaría, como le decía, que esto se activara y que, por favor, nos facilitaran una fecha para iniciar un trabajo técnico ya de definición, desde el punto de vista de las infraestructuras, de los servicios ferroviarios —de los que usted sabe muchísimo más que yo— que posibilitara llegar a esa comisión con ese trabajo hecho y formalizar la transferencia que le comento. Le agradecería que me ponga una fecha.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, tengo poca afición a las fechas, no sé por qué; salvo la de nacimiento... (**Risas.—La señora Sánchez Robles: Déficit de compromiso**). Por encima de quién ejerza la competencia, yo creo que lo importante —también viajo en ferrocarril y observo lo que quieren los ciudadanos— es que los servicios ferroviarios sean adecuados, puntuales y, en definitiva, que se puedan valorar bien por los usuarios. Quiero volver a destacar la colaboración leal —así es— que estamos manteniendo con las instituciones, y gracias a la cual estamos llegando a acuerdos en actuaciones importantes, como son las llegadas a las principales capitales vascas en lo que se refiere a la ejecución de la Y vasca. Quiero mencionar además al Comité de Coordinación Aeroportuaria, desde el que se está haciendo también un excelente trabajo.

Desde el Gobierno, por supuesto, estamos abiertos al diálogo, pero también quiero que sepa su señoría que en cualquier ámbito los procesos de transferencia son complejos, y creo que no descubro nada si digo que en el ferroviario confluyen muchísimas variables; le voy a citar solamente algunas: de carácter jurídico, financiero, social, laboral y de servicio al ciudadano, aparte de otras de tipo técnico y de seguridad, que tanto nos preocupan a todos. Por eso nuestra prioridad, sin dejar de lado el proceso por el que pregunta su señoría y para el que pide concretamente una fecha, es seguir dando un buen servicio a los ciudadanos. Para ello estamos contando, y queremos seguir haciéndolo, con la colaboración del Gobierno vasco, como ya se ha mantenido a la hora de definir y establecer las obligaciones de servicio público.

Ha hecho mención a la sentencia del Tribunal Constitucional, efectivamente la 245/2012, sobre la vigente Ley del Sector Ferroviario, y que dice claramente que la competencia en exclusiva en lo que se refiere a la red ferroviaria de interés general es para aquellas infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte; también como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Ahora mismo gran parte de las infraestructuras cumplen estas condiciones. Podríamos hablar de una infraestructura singular que es Barakaldo-Muskiz y Barakaldo-Santurtzi, pero, como conoce bien su señoría, queremos que sobre este itinerario o sobre su modificación se pueda realizar en un futuro el acceso al puerto de Bilbao. En todo caso —repito—, nuestra prioridad sigue siendo, sin dejar de lado que el proceso habrá que llevarlo a cabo, seguir prestando un buen servicio a los ciudadanos, que es la responsabilidad del Ministerio de Fomento y sus empresas públicas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 17

— DE LA DIPUTADA DOÑA M.^a OLAIA FERNÁNDEZ DAVILA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE DISPOSICIÓN QUE TIENE EL MINISTERIO DE FOMENTO A RETIRAR LA DENOMINADA «ALTERNATIVA 4» PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE DE PADRÓN, PONTECESURES Y VALGA. (Número de expediente 181/003056).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta; en este caso la va a formular la diputada del Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, la señora Fernández Davila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Señor secretario general, señor Niño, la decisión del Gobierno de considerar la denominada Alternativa 4 como la idónea para la construcción de la variante de la N-550 a su paso por las localidades de Pontecesures y Valga, como usted sabe, ha generado una fuerte oposición vecinal, que también se ha transmitido al Gobierno —entendemos nosotros— después de un acuerdo unánime de las corporaciones municipales de los dos ayuntamientos. Esta posición frontal contra esta decisión del Gobierno está sustentada en los graves perjuicios que tendría sobre el territorio, de manera especial sobre el abastecimiento de aguas, ya que este trazado transcurriría sobre aproximadamente dos kilómetros de tuberías, del mismo modo que afectaría al canal de regadío que coge el agua del río Ulla. En relación con este río la propuesta que se hace de construcción de un viaducto sobre él, que comunicaría el Ayuntamiento de Pontecesures, tendría un impacto tremendo en el ecosistema. Ya hay valoraciones muy negativas de las consecuencias que tendría para la pesca en la zona, sobre todo de una especie como la lamprea, tan importante para el movimiento económico de estos ayuntamientos. Por otro lado, también se habla del gran perjuicio que tendría este trazado en el camino portugués que pasa por allí. Es decir, hay una serie de inconvenientes, que se recogen en este acuerdo unánime de los ayuntamientos, que indican que efectivamente esta alternativa sería muy perjudicial para el territorio que constituyen estos dos ayuntamientos. Por eso le hacemos esta pregunta, señor Niño.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señora diputada, como conoce, el estudio informativo de la carretera N-550 que comienza donde finaliza la variante de Padrón y atraviesa los municipios de Pontecesures y Valga tiene como objetivo, según la Ley de Carreteras, analizar las diferentes posibles alternativas para la construcción de una variante, una carretera que tiene un número importante de vehículos, 17.000, de IMD. El objetivo de esta actuación es independizar los tráficos de largo recorrido de los locales, entendiendo por tráficos locales los que generen Pontecesures y Valga, mejorando en todo caso la seguridad vial en el itinerario y dando continuidad a la variante de Padrón, que todos los gallegos podrán disfrutar en las próximas semanas porque se va a poner en servicio. El estudio informativo ha sido aprobado provisionalmente en diciembre del año pasado, ha sido sometido a información pública; el proceso ya ha acabado y en este momento se están analizando las distintas alternativas que han sido presentadas al Ministerio de Fomento por las instituciones, entidades públicas y particulares. El ministerio tiene especial sensibilidad por todas las alegaciones y las presentará al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para su preceptiva declaración de impacto ambiental; con ello se dará por culminada la tramitación administrativa, una vez que después de la declaración de impacto ambiental se produzca la aprobación definitiva del estudio informativo.

En todo caso, el ministerio ha estado y sigue estando en contacto —de hecho nos estamos reuniendo, como conoce su señoría por la prensa— con los municipios para poder llegar a una solución consensuada. Ya sabe que se han planteado cuatro opciones, se ha realizado un análisis multicriterio. En el estudio informativo, aunque se haya propuesto una alternativa —lo he explicado muchas veces—, se han valorado todas; a este respecto, el alcalde de Valga en una reciente visita a la ministra, aparte de mi reunión con él, manifestó que la solución que consideraban prioritaria era una mezcla de la alternativa 1 y parte de la alternativa 3; ambas han sido analizadas, y puedo indicar aquí que esta alternativa es viable técnica y ambientalmente. Por tanto, será la alternativa propuesta por el Ayuntamiento de Valga la que se someterá como solución más favorable para su preceptiva declaración de impacto ambiental.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández Davila, tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Quiero precisar que en estos momentos lo que está en exposición pública es la alternativa 4, porque yo he estado en el Ayuntamiento de Pontecesures y lo que estaba expuesto al público para presentar las alegaciones era la alternativa 4, basada en esa consideración de que una vez

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 18

que se expone es la que elige el Gobierno como la más adecuada para la construcción de esta variante. Usted me está diciendo ahora que después de los posicionamientos de los dos ayuntamientos, Pontecesures y Valga, hay disposición del Gobierno a modificar esta alternativa 4 por la propuesta que hace el Ayuntamiento de Valga. Es lo que usted acaba de decir, es lo que se puede transmitir. Bueno, hay otra posición, y es la innecesidad de esta obra. La posición que se mantiene quizá más sea la del Ayuntamiento de Pontecesures, porque usted habla de que existen 17.000 vehículos; en cambio no existe ninguna necesidad, ni porque haya saturación o colapso de tráfico, ni siquiera siniestralidad en esa zona, que indique que sea necesario hacer esta infraestructura, máxime después de que la variante de Padrón, que usted acaba de decir que se va a poner en funcionamiento, ya solucionaría de alguna manera el grave problema que había de colapso de tráfico en el centro de Padrón al paso de la N-550. Ante esa consideración de la nueva valoración de esta posición —en principio es una aprobación que sale en el BOE el 30 de diciembre de 2014, me refiero a la decisión de exposición pública como la más idónea de la alternativa 4; evidentemente provisional— nos alegramos de la disposición del Gobierno a reconsiderar esta postura; pero pedimos, como han señalado personas no solamente del Ayuntamiento de Pontecesures sino de colectivos vecinales que se reunieron con responsables del ministerio, concretamente con los responsables del territorial de Galicia, que también se considere que no es una obra o una infraestructura necesaria, porque no existe demanda para ella. Esta es una consideración que hacen los vecinos de Pontecesures —por lo menos en una reunión que esta diputada tuvo con el colectivo así se lo plantearon—, por lo tanto, pedimos que, además de considerar la alternativa 4, también piensen que a lo mejor esta iniciativa de construcción no es necesario llevarla a cabo.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, quiero aclararle que cuando se somete a información pública un estudio informativo es de todas las alternativas que se han estudiado, de todas. La invito a que mire el estudio informativo, porque en él se han estudiado varias alternativas. Otra cosa es que el ministerio, fruto de un análisis multicriterio, proponga una alternativa, pero se someten a estudio todas. De hecho hay muchos estudios informativos. Yo he tenido la suerte de gestionar miles de kilómetros de estudios informativos en carreteras y ferrocarriles, y le puedo asegurar que se ha cambiado muchas veces la alternativa propuesta inicialmente antes de la finalmente aprobada. Hecha esta aclaración, me reitero en que se va a proponer la mezcla, la combinación de las alternativas 1 y 3.

Quiero hacer una consideración a la propuesta que ya se ha hecho otras veces y que consistiría en la reducción o eliminación del peaje en un tramo de la autopista, que, como sabe, está gestionada ahora mismo en régimen de concesión y requiere con carácter general, porque así está establecida la adjudicación de la concesión, de una contraprestación al concesionario, y que es exigible legalmente a la Administración concedente para mantener el equilibrio económico y financiero de la concesión. Teniendo en cuenta que en esta concesión quedan 33 años, se puede estimar que el coste que habría que abonar al concesionario por rescatar este tramo o por dejar libre de peaje el tramo al que se refiere su señoría tendría un coste equivalente al importe de la variante que se está proponiendo en este estudio informativo. Además hay otra circunstancia importante, y es que habría que hacer obras adicionales para conectar la N-550 con la autopista de peaje. Es decir, que en conjunto la cantidad que habría que habilitar para llevar a cabo la liberalización de la autopista en este tramo, unido a las obras adicionales que serían necesarias para conectar la carretera con la autopista, tendría una cuantía claramente superior al importe de la variante que habría que hacer en su momento.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA OLAIA FERNÁNDEZ DAVILA, EN SUSTITUCIÓN DE DOÑA ROSANA PÉREZ FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE MOTIVO POR EL QUE HA CAMBIADO FOMENTO SU IDEA INICIAL DE BONIFICAR AL SECTOR DEL TRANSPORTE CON REDUCCIONES DEL 50 % EN EL PRECIO DE LOS PEAJES POR UNA DISMINUCIÓN DEL 35 % EN LOS TRAYECTOS QUE SE CONVERTIRÁN EN ALTERNATIVOS A LOS VIALES NACIONALES. (Número de expediente 181/003057).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que también va a formular la diputada doña Olaia Fernández Davila. Tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Recientemente, señor Niño, el Ministerio de Fomento anunció su intención de establecer como obligatoria la circulación de vehículos pesados por autopista. Usted sabe que esto no sentó muy bien al sector porque, inicialmente, además se decía que esa obligatoriedad iría

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 19

acompañada de una propuesta que hacía el ministerio de una reducción del peaje en un 50 %. Lo que trasciende, incluso después de que hablamos con personas responsables de este sector, es que, después de la primera reunión o el primer contacto que tuvo el ministerio con ellas, esa propuesta que apareció públicamente de reducción del 50 % del peaje pasó al 35 %. Por eso le hacemos esa pregunta, y nos gustaría que nos explicara esta cuestión.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señor presidente, señora Fernández, como conocen, el Ministerio de Fomento ha planteado la aplicación de bonificaciones para el tráfico de vehículos pesados de mayor volumen, lo que llamamos el grupo Pesados 2, y que consiste en desviar vehículos pesados por las autopistas que discurren paralelas a carreteras convencionales. Para ello se ha previsto realizar unos descuentos del 50 % a estos vehículos de mayor volumen. Lo que ha indicado su señoría de que lo hemos reducido al 35 % no es cierto. Esta medida supone que a los vehículos que utilizan el desvío en un determinado tramo se les hace un descuento del 50 %, pero hay que tener en cuenta que ya hay vehículos pesados que están circulando por la autopista de peaje; para evitar que tengan que entrar y salir porque quieran beneficiarse de ese 50 %, a esos que ya circulan en ese tramo en concreto se les aplicaría una reducción del 35 %. O sea, el descuento no es que se haya disminuido, sigue siendo del 50 %, que creemos que es una reducción importante. De acuerdo con ello, el Ministerio de Fomento, como supongo que tendrá conocimiento su señoría, está manteniendo los contactos pertinentes con el Ministerio del Interior, o bien con la consejería de Interior correspondiente, como es el caso de Cataluña, para aplicar esta medida de manera coordinada. También estamos estableciendo contactos con el sector de profesionales del transporte por carretera, a los que ya hemos transmitido cuál es nuestra voluntad; les hemos explicado claramente el plan previsto. De hecho, nos hemos reunido en diciembre de 2014 con el presidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías, el 5 de febrero con el presidente del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y, recientemente, hemos recibido una comunicación de la Comisión Nacional de Transportes, con la que pensamos reunirnos nuevamente —creo que la próxima semana, me parece que es el lunes—, porque la voluntad, como ha sido recientemente declarada por la ministra de Fomento, es adoptar las decisiones oportunas para el desvío de vehículos pesados por las autopistas de peaje siempre y cuando haya un acuerdo con el sector del transporte de mercancías. Una vez que exista este acuerdo se podrán aplicar estas bonificaciones en el peaje. Creemos que es una medida eficaz y produce un beneficio también para los propios transportistas, según los estudios que hemos realizado.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández Davila, tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Gracias, señor Niño, por la información. Quiero matizar un par de cuestiones. Usted dice ahora que se está negociando con el sector un acuerdo que desvíe los vehículos pesados por autopista, pero omite la palabra obligatoriamente. Nos gustaría saber si efectivamente desde el Gobierno se sigue planteando la cuestión como la obligación de tener que circular por las autopistas o llegar a algún acuerdo puntual en determinados tramos de carretera que son de excesiva peligrosidad o de excesiva acumulación de tráfico en horas puntuales, etcétera. No se entiende la obligatoriedad —estoy transmitiendo lo que me han comentado muchos transportistas— de tener que circular por autopistas en horas, por ejemplo, en las que por las carreteras convencionales no hay tráfico, por lo tanto no existirían las razones que ustedes aducen. Por otro lado, sería interesante que en determinados tramos efectivamente fuese obligatorio incluso por la peligrosidad y para evitar la siniestralidad que existe en algunas carreteras; estoy pensando en Galicia, en la AP-9, concretamente en el tramo Vigo-Porriño, que tiene la gravedad que todos conocemos. También sabemos que lo lógico sería que el transporte de vehículos pesados por esa zona de la autopista fuera gratuito, entre otras cosas porque tiene muy poca circulación; apenas tiene circulación, por lo tanto se podría llegar a acuerdos para resolver el problema de la siniestralidad de la A-55 por un lado y realizar por otro este desvío de vehículos pesados por la autopista.

No nos parecería muy correcto, nada correcto, que se obligara al sector a cumplir con una imposición en este caso, y además teniendo que pagar, aunque sea el 50 %, señor Niño. Aunque sea el 50 %, yo no puedo ver —los transportistas tampoco lo ven— en qué beneficiaría esta cuestión a las empresas de transporte. Desde luego yo transmito lo que ellos me han comentado, que parece que tiene más un afán recaudatorio, para resolver esos problemas de financiación que se dice que tienen muchas concesionarias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 20

de autopista, que lo otro. Si lo que nos preocupa es la siniestralidad o el colapso de vehículos en las carreteras convencionales, se puede establecer una obligatoriedad en determinados horarios o en tramos de las carreteras, pero no en la generalidad, como ustedes anunciaron.

El señor **PRESIDENTE**: Responde el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): La política del Gobierno a lo largo de esta legislatura ha estado dirigida claramente a fomentar y potenciar el uso de las infraestructuras, concretamente el conjunto de las infraestructuras. Las infraestructuras de la red interregional del Estado está constituida por las autopistas de peaje y el resto de las carreteras. Está claro que se han llevado a cabo una serie de medidas que tienen como objeto último impulsar el proceso de reactivación económica y también favorecer las condiciones de circulación de los usuarios. Así, a lo largo de 2012 hasta 2014 hemos llevado a cabo distintas medidas, algunas concretamente en Galicia, como pueda ser en la AP-9, donde hemos aprobado una rebaja del peaje entre Pontevedra y Vigo para vehículos ligeros, y en otras de la geografía española.

Por lo que se refiere a las bonificaciones por el uso de las autopistas por vehículos pesados, la actuación que quiere llevar a cabo el ministerio forma parte de la política general que viene empleando ya en la legislatura. Le pondré algunos ejemplos en los que ya se está aplicando esta medida, que, como le he indicado anteriormente, consiste en descuento del 50% a los vehículos pesados. En este sentido tenemos una experiencia positiva desde abril de 2013 en el corredor viario de la AP-7, concretamente entre Maçanet y la frontera francesa, donde se ha obligado a circular por esta autopista. Quiero indicar algo que es importante, que hemos hecho un cálculo de lo que repercute en el transportista. Hay que tener en cuenta que cuando uno hace sus cálculos de coste no solamente tiene que imputar el coste del peaje y el coste del carburante, sino también el tiempo de viaje, que claramente disminuye al circular por ella; eso sin tener en cuenta otros costes que son más difíciles de internalizar, que son los derivados de la mejora de la seguridad, en su caso. Tras esta experiencia de la AP-7 hemos pensado seguir extendiendo esta medida a otros corredores. Desde que se puso en marcha en el tramo de la AP-7 en la provincia de Girona hemos conseguido evitar que 1,9 millones de vehículos pesados circulen por la N-II o, dicho de otra forma, 2.900 vehículos pesados al día, que creo que es una cantidad suficientemente significativa. Si se llevase a cabo en su conjunto la propuesta del plan que hemos elaborado, estaríamos desviando anualmente de las carreteras convencionales 9 millones de vehículos pesados, que es una cifra muy importante. Como digo, nuestra voluntad es negociar y hablar con el sector de profesionales del transporte por carretera, porque en definitiva lo que pretendemos es favorecer las condiciones de circulación y fomentar a la vez la utilización y uso racional de la eficiente red. Niego totalmente que sirva para incrementar la recaudación de los concesionarios de autopistas, porque en las que se llevará a cabo esta medida normalmente será en autopistas ya maduras. En definitiva, con esta medida pretendemos mejorar la circulación de los vehículos. En este sentido, quiero hacerme eco en esta Comisión de un hecho positivo, que a lo largo de 2014 el tráfico está aumentando en las autopistas de peaje, sobre todo el de vehículos pesados; el año pasado aumentó el 6,9%, que también es un índice claro de la reactivación económica y de que se está incrementando el tráfico de vehículos pesados.

Son estas ideas las que han configurado el plan, pero como le he dicho anteriormente de manera reiterada, lo pensamos sacar adelante con la colaboración y el apoyo, como no puede ser de otra forma, del sector de los transportistas por carretera.

DEL DIPUTADO DON JOSÉ LUIS CENTELLA GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL, SOBRE:

— **VALORACIÓN DEL AUMENTO DE LOS DESAHUCIOS EN ANDALUCÍA EN EL AÑO 2014, COINCIDIENDO CON LA PARALIZACIÓN DE LA LEY DE LA FUNCIÓN SOCIAL DE LA VIVIENDA, APROBADA POR EL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA TRAS EL RECURSO PRESENTADO POR EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO. (Número de expediente 181/003059).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que va a formularla por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural el diputado don José Centella Gómez. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 21

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: La pregunta es conocer la valoración del Gobierno sobre el motivo de que los desahucios en Andalucía sigan creciendo mientras se mantiene paralizada la ley de la función social de la vivienda.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): La pregunta que formula su señoría parece que establece una conexión o una relación causa-efecto entre el aumento de los desahucios en Andalucía en 2014 y la suspensión de la Ley 4/2013, de 1 de octubre, de medidas para asegurar el cumplimiento de la función social de la vivienda, de la comunidad autónoma andaluza. Pues bien, tal conexión o relación es totalmente inexistente, y para ello le voy a dar una información a continuación. Por una parte, la Ley 4/2013 impone a las entidades bancarias que son propietarias de vivienda la obligación de destinarla de forma efectiva al uso habitacional. Pretende lograrlo con una figura novedosa en el derecho, que es imponiendo la expropiación del uso de la vivienda a los bancos por un periodo de tres años —habría que preguntarse qué va a pasar después de esos tres años—. El Gobierno ha recurrido la norma ante el Tribunal Constitucional —por cierto, ha sido admitida a trámite— porque considera que modifica el contenido esencial del derecho de propiedad; establece el principio de responsabilidad sin culpa, lo que vulnera el artículo 25 de la Constitución; y discrimina a las personas jurídicas de las físicas con desconocimiento de principios esenciales de nuestra Constitución, como es el principio de la igualdad ante la ley. Todo ello lo hace invadiendo competencias estatales.

Lo más importante es que esta Ley 4/2013 no puede resolver el problema de los desahucios en Andalucía, porque los procedimientos judiciales de desahucio, como conoce su señoría, son consecuencia de la falta de pago de las cuotas hipotecarias o los alquileres; esto se debe en gran medida —yo diría que en su totalidad— al descontrol financiero e inmobiliario que se ha producido en las dos anteriores legislaturas con un crecimiento descontrolado del endeudamiento privado. Así, en apenas ocho años —son datos oficiales— el endeudamiento familiar creció en un 429%; los precios de las viviendas en el periodo entre 1997 y 2007 aumentaron en casi en 200%. Según datos del Instituto Nacional de Estadística, de las ejecuciones hipotecarias iniciadas en el tercer trimestre de 2014 más del 60% afectaba a hipotecas que se habían constituido en el periodo 2005-2008; sin embargo, la ley andaluza no introduce medida alguna que pudiera suponer una disminución en el número de procedimientos por desahucios.

De hecho, con la llegada de este Gobierno se han adoptado medidas para la protección de los afectados más vulnerables. Pese a que en el periodo comprendido entre 2009 y 2011 ya se registraba un salto importante, exponencial, en el número de desahucios por ejecuciones hipotecarias, con unas cifras similares a las actuales, el Gobierno del Partido Popular ha buscado desde un primer momento proteger a estos colectivos. Para ello aprobó inicialmente el Decreto-Ley 6/2012, de 9 de marzo, de medidas urgentes de protección de los deudores hipotecarios sin recursos, que ha sido complementado posteriormente por el Real Decreto-Ley 27/2012, de 15 de noviembre, que ha dado lugar posteriormente a la Ley 1/2013, de 14 de mayo, de medidas para reforzar la protección a los deudores hipotecarios, reestructuración de deuda y alquiler social.

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

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Efectivamente que hay causa-efecto, porque durante los tres meses escasos que estuvo en vigor la ley se frenaron desahucios; en el plazo de vigencia de la ley más de 40 personas pudieron verse libradas de ese drama de desahucio. Por tanto, repito, causa-efecto. Ustedes, evidentemente han intentado —en cierta medida conseguido— que en lugar de rescatar a las personas se siga rescatando a los bancos. Me ha sorprendido su juego de palabras cuando ha hablado de que el problema está en el descontrol del endeudamiento. El problema del desahucio es la crisis, porque la gente no puede pagar. ¿Es que usted se cree que la gente sacaba la hipoteca porque le venía bien y porque...? Sacaba la hipoteca porque tenía que tener una casa y tenía que vivir, y es un derecho constitucional. La banca, los grupos familiares obligaban a unos precios, porque no había derecho social a la vivienda, no había cumplimiento de la Constitución. Los ciudadanos tenían que ir al mercado y tenían que sacarse una hipoteca porque es lo que había. La gente no se vuelve loca. Ahora hay una crisis que impide pagar. Es una crisis que ustedes no han resuelto; al contrario, van —creemos nosotros— por el camino equivocado. Por tanto, efectivamente hay una causa-efecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 22

Ustedes en esta situación se han puesto del lado de los que más tienen. Usted ha dicho, efectivamente, que esta ley no iba a acabar con los desahucios. Era una ley más bien modesta, pero ustedes le han dado mayor dimensión; era una ley más bien modesta, pero intentaba ir por buen camino. Era una ley que efectivamente castigaba a la banca, entre otras cosas porque la banca es la culpable de la crisis. La banca tiene mucha culpa en la crisis, en la burbuja inmobiliaria; y ya era hora de que empezase a pagar algo de la crisis, en vez de que la pagase la gente que ha perdido la vivienda, que es la que menos culpa tiene de la crisis. Cuando llegamos ahí, ustedes, en lugar de ponerse del lado de la gente, se pusieron del lado de la banca; no es el único caso, porque ustedes han rescatado a la banca y siguen sin rescatar a las personas.

Además ustedes han recurrido la ley con argumentos falsos, no ciertos; han quedado en evidencia, porque ustedes planteaban que la Sareb, el banco malo, se iba a hundir con esta ley. Ustedes hablaban de una cifra de viviendas desorbitada, pero cuando mi compañera Elena Cortés, entonces consejera de Fomento y Vivienda, le abrió un expediente por 911 viviendas vacías, la Sareb dijo que no, que esas no existían. Finalmente, parece que era en torno a 90 viviendas, según una respuesta parlamentaria al compañero Antonio Garzón; así que no era verdad. Se dijo que era una estimación; ustedes intentaron una argucia para justificar un recurso que lo único que pretendía era dar una lección para decirles a los Gobiernos autonómicos que no se podía tocar a la banca. Por eso nosotros seguimos pensando —era una pregunta que tenía una intención de moraleja al final— que habría que buscar una solución. Habría que rehabilitar esta ley, retirar el recurso y dejar que la ley cumpliera su función —ni más ni menos que un derecho social a la vivienda—; habría que cumplir la Constitución, esa que ustedes celebran cada mes de diciembre pero que luego unas veces les viene bien y otras les viene mal. Repito, el derecho social a la vivienda no es un invento de Izquierda Unida, es un derecho de la Constitución, el que ustedes y otros Gobiernos anteriores no han querido cumplir.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): En primer lugar, señoría, el aumento de los desahucios por ejecuciones hipotecarias es una herencia clara del *boom* inmobiliario. Frente a ello, ¿qué es lo que ha hecho este Gobierno? Este Gobierno ha planteado un conjunto de medidas de protección a los deudores hipotecarios, como una moratoria de dos años a los lanzamientos de las viviendas, también el establecimiento de un código de buenas prácticas bancarias y la creación de un Fondo social de viviendas para que estas puedan ser ofertadas, por un alquiler social muy reducido, a aquellas personas o familias que hubieran perdido la suya. Por cierto, en esta moratoria, gracias al Real Decreto-Ley 1/2015, del pasado 27 de febrero, de mecanismo de segunda oportunidad, reducción de cargas financieras y otras medidas de orden social, se amplían los supuestos que podrán acogerse al denominado código de buenas prácticas bancarias, así como beneficiarse del Fondo social de viviendas, además de haberse ampliado hasta 2017 —en el decreto-ley anterior se estableció una moratoria de dos años, ahora se ha ampliado hasta 2017— la moratoria de los lanzamientos y ejecuciones hipotecarias de los deudores más vulnerables. Estas medidas que he indicado han tenido efectos directos y resultados claramente contrastables. Por una parte, se ha conseguido la paralización de más de 12.000 lanzamientos o ejecuciones hipotecarias, así como la realización de más de 3.500 daciones en pago y 12.000 reestructuraciones de deuda en el marco del denominado código de buenas prácticas, como también se ha conseguido el disfrute por más de 2.000 familias de una vivienda del fondo social con un alquiler muy reducido.

En cambio, la ley de Andalucía poco aportaba, ya que como ha reconocido la propia Junta de Andalucía, las peticiones que se habían recibido al amparo de la norma habían sido solamente 144, mientras que curiosamente existía en la misma comunidad autónoma un número muy superior de viviendas de titularidad pública sin ocupar; por lo que la Junta de Andalucía disponía de recursos suficientes para atender a estas personas sin tener que acudir a estas vías de sanción o medidas discriminatorias. El Gobierno cree que la solución a todos estos problemas pasa obligatoriamente por la colaboración entre las distintas administraciones. Y esta colaboración es la que queda reflejada en el Plan estatal de la vivienda para el periodo 2013-2016, donde a través de diferentes ayudas se pretende garantizar que puedan acceder a una vivienda en alquiler familias y colectivos con bajo nivel de renta o que han resultado afectados por las ejecuciones hipotecarias. En el caso concreto de Andalucía, quiero indicar que el pasado 15 de septiembre se firmó el convenio de colaboración entre ambas administraciones para el desarrollo del plan estatal, y que esta es la vía de colaboración y ayuda efectiva a los más vulnerables y en la que este Gobierno va a seguir trabajando en los próximos meses.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 23

— **VALORACIÓN DEL INCUMPLIMIENTO POR EL ESTADO ESPAÑOL DEL REGLAMENTO UE NÚMERO 1316/2013 (CONECTAR EUROPA) QUE DEFINE DENTRO DE LAS SECCIONES PRIORITARIAS, CORREDOR MEDITERRÁNEO, EL TRAMO ALGECIRAS MADRID, QUE INCLUYE LA LÍNEA ALGECIRAS-BOBADILLA, Y CUYAS OBRAS DEBERÁN EMPEZAR ANTES DEL AÑO 2015 Y CONCLUIR EN EL AÑO 2020. (Número de expediente 181/003060).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, también del diputado don José Centella Gómez. Tiene la palabra.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Muy brevemente, porque le evitaría al señor secretario general repetir la contestación que le ha hecho al diputado Pezzi; solamente quisiera recordar que el incumplimiento del reglamento de la Unión Europea es una realidad incontestable, y que a estas alturas la única contestación que podría hacer, además de todo lo que ha dicho anteriormente, para no repetirlo, es si se está en condiciones de cumplir la fecha de cumplimiento de ese reglamento de la Unión Europea. En todo lo demás, asumo las respuestas que se le han dado a mi compañero anteriormente.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Algunos datos ya los he dado y no quiero repetirme. La línea Bobadilla-Algeciras es una línea que fue inaugurada en el año 1890 y está sin electrificar. Somos conscientes de las limitaciones que esta línea tiene y, por ello, he indicado en mi anterior respuesta cuál es la planificación que quiere llevar a cabo el Ministerio de Fomento en aras a la modernización y, dentro de esta modernización, queremos proceder a su renovación integral. La relevancia, ya lo he indicado anteriormente, queda reflejada por lo importante que es el puerto de la bahía de Algeciras, que es el quinto puerto a nivel europeo y primero entre los puertos del Mediterráneo en el tráfico de contenedores. Este puerto disfruta de estar dentro de la red básica en los dos corredores que atraviesan España, el corredor mediterráneo y el corredor atlántico. La importancia que tiene la accesibilidad terrestre a dicho puerto está demostrada a escala europea, ya que la línea férrea Antequera-Algeciras es la salida natural del puerto de Algeciras, y así está integrado en los corredores europeos. Hay que destacar que ha recibido ya fondos Feder en el periodo 2007-2013, y que también va a seguir siendo destinataria de inversiones o de subvenciones del Feder para el periodo 2014-2020.

Quiero indicar, como también he hecho en mi anterior intervención, que de los 1.730 millones de euros que se van a recibir en los fondos Feder a nivel nacional se prevé que casi la mitad 854 se recibirán en Andalucía. De esta cantidad, la mayor parte, 371 millones de euros, se va a destinar a la mejora de la línea Madrid-Córdoba-Algeciras, que forma parte de la red básica de mercancías. Adicionalmente, como he indicado anteriormente, se han solicitado 30 millones para ayudas CEF, del instrumento de conexión europea. En Andalucía, con cargo al periodo 2014-2020, se pretende cofinanciar seis actuaciones vinculadas a los puertos, entre los que destacan las actuaciones previstas en el puerto de Algeciras.

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

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: No sé si me he despistado, pero no he entendido en su explicación si se va a terminar o no se va a terminar en el plazo previsto, obligado más que previsto, por el reglamento de la Unión Europea. Porque en caso contrario, usted sabe que se podrán iniciar acciones oportunas ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Eso, no sé si es que me he despistado en su intervención, pero no lo he escuchado. Es la clave de la pregunta: si ustedes lo van a terminar —ustedes no, porque por fortuna para este país ustedes no estarán en el Gobierno en el año 2020—, si ustedes van a hacer los deberes para que se pueda terminar en el año 2020.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Como obras son amores y no buenas razones, le voy a reiterar las obras que actualmente están en curso, porque para llegar a la meta hay que recorrer un camino y hay que hacer obras. Por supuesto, nosotros hemos pedido ayudas para el periodo 2014-2020, y en ese periodo estarán ejecutadas las obras con las que vamos a conseguir mejorar notablemente este corredor para que por este corredor puedan salir las mercancías que lleguen al puerto de Algeciras y que tengan vocación de salir por vía terrestre. Por si no ha quedado claro en mi

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 24

intervención anterior al señor Pezzi, quiero reiterar que actualmente se están realizando las obras de renovación y mejora de las instalaciones de seguridad y comunicaciones en el entorno de San Roque, que son 13,25 millones de euros; que además estamos realizando la mejora de los accesos y capacidad de la estación de San Roque de mercancías, que va a suponer que va a haber vías de 750 metros de largo, que es un hito muy importante, y que tienen un importe que, como les he indicado, es de 13,25 millones de euros; que además hemos licitado y se van a adjudicar próximamente obras de renovación de vía en el resto del trayecto por valor de 30,3 millones de euros y que si incluimos la aportación de materiales, la inversión total será de 39 millones de euros; que en abril se van a licitar obras por valor de 22 millones para la mejora de las instalaciones de seguridad y comunicaciones entre Gaucín y Algeciras; además, que se han licitado otras obras complementarias de pasos a nivel; que también hay un acuerdo de colaboración con el puerto para la redacción de la renovación de vías del ramal Algeciras-Isla Verde (**El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia**); además, que dentro de la petición que hemos hecho para las redes transeuropeas tenemos previsto llevar a cabo inversiones por un volumen importante entre Antequera y Algeciras, que nos van a permitir, por una parte, completar las obras que ya hoy están en marcha entre Almoraima y Algeciras —completarlo con los trayectos entre San Pablo y el resto del trayecto—; que vamos a electrificar la línea; que vamos a aumentar la capacidad y la interoperabilidad mediante la construcción de apartaderos de 750 metros y, que en definitiva, esta inversión es la que permitirá alcanzar el objetivo establecido por la Unión Europea, esperamos, en el horizonte del año 2020.

— **DEL DIPUTADO DON SEBASTIÁN FRANQUIS VERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE RAZONES POR LAS QUE EL GOBIERNO HA INCUMPLIDO EL VIGENTE CONVENIO DE CARRETERAS ENTRE EL GOBIERNO DE CANARIAS Y EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA POSTERIOR ADENDA. (Número de expediente 181/003062).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Pasamos a la pregunta número 10, que formula el señor Franquis, Vera: razones para que el Gobierno haya incumplido el vigente convenio de carreteras entre el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento y la posterior adenda. Tiene la palabra el señor Franquis.

El señor **FRANQUIS VERA**: Pido disculpas por mi ronquera, producto de la gripe. Doy por formulada la pregunta al secretario general para su respuesta.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): El compromiso del Gobierno con Canarias se refleja cada año y se ha reflejado a lo largo de esta legislatura en los Presupuestos Generales del Estado, donde se han destinado a Canarias por parte del Ministerio de Fomento 2.300 millones de euros. Concretamente en el año 2015 el Ministerio de Fomento destinará 590 millones de euros.

Quiero indicar que el Ministerio de Fomento está cumpliendo con los compromisos en materia de carreteras en la Comunidad Autónoma de Canarias, recogidos estos compromisos en los Presupuestos Generales del Estado, y que el compromiso es firme. De hecho, sí quiero indicar que el importe que se ha abonado hasta la fecha es un importe de 1.300 millones de euros en lo que se refiere al convenio actualmente vigente. Si consideramos además el convenio que cubrió el periodo de 1994 hasta 2006, habría que añadirle 1.000 millones más, con lo cual estamos hablando de una inversión superior a 2.300 millones de euros. En este sentido, quiero también indicar que el Ministerio de Fomento va a continuar realizando a lo largo de este año importantes aportaciones, y lo hace en un contexto de contención presupuestaria, como conocen sus señorías, donde nuestro país está comprometido en alcanzar los objetivos de estabilidad europea. Durante esta legislatura se van a destinar, por tanto, a carreteras 246 millones de euros.

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

El señor **FRANQUIS VERA**: Exacto, esa es la cifra real de inversión en carreteras o de transferencia del Estado en carreteras en los últimos cuatro años en Canarias. Usted ha dado unas cifras que yo no le he pedido; simplemente le he preguntado las razones por las cuales se ha incumplido el convenio de carreteras en estos últimos cuatro años; no le he pedido cuál es el nivel de inversión desde el año 1994 hasta la fecha, que lo conozco muy bien, y cual es el futuro, sino lo que se ha invertido. Ustedes el primer año dijeron que era porque estaban luchando contra el déficit público y la estabilidad presupuestaria, lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 25

volvieron a decir en 2013, en 2014, en 2015, y se les ha preguntado insistentemente por qué incumplen el convenio de carreteras. Esto no es del todo verdad, porque hace escasas semanas el presidente del Gobierno, en su comparecencia en el debate del estado de la nación nos aseguraba que desde mediados de 2013 España había salido de la crisis económica; que llevamos un año y medio en crecimiento, y se ha cerrado el año 2014 con un crecimiento, con un incremento de nuestro producto interior bruto del 1,4%, anunciando además —cito textualmente— que en 2015 el crecimiento de la economía española alcanzaría el 2,4%. Por tanto, no estamos hablando de estabilidad presupuestaria ni estamos hablando de recortes, porque la situación económica de estos momentos no es una situación igual que la de 2010 o 2011 de recesión económica. Mire, la crisis empezó en el año 2009, continuó en 2010 y en 2011, y el Gobierno anterior no quitó ningún recurso a este convenio, lo cumplió; llegaron ustedes en 2011, prometiendo en Canarias exactamente lo contrario de lo que hicieron luego, exactamente lo contrario. Porque si ustedes hubieran dicho que iban a recortar el convenio de carreteras el 72% cada año, les aseguro que hoy no tendrían la mayoría que hoy tienen en el Parlamento de España. Miren, ustedes, el PP, rompieron el Gobierno de Canarias en 2010 precisamente porque criticaban que se habían reducido 216 millones de los presupuestos de los dos últimos años. En estos últimos cuatro años se han reducido, se han recortado 628 millones de euros del convenio de carreteras; hablo del convenio de carreteras, no hablo de otras inversiones de Fomento, no hablo de eso, hablo del convenio de carreteras, y me gustaría que usted sólo se limitara a hablar del convenio de carreteras; no hablo ni de puertos, no hablo ni de aeropuertos ni del convenio de vivienda, que, por cierto, son obras que ya vienen del anterior Gobierno socialista, ya que ustedes no han adjudicado en este periodo ninguna obra nueva.

El otro día visitaba con compañeros de mi partido a los vecinos del municipio de La Aldea, que creo que usted lo conoce bien, porque tienen un serio problema de aislamiento y un serio problema de seguridad, porque una obra que comenzó hace cuatro años está actualmente paralizada; ¿por qué? precisamente por los recortes del Gobierno de España. Algunos dirigentes se habían entrevistado con dirigentes del Partido Popular, y volvieron a repetirles lo mismo: no, es que el objetivo prioritario es el déficit público y la estabilidad presupuestaria. En aquel momento hubo un ciudadano que me preguntó o me aludió a que había leído en un diario digital unas declaraciones de la ministra de Fomento en una conferencia que había dado en *La Voz de Galicia* justo en junio del año pasado. Y decía: Pastor subraya que Fomento ha licitado en Galicia —me alegro de que haya sido así, insisto, me alegro de que haya sido así— obras públicas por valor de 366 millones de euros entre enero y mayo del año pasado. Insisto, me alegro de que sea así, me alegro por los gallegos de que sea así. Pero, claro, ¿cómo le puedo decir a un ciudadano de La Aldea, por ejemplo, que ustedes les niegan 8 millones de euros más para acabar una obra que es fundamental para su seguridad y aislamiento económico y que la ministra presume en Galicia de que se ha gastado, se han licitado 366 millones de euros, y ustedes les niegan 8 millones de euros para acabar la obra? O por ejemplo, en esta conferencia la ministra insistió en que se había producido una inversión en esa comunidad que ascendía a 4.292 millones de euros, solo en Galicia. —Insisto, me alegro por ellos— Pero es que si esto se invirtiera en carreteras en Canarias estaríamos hablando de una inversión de ahora hasta 2040, por tanto, no estamos hablando ni de crisis económica ni de luchar contra el déficit público ni estamos hablando de estabilidad presupuestaria; estamos hablando de prioridad política y de voluntad política, de que en Galicia hay un Gobierno que está dirigido por el Partido Popular, que la ministra precisamente es diputada de esa comunidad, de una provincia de esa comunidad, y que en Canarias existe exactamente todo lo contrario.

Nosotros, cuando hemos tenido crisis y hemos tenido responsabilidad en el Gobierno hemos cumplido con los convenios que firmamos, porque hay un convenio firmado entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canarias; como se firmó un convenio en 1994 con José María Aznar, que el siguiente Gobierno socialista cumplió fielmente ese convenio. Y ustedes lo incumplen. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. ¿Por qué lo incumplen? ¿Por qué? Porque no estamos hablando precisamente de lo que ustedes insisten, insisten e insisten. ¿Qué le puedo decir yo a ese vecino de La Aldea, cuando sabe que la ministra dice que ha invertido en los últimos cuatro años 4.200 millones de euros y en los últimos seis meses 366 millones, y le están negando a él 8 millones de euros para acabar la obra? **(Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben)**.

Parece que a alguien le molesta lo que estoy diciendo. Pido al presidente que me respeten el uso de la palabra. **(Rumores)**. Por favor, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE**: Silencio.

El señor **FRANQUIS VERA**: Democracia también es saber escuchar, aunque a veces se digan cosas que no les guste escuchar.

Digo, ¿cuáles son las razones —insisto al secretario general— de por qué en Canarias se han incumplido estos convenios? Porque no me puede decir las mismas razones que dieron hasta 2011, no pueden decir lo mismo con un crecimiento económico, como ha anunciado el presidente del Gobierno, del 2,5% para el año que viene, y del año anterior del 2,1%. Le digo más en carreteras: todas las partidas presupuestarias en carreteras han ido creciendo en los dos últimos años, incluso en Baleares, con 90 millones más, precisamente para el convenio de carreteras en Baleares. En Canarias ni un céntimo, ni un céntimo. Hombre, alguna razón tiene que haber, alguna razón tiene que haber para que esto ocurra: que las razones son de prioridad política y razones políticas. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Responde el señor Niño.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Niño González): En esta legislatura en Canarias, en el conjunto de las inversiones previstas por el Ministerio de Fomento se van a destinar 2.300 millones de euros, que me parece que no es una cantidad menor. Voy a hablar ahora de carreteras únicamente. Sí quiero recordarle, en primer lugar, que en cumplimiento del Estatuto de Autonomía las competencias de la Administración General del Estado en materia de carreteras fueron transferidas a las islas en el año 1984, y es el Gobierno de Canarias el que ejerce las competencias exclusivas desde la planificación hasta la explotación incluida. La Administración General del Estado viene financiando actuaciones durante los últimos veinte años, y así ha sido establecido también en el Estatuto de Autonomía.

En cuanto a los convenios firmados, el convenio del año 1994 fue el primero, había un Gobierno socialista en la Administración central no un Gobierno del Partido Popular, y dicho convenio ha sido modificado posteriormente. Estos convenios han supuesto una herramienta ágil de gestión, se ha mejorado desde este punto de vista la gestión, pero también hay que tener en cuenta que el Gobierno de Canarias ha ido asumiendo sucesivamente nuevas competencias. Quiero indicar de manera destacada e insistir en que es el Gobierno de Canarias el que es el responsable de la planificación, proyecto, licitación, contratación, dirección, tramitación de las incidencias, recepción de las obras, etcétera, y que el Ministerio de Fomento interviene en la financiación de las actuaciones y, como dicen los convenios, con cargo a las dotaciones que se le asignen en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año. De acuerdo con ello, la Administración General del Estado está obligada a financiar el convenio dentro de las aportaciones que hay en los Presupuestos Generales del Estado. En definitiva, luego, una vez que están asignadas esas aportaciones, es el Gobierno de Canarias el que determina las prioridades y quien decide si hace una actuación u otra, insisto, dentro de las aportaciones que figuran en los presupuestos del Estado. Sí quiero indicar a su señoría que la cifra que se ha asignado en esta legislatura son 246 millones de euros, y con ello se ha conseguido finalizar un volumen importante de obras por valor de 380 millones que se han puesto en servicio y que conoce su señoría, como son la prolongación de la autopista GC-1 entre Puerto Rico y Mogán, la fase A del primer tramo de la vía litoral de Santa Cruz de Tenerife, las obras de la carretera Pagador-Guía, y el anillo insular entre Icod y El Tanque.

El Ministerio de Fomento, igualmente, con cargo a su capítulo 6, está llevando a cabo obras entre Agüimes y Santa Lucía, y se habrán invertido en esta legislatura 24 millones de euros. Quiero destacar que el Ministerio de Fomento está realizando un importante esfuerzo, lo hace dentro de las consignaciones presupuestarias, y le quiero garantizar —ha dado ahí un porcentaje con el que yo no estoy de acuerdo— que las inversiones que se están realizando con carácter general en la red de carreteras han tenido un ajuste similar —le puedo dar los datos, si los quiere— en la misma proporción que en el resto de España, y que la disminución de esta inversión que ha habido en estos años es del orden de la media de la inversión en carreteras.

En todo caso, también quiero decirle que durante estos años de contención presupuestaria hemos tenido que hacer frente al pago de deudas que nos hemos encontrado, y que el pago de esas deudas es lo que nos ha impedido, en el caso concreto de carreteras —porque hemos destinado más de 2.000 millones al pago de deudas de ejercicios anteriores—, destinar presupuesto a obras que estaban en curso, a obras nuevas o también a compromisos que estaban en convenios, como es el caso del convenio de Canarias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 27

— **DEL DIPUTADO DON JOAN RUIZ I CARBONELL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE ACTUACIONES PREVISTAS EN LA CARRETERA N-340 EN EL TRAYECTO QUE TRASCURRE POR LA PROVINCIA DE TARRAGONA. (Número de expediente 181/003063).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Socialista don Joan Ruiz i Carbonell. Tiene la palabra.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: La N-340 en su trayecto por la provincia de Tarragona es una carretera con tramos colapsados, al atravesar zonas muy urbanizadas que multiplican su población los fines de semana y en las épocas estivales o de vacaciones que no tiene más vía alternativa que una autopista de peaje, la AP-7. Tramos colapsados por una densidad de tránsito que origina accidentes continuamente, por lo que Gobiernos anteriores de diverso tipo fueron transformándola en lo que conocemos como autovía A-7. Los últimos tramos se inauguraron en 2009 y en 2012, de manera que los conductores no se vieran ante una disyuntiva, que es o transitar por una carretera colapsada o por una autopista que, por ejemplo, si eres de Tarragona y tienes que ir a Barcelona a hacer una gestión te cuesta 20 euros y, en fin, el tramo de autopista que hay que recorrer entre Tarragona y Barcelona no va más allá de los 80 kilómetros. Así, y todo, es un tramo de autopista muy concurrido, porque en Altafulla, solo a 7 kilómetros de Tarragona en dirección a Barcelona, y tras 54 kilómetros y medio te encuentras con que de pronto la A-7 se vuelve a convertir en N-340, con un carril en cada sentido, atravesando pueblos, sorteando entradas y salidas de urbanizaciones, encontrándose con entradas y salidas de campings, playas, pueblos dormitorio o que lo utilizan de acceso; y además que se utiliza para ir al trabajo desde estas urbanizaciones o al colegio de los niños, a llevarlos cada día en medio del tránsito de una nacional. Ante eso solo tenemos, como he dicho, la AP-7 o en El Vendrell puedes enlazar con otra autopista, la Pau Casals, que es de la Generalitat —es más cara, además—. Cualquier cosa es mejor que utilizar la N-340.

Conscientes de ello, el ministerio y la concesionaria, la AP-7, vista la lentitud con la que se iban construyendo nuevos tramos de la A-7, ya llegaron a un acuerdo para que entre Altafulla y Salou, coincidiendo con la circunvalación de la ciudad de Tarragona, fuera gratuita entre las poblaciones de dicho trayecto. Pero es que ahora al colapso de la N-340 se une que su conversión en A-7 no va lenta, es que no va; y claro, ante la Semana Santa y el verano los ayuntamientos más afectados quieren saber si el ministerio les dice algo. El lunes de la semana pasada mismo —el lunes pasado fue, no este, sino el anterior, perdón— los alcaldes del tramo entre Tarragona y El Vendrell nos convocaron a los diputados y senadores de la provincia para pedirnos apoyo poco antes de una rueda de prensa, junto al arco romano de Bará —bueno, a cierta distancia, porque con el ruido de los coches que pasaban era imposible hacer una rueda de prensa allí— El objeto de la rueda de prensa fue transmitir su preocupación por que en la N-340 ni se invierte ni parece que se vaya a hacer, ni siquiera en alguna obra menor, que conectase la N-340/A-7 con la autopista y evitar tramos colapsados; y también transmitir su queja por no ser recibidos por alguien del ministerio a quien proponer que la AP-7 en algún tramo sea gratuita para trayectos locales —como en el caso de la circunvalación de Tarragona—, o que incluso en alguno la N-340 no se sustituya por una futura A-7, sino por un tramo de la actual AP-7, aprovechando además que la concesión finaliza en 2021 y sería relativamente barato.

Por cierto, ¿qué piensa el ministerio de las declaraciones del señor Alemany, que dijo este fin de semana en el canal 3/24 que les encantaría prorrogar la concesión de la AP-7? Hicieron la rueda de prensa porque han tenido la llamada por respuesta por parte del ministerio, según nos dijeron, ante solicitudes de entrevista, ante objeciones en el trazado de los nuevos tramos de la A-7, ante la demanda de un calendario de obras, o ante algunas medidas que ellos solicitaban para paliar la situación. Alguna cosa, de todos modos, sí llega. Por ejemplo, las declaraciones del subdelegado del Gobierno el 26 de enero en Cataluña Radio —tengo el audio por aquí en un *pendrive*— diciendo que el Gobierno no invertirá en la N-340/A-7. Y también que el tráfico pesado tendrá que pagar las consecuencias de la inacción del ministerio, porque se les obligará a pasar por la autopista. Por cierto, no sabemos cuándo. También tengo aquí los diversos comunicados que se han ido haciendo desde el 10 de diciembre, de la ministra, unas declaraciones que dicen que esto sería cuando se aprobaran los presupuestos del Estado. Luego hay otras diciendo que a finales de enero o en febrero. Y últimamente hay otras que dicen que en el segundo semestre. Por cierto, entre a los que les gustaría saberlo está la Federación de Transportistas de la Provincia de Tarragona: su presidente me ha dicho esta mañana que todo lo que sabe lo sabe por titulares de la prensa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 28

Con dicha rueda de prensa, de alcaldes de municipios atravesados por una carretera con un número de accidentes considerable, dichos alcaldes cumplen con su obligación de velar por la seguridad de sus vecinos; y por tanto, quieren saber si se construirán nuevos tramos, cuándo, saber si se plantean desembocar la A-7 en la AP-7, si se lo han pensado, saber cómo acabará todo esto de las bonificaciones. Por cierto, son alcaldes que conocen bien el problema porque lo sufren cada día y que no dejan de repetir que el colapso no lo originan los camiones —los camiones, algo tienen que ver, naturalmente—, sino que lo originan los coches particulares en desplazamientos cortos que usan la carretera como una calle mayor de una zona muy urbanizada.

Los diferentes grupos parlamentarios les hemos pedido en esta Comisión un calendario de inversiones, paliar la situación y diálogo con los ayuntamientos y la Generalitat, para consensuar el paso de la A-7 por las Terres de l'Ebre y por el Baix Penedès. O cosas concretas, como el 24 de junio pasado, que pedimos conectar al final de la circunvalación de Tarragona la A-7 con la AP-7; o el 17 de diciembre, que pedimos que en los tramos donde la N-340 sigue sin ser A-7 la autopista sea gratuita. Peticiones que topan siempre con el voto negativo del grupo del PP.

En definitiva: el Gobierno ni hace, ni acepta sugerencias, ni dialoga con representantes del territorio, ni explica por qué ni hacen ni aceptan sugerencias ni hablan con los afectados o con los representantes de los afectados, alcaldes y parlamentarios que sabemos que una carretera no se hace de un día para otro, y que los recursos económicos son escasos, ya lo sabemos. Así que, por favor, recíbanlos, expónganles un calendario razonable. Y puestos a dialogar, hablen directamente con los transportistas. Qué menos, si les queremos hacer pagar —ya he dicho hasta en plural «qué menos, si les queremos»...— la situación a la que hemos llegado. Por favor, olviden la contestación —ya sé que usted no lo va a hacer— que nos dan en las respuestas escritas; me lo sé de memoria, pero así y todo lo he escrito: las previsiones del Gobierno son las reflejadas en los Presupuestos Generales del Estado; es la respuesta a la última pregunta que he hecho sobre este tema.

En resumen, ¿nos podría decir en qué momento de tramitación tienen los tramos en los que la N-340 todavía no se ha convertido en A-7? ¿Se han planteado, en lugar de construir alguno de los nuevos tramos, hacerla desembocar en la AP-7? ¿Piensan enlazar la N-340/A-7 con la autopista a la altura de la punta de La Mora o de sus inmediaciones en la salida de Tarragona? ¿Van a implantar las bonificaciones de las que hay tantos comunicados ya? ¿Cuándo? ¿Serán iguales para todos los tramos de todas las autopistas de toda España, en porcentaje? ¿La ministra va a recibir a los alcaldes, porque tengo entendido que le han enviado o le quieren enviar una carta para eso? En definitiva, ¿qué piensan ustedes hacer con la N-340/A-7 a su paso por la provincia de Tarragona?

Gracias por su atención y naturalmente —por adelantado— por su respuesta, señor Niño.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, gracias por el tono de su intervención, que le agradezco. Nosotros en el Ministerio de Fomento tenemos un compromiso claro en las infraestructuras diarias en Tarragona. Evidentemente está la N-340, pero hay otras carreteras importantes, y en esta legislatura en lo que es la provincia de Tarragona vamos a invertir 277 millones. Ello va a permitir que muchos de los ciudadanos de la provincia de Tarragona se beneficien de infraestructuras tan importantes como la puesta en servicio del tramo entre Vandellós y L'Hospitalet de l'Infant en la A-7; de la finalización de la variante de L'Aldea en la N-340, que se puso en servicio en 2013; de la puesta en servicio en la A-27, Tarragona-El Morell, aparte de la reactivación de dos importantes obras, El Morell-variante de Valls y variante de Valls, que estaban paralizadas y que se han reactivado en el año 2014; de la remodelación de la carretera T-11 entre Tarragona y el aeropuerto de Reus; y del cambio del sistema de peaje entre Martorell y Vila-seca/Salou en la autopista AP-7, que se inauguró en junio de 2012. También quiero indicar algo que de alguna forma trae causa de la situación de las inversiones que hemos llevado a cabo en esta legislatura, y es que hemos tenido que pagar 100 millones de euros en el caso concreto de Tarragona para obligaciones que no se habían abonado en la Dirección General de Carreteras. No obstante, en este contexto le voy a dar ahora información que usted desea sobre cómo vamos a evolucionar en la duplicación de la N-340. Quería hacer una introducción, porque usted ha hecho un comentario. Estamos trabajando también en la provincia de Tarragona en las bonificaciones al tráfico de vehículos pesados porque circula paralela a la AP-7. De hecho, estamos estudiándolo en dos ámbitos, en el norte de Tarragona, desde el entorno de Altafulla hasta el norte, hasta Martorell, en Barcelona, y también al sur de Tarragona, desde el entorno de L'Hospitalet de l'Infant hacia el sur, en Oropesa y Castellón. Ya he

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 29

dicho en anteriores intervenciones —me remito a ellas— que estamos trabajando con todos, y sobre todo queremos reunirnos con los transportistas. Espero que nos podamos reunir con la asociación de transportistas de Cataluña, porque en el ministerio estamos abiertos a reuniones y normalmente recibimos a todos aquellos que nos lo piden; con lo cual a la representación de los alcaldes a que ha hecho referencia la recibiremos encantados.

Con respecto al desdoblamiento le voy a dar ahora algunos datos concretos. Primero, en el caso concreto de la transformación en autovía entre Tarragona y Castellón, es decir, entre La Jana y El Perelló por una parte y entre El Perelló y L'Hospitalet de l'Infant, que en su conjunto son 75 kilómetros, el estudio informativo se realizó precisamente con un Gobierno del Partido Popular en 2002; sin embargo durante el periodo transcurrido desde la fecha en que se inició el estudio informativo hasta diciembre de 2011 no había ni trazado definitivo ni tan siquiera declaración de impacto ambiental, ya que esta última se ha producido en el tramo entre La Jana y El Perelló el 11 de abril de 2013 y en el de El Perelló-L'Hospitalet el 6 de agosto de 2013, habiéndose aprobado definitivamente los trazados, el primero de ellos el 21 de febrero y el segundo el 1 de abril de 2014. Por ello, vamos a proceder a redactar los proyectos constructivos.

Sobre el desdoblamiento de los tramos de la carretera N-340 al norte de la provincia de Tarragona me remito también a lo que dijo la ministra el pasado 10 de diciembre en el Congreso. Señaló exactamente que por lo que se refiere el tramo entre Altafulla y Vilafranca, que tiene una intensidad media de 23.000 vehículos y un porcentaje de vehículos pesados del 17 %, estamos estudiando resolver con estos proyectos la problemática que allí existe, así como en el enlace en la N-340 en La Mora. También somos conscientes de que precisamente en este punto confluyen por una parte la autovía A-7, la variante de Altafulla y Torredembarra, y que además este punto es de conexión con la red de caminos vecinales y agrícolas. Por todo ello, es cierto que la ejecución de un enlace entre la A-7 y la AP-7 en este punto resolvería los problemas de congestión —me estoy refiriendo al enlace de La Mora—; no obstante, desde el punto de vista técnico este enlace no es viable por la existencia de accesos al área de servicio de la AP-7 y porque no hay espacio suficiente. Por ello, como ya anunció la ministra, se ha previsto proceder de manera prioritaria a la duplicación de la carretera N-340 entre Altafulla y La Pobla de Montornès, lo que permitirá realizar la conexión de la A-7 con la AP-7 en Torredembarra. Con ello conseguiremos resolver los problemas de congestión; esto va unido a que, si conseguimos un acuerdo con las asociaciones de transportistas —mientras se construyen estas obras podríamos bonificar a los vehículos pesados—, podremos resolver en gran medida los problemas de tráfico en la N-340 a su paso por Tarragona. Por tanto —es lo que quiero destacar finalmente—, vamos a encargar de forma prioritaria la redacción del proyecto del tramo citado.

— DEL DIPUTADO DON JUAN LUIS GORDO PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DEL PROCESO DE LIBERALIZACIÓN DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. (Número de expediente 181/003064).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en este caso va a formular el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Gordo Pérez.

El señor **GORDO PÉREZ**: A través de distintos medios de comunicación hemos tenido conocimiento de que el Ministerio de Fomento tiene la intención de concluir la licitación de la liberalización del transporte de viajeros en el corredor de Levante antes de final de año. Citando fuentes de medios de comunicación, pero a su vez informados por el ministerio, los plazos serían los siguientes: el pliego de cláusulas administrativas y condiciones técnicas estaría aprobado en mayo, habría tres meses para presentar ofertas, se elegiría el operador dos meses más tarde y estaríamos en un periodo de seis meses para empezar a operar. Esto significa que nos vamos a junio o julio de 2016, cuando con toda seguridad posiblemente no gobernará el Partido Popular.

Estamos acostumbrados a que el Ministerio de Fomento ningunee al Parlamento, a que no nos informe sobre decisiones trascendentales. Nos ha pasado con la privatización de AENA, nos ha ocurrido con las autopistas radiales y con problemas de la estiba, de los que no tenemos ninguna información. El proceso de liberalización del transporte es trascendente para el sistema de transporte español y requiere una decisión meditada, planificada y además consultada. Por eso le preguntamos qué previsiones, qué planes tiene el ministerio para este proceso de ley de liberalización y si coinciden los plazos. No hemos querido entrar en otras cuestiones. Esta tarde aquí hemos oído cómo se ha hecho referencias a la deuda proveniente del Gobierno socialista —por el anterior compareciente—, que denotan una falta de conocimiento de la gestión presupuestaria, porque nosotros también podríamos preguntar por las deudas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 30

del señor Álvarez-Cascos y del señor Núñez Feijóo con cantidad de obras concluidas o ni tan siquiera adjudicadas. Nos parece que eso es una política rancia, más de quienes tienen vocación de oposición a pesar de que dan apoyo al Gobierno. No lo vamos a hacer. Por eso nos centramos en esta cuestión que consideramos que es trascendente.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): La previsión del Gobierno acerca del proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril es licitar próximamente el título habilitante que permita a un nuevo operador prestar servicios en las líneas del corredor del Levante en competencia con Renfe-Operadora. Es decir, los usuarios del transporte ferroviario, cuando se elija un nuevo operador podrán elegir libremente para sus viajes entre viajar con Renfe o viajar con el nuevo operador en las relaciones de Madrid con Castellón, con Valencia, con Alicante y con Murcia.

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

El señor **GORDO PÉREZ**: No me ha señalado usted ninguna previsión concreta; espero que lo haga en el segundo turno de preguntas. En todo caso, usted sabe perfectamente que la valoración de la apertura a la competencia de los servicios ferroviarios de transporte es un tema no fácil, y al mismo tiempo en el que hay una gran contradicción entre expertos y diversas opiniones, porque no está comprobado que puedan contribuir a mejorar las ineficiencias de los operadores públicos. Es más, usted sabe que no hay un modelo europeo concreto que dé respuesta a este problema. Está clara la separación vertical entre operadores y la gestión de la red, pero al mismo tiempo no está claro. De hecho, en la Unión Europea hay distintos modelos; ahí está el modelo totalmente liberalizado de Gran Bretaña, por ejemplo, y otros modelos europeos que se apoyan más en uno de carácter regional. En todo caso, los planes de la Comisión Europea en el cuarto paquete ferroviario no fijan un plazo concreto. De hecho han desestimado ya la fecha de 2019, porque saben que es prácticamente imposible llegar a esa fecha. Además nos encontramos con que los planes del Gobierno son confusos, porque ha cambiado el modelo. Ha pasado de lo que es el modelo de competencia en el mercado, el *open access*, a un modelo mixto, y en estos momentos además con un grave problema sin resolver, el de la financiación del operador de infraestructuras, de ADIF, con una deuda inmensa. Usted sabe que la deuda, lejos de bajar, ha crecido cerca de un 12%. Estamos con una deuda cercana a los 19.000 millones de euros. Eso solamente se conjuga con una elevación del canon, que hace imposible, prácticamente imposible —así lo transmite el sector—, que las cuentas de explotación de los operadores sean viables e incluso vagas, con situaciones o propuestas respecto a los servicios de organización de servicios públicos, y dejando aparte a las comunidades autónomas; por otro lado, para liberalizar es necesario un operador independiente, que no tenemos. Ha sido la misma Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia la que ha manifestado dudas, así como los distintos operadores. Yo me estoy reuniendo con ellos estos días, y este proceso nos lo pintan como una auténtica barbaridad. Le digo más, es un proceso que está abocado al fracaso directamente; abocado al fracaso directamente aunque ustedes rebajen el canon del 40% o 50%. Ustedes rebajaran el canon del 40% o 50%, pero lo que están haciendo es socializar pérdidas; es decir, que todos los españoles, cuando ustedes rebajen el canon, acabemos pagando ese 40% o 50% de rebaja. Le diré más, las políticas de gasto de subvención pública no dan respuesta al problema real de transporte. Ustedes tienen que abortar este proceso, por responsabilidad.

Le hago propuestas. Creo que hay cinco puntos que son inexcusables: en primer lugar, ajustarse al calendario europeo. Ustedes van más allá, la ministra se quiere colocar medallas, pero esto no da respuesta al problema. Es necesario, como segundo punto, avanzar en la competencia de la obligación de servicio público del transporte de viajeros, bajo el ensayo de una autoridad geográfica, o autonómica en este caso. Tercer punto, no se tienen que abrir a la competencia los servicios comerciales hasta que se haya completado la red total de las líneas de alta velocidad, y solo una vez resuelto el problema de financiación. Hay que dar otro paso más, que es la reordenación de Renfe. Usted sabe perfectamente —es experto en la materia— que en Renfe-Operadora hay que resolver las relaciones con Renfe-Mantenimiento y Renfe-Alquiler respecto al resto de los operadores. Y, por último, hay que establecer un operador totalmente independiente; de lo contrario, ustedes estarán haciendo trampas en el solitario. La ministra se querrá colocar medallas, pero no dará respuesta al problema; no hay peor cosa que meterse por una vía en la que no se sabe cuál es la salida. Ustedes están a punto de poner al sistema de transporte español al borde del precipicio con la decisión que quieren tomar. Ustedes van a piñón fijo, pero con poca luz. **(Un señor diputado: Muy bien).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 31

El señor **PRESIDENTE**: Responde el señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): La pregunta se refiere a las previsiones acerca del proceso de liberalización de viajeros por ferrocarril. Ha incluido otra serie de elementos (**El señor Gordo Pérez: La esencia**) sobre los que se puede debatir largo y tendido (modelos ferroviarios, etcétera). El modelo ferroviario que hoy tenemos en España viene de la Ley del Sector Ferroviario de 2003, que mantuvo el Gobierno que sustituyó al del Partido Popular; lo digo por los distintos modelos que hay en otros países de Europa, y que son plurales.

Como ha dicho la ministra de Fomento, queremos que este proceso de liberalización sea gradual, progresivo; no queremos hipotecar el futuro ni tomar decisiones equivocadas. Los objetivos principales —yo creo que su señoría estará de acuerdo con nosotros, con el ministerio— son dotar al mercado de más y mejores servicios y a precios más competitivos por una parte e impulsar la utilización del transporte ferroviario. Hemos puesto en marcha —más adelante lo comentaré— una serie de medidas que están potenciando —los datos son los que existen— la utilización del transporte ferroviario. Queremos poner en valor también nuestras infraestructuras y optimizar la gestión de Renfe al operar en un entorno de competencia. El calendario, que fue establecido en el Real Decreto-Ley 4/2013, estableció tres segmentos independientes: uno, el sector turístico; otro, los servicios comerciales; y, el último, el de las obligaciones de servicio público, las conocidas OSP para cercanías y media distancia. El Consejo de Ministros aprobó, el pasado 13 de junio de 2014, un acuerdo que determinaba que el primer título habilitante se licitaría en el conjunto de las líneas del corredor de Levante. ¿Por qué este corredor? Como estamos haciendo este proceso con una gran prudencia, pensamos que este corredor cuenta con una infraestructura ya consolidada que incluye líneas de alta velocidad completas. Alguna vamos a completarla este año, como es la llegada a Murcia. Además, creemos que tiene una amplia capacidad para captación del vehículo privado, y puede haber transferencia de viajeros del vehículo privado al tren; y por otra parte, este corredor cuenta con un margen importante de utilización. Este proceso, que se iniciaría por el corredor de Levante, sería completado con el resto de los sectores.

En este sentido también quiero hacer referencia a que en el Consejo de Ministros del pasado 18 de diciembre se acordó que se estableciera un periodo de audiencia del proyecto de orden ministerial, que es el que va a permitir la licitación de este título habilitante. Durante este periodo, en el que ha habido un proceso participativo y rico, hemos recibido observaciones de siete empresas con licencia de transporte, diez observaciones de otras entidades, así como un informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Próximamente, continuando la tramitación, se va a enviar esta orden al Consejo de Estado y una vez que lo tengamos licitaremos el título habilitante. En todo caso queremos que exista un diálogo constante y fluido con el sector, con los futuros operadores. Estamos conociendo sus inquietudes y en la medida de lo posible las estamos incorporando. Creemos que todas estas aportaciones pueden enriquecer el pliego, que todavía está en elaboración. En todo caso queremos que exista igualdad de oportunidades y una total transparencia en el proceso de licitación.

Estamos convencidos de las ventajas de la liberalización, que van a alcanzar a toda la sociedad, por tanto a los ciudadanos, porque van a posibilitar una mayor oferta a precios más competitivos, aparte de que beneficiará la creación de empleo. En este proceso de apertura a la competencia se va a incentivar la innovación y la creación de nuevos modelos de negocio, y en ningún caso vemos que vaya a correr peligro la existencia de Renfe-Operadora, sino al contrario. Estamos convencidos de que este es un buen camino; hay otros que han seguido algunos países de la Unión Europea —el espectro es abundante y rico—, pero creemos que esta es una apuesta que permitirá que el transporte ferroviario sea efectivamente más competitivo y usado por los ciudadanos, que es lo que todos queremos.

— **DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE OBRAS DE CARRETERAS RALENTIZADAS O SUSPENDIDAS DURANTE LA ANTERIOR LEGISLATURA QUE HAN SIDO RETOMADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO. (Número de expediente 181/003071).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que en este caso va a formular el portavoz del Grupo Parlamentario Popular don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor Niño, por su comparecencia y la cantidad de datos y respuestas que está ofreciendo en su comparecencia de esta tarde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 32

Mi pregunta va referida a las carreteras, porque en la pasada legislatura pudimos ver cómo ministros y altos cargos del Gobierno del Partido Socialista presumían en la Cámara y fuera de ella de la cantidad de obras que estaban haciendo en todos los modos de transporte, pero ahora nos estamos refiriendo concretamente a la carretera. Ciertamente esas promesas no venían acompañadas ni de cifras de construcción ni de fechas de puesta en servicio, ni siquiera de cuál era la correspondencia que tenían en los presupuestos del Estado, para que esas promesas que se hacían en cada ocasión que se tenía pudieran responder a la realidad; se prometía y se prometía como estrategia y táctica electoral y conformista, pero nada más. También teníamos que ver cómo no se quería reconocer la crisis, sin embargo se prometían infraestructuras; es decir, estábamos ante una situación en que la bola se hacía cada vez más gruesa. Cuando la realidad fue insoportable y vimos que las promesas o anuncios de la convocatoria o de la licitación de obras no se correspondían con los anuncios en el Boletín Oficial del Estado, cogimos una chistera maravillosa que se llamaba Plan extraordinario de infraestructuras. Ese Plan extraordinario de infraestructuras se quería dotar con 17.000 millones de euros —luego haré una pequeña referencia a lo que es el rigor presupuestario y saber de dónde salían esos 17.000 del plan extraordinario de infraestructura—, que se nos vendió a bombo y platillo en una terminal ferroviaria en la que había más fotógrafos que otro tipo de asistentes. Nos dimos cuenta de que al final se licitó una sola obra, que fue un intercambiador modal en Aranjuez, cuyo presupuesto no alcanzaba los 30 millones. Lo digo porque, como ahora se juega mucho con los ratios, se presume de conocer el Ebitda y de cómo funcionan las cuentas de pérdidas y ganancias, etcétera, deberemos tener una referencia de cuál es el discurso que se ofrece. Incluso vimos proyectos aprobados y con dotación presupuestaria para el ejercicio 2004 —quiero recordar que se había aprobado en diciembre de 2003, por lo tanto era vigente en 2004—; como digo, con el proyecto aprobado, son obras que no se licitaron. Si se repasa presupuesto por presupuesto, se ve que hasta 2011, incluido, no se habían reflejado. Por ejemplo, la conexión Jumilla-Yecla, en la Región de Murcia, estaba aprobada y prevista su licitación y adjudicación con dotación presupuestaria en el ejercicio 2004, pero ha tenido que ser este Gobierno, después de ocho años, el que la licitara y adjudicara para construirse. Es decir, que eso era... **(El señor Gordo Pérez pronuncia palabras que no se perciben)**. Hay otros que tienen muy sensible el tímpano y no admiten que nadie interrumpa; a mí también se me está empezando a poner sensible el tímpano, señor Gordo.

Ahora tenemos que escuchar que nosotros no hemos hecho nada, que no sabemos qué es la ejecución presupuestaria, que no conocemos la técnica hacendística, que todo estaba hecho y que ahora ha sido cuando se han parado las cosas; que todo, todo estaba hecho, y que los recortes son nuestros. Evidentemente son recortes de cuestiones imprescindibles para que el Estado pudiera seguir andando, porque queremos presumir de lo que es una ejecución presupuestaria cuando las obras se tienen que pagar en ejercicios posteriores, una vez que están contratadas; pero se nos olvida que de eso no estamos hablando. De lo que estamos hablando es de obras sin pagar, de expropiaciones sin dotación presupuestaria, es decir sin previsión presupuestaria plurianual, para el pago de las obras; de eso es de lo que estamos hablando. No estamos hablando de lo que dejó el Partido Popular, el señor Cascos incluido, que eran los presupuestos con la dotación correspondiente de los contratos plurianuales. **(Rumores)**. Por tanto, ahora mismo es muy fácil decirlo, también lo es tratar de darnos clase. Yo admito a todo el mundo que tiene algo que enseñarme; yo lo admito porque soy un gran ignorante de muchas cosas, pero cuando los conceptos que se me tratan de imponer son contrarios a los que he aprendido en los libros me revelo un poco.

En el Grupo Parlamentario Popular tenemos inquietud por saber la verdad, pero no manipulada ni falseada; por saber que en realidad en la pasada legislatura no se atendió y que había obras que estaban suspendidas, ralentizadas o paralizadas —en concreto de carretera; podríamos hablar de ferrocarriles o de cualquier otro modo de transporte—, que no se han hecho. A esta altura de la legislatura es bueno que sepamos con datos qué es lo que en realidad pasó, cómo se nos dejó España y cómo nosotros vamos a afrontar la próxima legislatura, en la que evidentemente yo creo que los españoles son conscientes de cuál ha sido la labor del Partido Popular y, por eso, no dejarán de apoyarnos; así podremos continuar haciendo obras, que no se volverán a paralizar, como pasa siempre que gobierna el Partido Socialista.

Espero su contestación, señor secretario general.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño, tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señor Ayala, le voy a ofrecer una respuesta —supongo— suficientemente completa, porque yo creo que a estas alturas de la legislatura tenemos un análisis bastante certero de qué es lo que ha pasado durante los años que llevamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 33

en el Ministerio de Fomento. En diciembre de 2011 la situación de la gestión en el ámbito del desarrollo de la Red de carreteras podría resumirse en que existía una planificación totalmente desbordada por la realidad, con multitud de obras iniciadas y sin la financiación asegurada para poder continuarlas hasta su finalización. En este sentido, la Dirección General de Carreteras tenía comprometidos para 2012 gastos, que no tenían cobertura presupuestaria, por un importe superior a los 600 millones de euros. Junto a ello existían gastos devengados en ejercicios anteriores, deuda de ejercicios anteriores, que no habían sido pagados, por un importe de 600 millones de euros, que correspondían a expropiaciones, a los que había que añadir 664 millones de euros de deuda correspondientes a revisiones de precios, intereses de demora o liquidaciones de obra bajo la modalidad del abono total del precio. En definitiva, desde el inicio de la crisis hasta el final de 2011 no se había hecho el necesario esfuerzo —entendemos— de racionalización del gasto que exigían las circunstancias y la situación de crisis que ya existía en varios años anteriores a 2011.

Frente a esta situación, ¿qué es lo que hemos hecho a lo largo de lo que llevamos de legislatura? Junto al impulso, que se constata día a día, en cuanto a la modernización, mejora y mantenimiento de carreteras, hemos hecho frente a la deuda pendiente que se arrastraba como consecuencia de la gestión realizada en etapas anteriores. Desde el inicio de la legislatura, como he dicho anteriormente, hasta la fecha hemos tenido que hacer frente a casi 2.000 millones en concepto de obligaciones para el abono de expropiaciones a particulares y el abono de deudas contraídas, que son deudas con proveedores y con empresas. Poner al día los pagos no satisfechos ha sido, por tanto, una prioridad para garantizar la sostenibilidad de las inversiones en el futuro por parte del Ministerio de Fomento. Por tanto, estamos haciendo una gestión seria y rigurosa. Nuestro objetivo conforme se han ido poniendo al día los pagos retrasados ha sido ir retomando obras paralizadas para que, una vez que las volvamos a reiniciar, tengan las dotaciones suficientes. Y quiero insistir e incidir en que tengan dotaciones suficientes para garantizar su continuidad hasta su conclusión sin sufrir nuevas paralizaciones. Por tanto, a lo largo de esta legislatura se ha retomado la ejecución de importantes actuaciones que se encontraban paralizadas o ralentizadas a finales del año 2011. Incluso en alguna de ellas se había realizado la rescisión, como es el caso del tramo de autovía entre Fuentes de Oñoro y la frontera portuguesa. Desde enero de 2012 hasta marzo de 2015 el ministerio ha reactivado la ejecución de un total de 49 obras, lo que supone una inversión total de 3.475 millones de euros. Estas obras que hemos reactivado, junto con las que tenemos previsto todavía reactivar, van a suponer una inversión que, más allá de lo que es la inversión en euros, en puestos de trabajo van a suponer 100.000 puestos de trabajo, que creo que es una cifra en el momento actual suficientemente importante.

¿Qué actuaciones son las que hemos reactivado? Pues actuaciones tan importantes como el puente sobre la bahía de Cádiz, varios tramos de la autovía a Sevilla A-40, la autovía A-7 en Granada, que nos va a permitir felizmente culminar esta autovía y que se pueda circular desde Algeciras hasta la frontera francesa por una autovía o autopista; también hemos reactivado la autovía A-44, la circunvalación exterior de Granada, la autovía A-23, Huesca-Granada, varios tramos; en la autovía A-21, entre Jaca y Pamplona; la autovía A-8 del Cantábrico, en Asturias y Cantabria, que ya se ha culminado hasta Santander con inauguración del presidente del Gobierno, y que a lo largo de este año quedará culminados también los tramos de Cantabria entre Solares-La Encina y La Encina-Torrelavega. También la ronda exterior de Valladolid, la ronda noroeste de Burgos, las obras de acondicionamiento de la N-1, la variante de Aranda de Duero, que próximamente se inaugurará, la autovía A-15 en Soria, la autovía A-73 Burgos-Aguilar de Campoo; la autovía A-2 en Girona, la variante de Vallirana y la variante de La Aldea en la N-340; la autovía A-27 de Tarragona a Lleida; el puente sobre el río Ter, variante de Padrón, la remodelación del nudo de O Pino; la variante de Benidorm, la circunvalación sur de Elche; la variante de Benicarló-Vinaroz en la N-340, y el acceso sur al puerto de Gandía. Y vamos a reactivar, como he dicho anteriormente, otras actuaciones con un importe de 747 millones de euros.

Quiero destacar la autovía, la B-40, entre Olesa de Montserrat y Viladecavalls y los tramos de la autovía A-11 del Duero en la provincia de Soria, y la autovía A-63 en Asturias. En definitiva, hemos puesto coto a la deuda de ejercicios anteriores que nos habíamos encontrado en diciembre de 2011. Para ello creemos que es imprescindible, no solamente ponerlas en marcha, sino garantizar la continuidad de las inversiones, porque no solamente se trata de reactivarlas, sino de garantizar su realización hasta su final conclusión. Durante esta legislatura estamos finalizando importantes actuaciones y con ello estamos mejorando y ampliando la red de carreteras.

Quiero destacar finalmente que la inversión total en carreteras durante esta legislatura superará los 10.000 millones de euros, concretamente 10.558 millones de euros, de los que 6.471 son para nueva

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 34

creación de infraestructuras y 3.600 para conservación. Ello ha permitido desde enero de 2012 la puesta en servicio de 377 kilómetros de nuevas autovías, entre las que se destacan tramos tan importantes como la A-4 en Despeñaperros o la A-8 en Galicia y en Asturias, y diversos tramos en las autovías A-7 en Granada, A-23 en Huesca, A-40 en Toledo, N-I en Burgos, A-27 en Tarragona, AP-7 en Girona, A-12 en La Rioja, A-33 en Murcia. Y en el año 2015 vamos a invertir 2.194 millones, lo cual supondrá poner en servicio 28 actuaciones adicionales con una longitud de 290 kilómetros, y ello va a permitir finalizar obras tan emblemáticas, tal como he dicho anteriormente, como son la autovía A-8, la autovía A-7 o la autovía de La Plata. También vamos a finalizar una obra muy importante, como es el nuevo puente sobre la bahía de Cádiz, obra singular y una de las de mayor magnitud y complejidad que ha acometido el Ministerio de Fomento durante los últimos años.

— DE LA DIPUTADA DOÑA CONCEPCIÓN VERAY CAMA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE INCREMENTO PRODUCIDO EN EL NÚMERO DE VIAJEROS DE ALTA VELOCIDAD EN LA LEGISLATURA. (Número de expediente 181/003073).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en este caso va a formular la diputada del Grupo Parlamentario Popular la señora Veray Cama. Tiene la palabra.

La señora **VERAY CAMA**: Gracias, secretario general, por esta maratón de preguntas que está usted teniendo esta tarde aquí en la Comisión de Fomento.

En primer lugar, quería contextualizar un poco la razón o el porqué de la pregunta de hoy queríamos formularle desde el Grupo Popular. Se trata de que ante algunas reacciones —se ha puesto en duda por parte de alguna formación política el hecho de que desde el Ministerio de Fomento se invirtiera en alta velocidad en nuestro país, en España, y que además se hiciera, según ellos, en detrimento del ferrocarril convencional— nosotros queríamos que usted nos ilustrara con los datos del número de viajeros que ha utilizado la alta velocidad a lo largo de esta legislatura, porque demasiadas veces, si no se conocen estos datos, uno tiende a criticar, tiende a no estar de acuerdo con lo que invierte, en este caso, el Ministerio de Fomento, pero si tienen los datos encima de la mesa, esta crítica empieza a tener dificultades a la hora de hacerse.

Como decía, no es verdad que se invierta en alta velocidad en detrimento del tren convencional. Los datos que yo tengo más frescos son los de Cataluña, y en 2015 la inversión en ferrocarril convencional se incrementa en un 20 %, lo que demuestra que no es verdad. Además, invertir en alta velocidad no es solo invertir en mejorar la movilidad de los españoles, que es una parte muy importante, porque la movilidad en alta velocidad hace que la gente pueda optimizar mucho mejor su tiempo —hay muchas cosas en la vida que se pueden hacer de más o de menos, pero el tiempo no podemos cambiarlo, tenemos todas las mismas horas, los mismos minutos y los mismos segundos—, al ir de un territorio a otro, sino que sobre todo la alta velocidad nos está dando unos grandes resultados en un sector tan importante para nuestro país como es el turismo, como es el sector de los servicios. Porque en todas esas ciudades que tienen alta velocidad —y yo hablo con conocimiento de causa, porque en mi ciudad, en Girona, tenemos alta velocidad desde 2013, conectada con el resto de España y con las cuatro capitales catalanas, pero también desde finales de 2013 conectada con el país vecino, con Francia— todos los estudios de impacto económico que se han hecho en relación con qué significa para una ciudad o para una comunidad autónoma o para una provincia estar conectada en alta velocidad salen en positivo y dicen que todas aquellas ciudades que tienen alta velocidad, en términos económicos y en términos turísticos han salido beneficiadas. Nosotros creíamos que era importante que hoy desde el ministerio usted nos explicara si ha habido un incremento en el número de viajeros. Estamos convencidos de que el incremento que usted nos va a contar va a ser alto.

Aparte, también queríamos poner de manifiesto que esto seguramente no es casualidad; la alta velocidad existe, se invierte, se está actuando, pero también la política tarifaria que ha hecho Renfe para acercar esta alta velocidad a los ciudadanos —porque esta era otra de las críticas que se hacía, se decía que se invierte en alta velocidad, pero viajar en alta velocidad es muy caro—, la política tarifaria que ha llevado a cabo Renfe ha hecho que ya no sea tan caro y es necesario que se conozca y explique que se ha acercado la alta velocidad a los ciudadanos. Es posible que dando todos estos datos que estoy convencida de que usted hoy nos va a dar, algunas fuerzas políticas dejarán de criticar constantemente el que se invierta en alta velocidad, y sobre todo algunos dejen, como en su comunidad autónoma ya tienen la alta velocidad, de criticar que ahora el ministerio invierte en otras. Yo lo he dicho, yo tengo la suerte de ser de una comunidad autónoma que tiene las cuatro capitales conectadas en alta velocidad, de una ciudad que está conectada con el resto de España y con Francia en alta velocidad, de una provincia que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 35

tiene dos estaciones de alta velocidad en la misma provincia, y por lo tanto lo último que haría es decir que ahora el ministerio no invierta en alta velocidad, por ejemplo, en Galicia; no, porque ellos se merecen tanto como los catalanes, y este caso los gironés, como soy yo, tener también esta conexión en alta velocidad, que será muy necesaria para mejorar la economía de su comunidad autónoma y también en términos de mejora de movilidad y de optimización del tiempo.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señoría, está claro, y los datos que voy a dar a continuación así lo demuestran, que ha habido y está habiendo una apuesta decidida por el ferrocarril en esta legislatura, y ello lo podemos ver gracias a los excelentes datos de actividad.

Cada vez afortunadamente son más los ciudadanos que utilizan el tren, y en particular la alta velocidad en sus desplazamientos. Y así, si en el año 2011 fueron 18,4 millones de viajeros los que utilizaron los servicios de alta velocidad puros, en el año 2014 esta cifra se ha convertido en 24,2 millones de viajeros, es decir, 5,8 millones anuales más de viajeros, es decir, un 31,4% más. Además la infraestructura de alta velocidad también es empleada por servicios de trenes que, usando en parte la infraestructura de la línea de alta velocidad, luego completan sus itinerarios a través de la vía convencional. Son los denominados servicios Alvia, los servicios Intercity o los Altaria; estos servicios son los que conectan Madrid con Granada y Algeciras. En el año 2011 estos servicios fueron utilizados por 5,9 millones de viajeros, y 7,3 millones en el año 2014, es decir 1,4 millones más; es decir, un 28%. En total, el número de viajeros que han realizado sus viajes empleando en todo o en parte líneas de alta velocidad ha pasado de 94,3 millones en 2011 a más de 131,5 millones en 2014; es decir, que estamos hablando de un aumento de 37,2 millones de viajeros, es decir un 39,7% más. Y esto no ha sido casualidad, sino que la progresión ha estado motivada porque hemos abierto las infraestructuras más a los ciudadanos —son muchos más los ciudadanos que tienen las infraestructuras ferroviarias a su alcance— y gracias a la nueva política tarifaria de Renfe.

Quiero destacar el esfuerzo que Renfe está haciendo en términos de eficiencia y optimización en la empresa, así como reconocer el acierto de su nueva estrategia comercial y tarifaria, todo ello en beneficio de los ciudadanos. En este sentido quiero indicar que se ha reducido el precio de todos los billetes, hasta lograr descuentos en algunos casos de hasta 70%, y se ha incorporado una serie de productos a la carta adaptados al cliente; sirva de ejemplo la denominada tarjeta joven Renfe o la tarifa de 4 en una mesa. Y el resultado ha sido un crecimiento importante en todos los corredores en los que ya se empleaba la alta velocidad. Voy a dar algunos ejemplos.

En los servicios tipo Alvia, por ejemplo, el itinerario entre Barcelona y Galicia ha crecido de 228.600 viajeros en 2011 a 306.900 en 2014. Entre Madrid y Cádiz hemos pasado de 550.700 viajeros en 2011 a 641.500 viajeros en 2014. Y también la relación Madrid-Santander, que ha pasado de 432.400 a 468.500 viajeros, y que próximamente, cuando finalicemos la rehabilitación de la vía entre Palencia y Santander, esperemos que crezca de manera notable.

En los servicios AVE quiero dar algunos ejemplos; por ejemplo, entre Barcelona, Sevilla y Málaga, que se ha pasado de 764.400 viajeros en 2011 a 1.193.700 viajeros en 2014. O la línea a la que ha hecho referencia su señoría, Madrid-Barcelona-Figueras, donde hemos pasado de 4.904.000 viajeros en 2011 a 6.500.000 en 2014.

Como le he mostrado, desde la puesta en marcha de la nueva política comercial y tarifaria ha crecido de manera notable el número de viajeros, también la ocupación y, en consecuencia, los ingresos de Renfe.

En estos tres años además se han puesto en marcha nuevos servicios: en junio de 2012 el nuevo servicio del AVE Valencia-Sevilla; también el nuevo servicio Alvia entre Madrid y Galicia, con los trenes híbridos; y el nuevo Alvia Barcelona-Valladolid. En 2013, por ejemplo, la prolongación de los servicios AVE Madrid-Barcelona, y los nuevos servicios Avant Barcelona-Girona-Figueras. En junio de 2013, el nuevo servicio del AVE Madrid-Alicante; y también los nuevos Alvia Madrid-Lugo-Ferrol; y el nuevo Alvia Barcelona-Asturias. Y en 2013 el nuevo servicio directo España-Francia, estos en colaboración con la SNCF. En marzo de 2014, el nuevo servicio AVE City entre Madrid y Córdoba.

Dentro de esta política de Renfe quiero destacar el acierto de los billetes integrados, que se establecieron en 2012, y mediante esta promoción un viajero puede comprar a la vez billetes para realizar su desplazamiento en sendos trenes enlazados entre sí, o bien entre un tren y un autobús. Los billetes integrados tienen un precio menor que la suma de los precios de los dos billetes individuales, y en todo caso, y esto es lo importante, Renfe garantiza la continuidad del viaje hasta el destino sin más gasto para el viajero en caso de que alguno de los trenes sufra un retraso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 36

La existencia del billete integrado permite al viajero disponer de nuevas rutas en las que no hay un tren directo, también permite acceder a otras rutas en las que sí hay servicios directos, pero permite aumentar la frecuencia y la capacidad, como por ejemplo la conexión Madrid-Sevilla-Cádiz, donde gracias a estos servicios combinados hay mayores servicios entre Madrid y Cádiz o Madrid y Logroño. También quiero destacar que este servicio que integra el tren y el autobús permite llegar a destinos donde no existe red ferroviaria, por ejemplo, Madrid-Lleida-Andorra.

Así en 2014 Renfe vendió 1,12 millones de billetes integrados por un importe de 48,4 millones de euros. También quiero indicar que de las encuestas realizadas, unos 346.500 viajeros han accedido de manera nueva al ferrocarril, gracias a la política que está llevando a cabo Renfe.

El número de billetes integrados, por poner un ejemplo, que corresponden a un tren más un autobús en 2014 ha sido de 9.550. También la relación con más viajeros de billetes integrados es la relación Valencia-Sevilla, seguida de Valencia-Málaga o Coruña-Ourense. La relación con más viajeros de enlace en autobús es Madrid-Denia, seguida de Madrid-Marbella o Madrid-Jávea. Las estaciones en las que se realizaron más enlaces con estos billetes en 2014 han sido Madrid-Puerta de Atocha, Sevilla-Santa Justa, Zaragoza-Delicias, La Aldea-Amposta y Valladolid-Campo Grande.

Estos datos demuestran claramente que en esta legislatura hemos incrementado el número de viajeros por las líneas de alta velocidad, no solo gracias al incremento de nuevas infraestructuras sino también a la política que de manera acertada se lleva desde Renfe.

— DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA ÁNGELES ESTELLER RUEDAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE FECHA PREVISTA PARA RETOMAR LAS OBRAS PARA EL CIERRE DE LA ORBITAL DE BARCELONA B-40 Y VILADECAVALLS. (Número de expediente 181/003074).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última de las preguntas que figuran en el orden del día, que en este caso va a formular la diputada del Grupo Parlamentario Popular doña María Ángeles Esteller Ruedas. Tiene la palabra.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: La B-40, la autovía orbital, es una infraestructura vital que conectaría las comarcas de El Vallés oriental y El Vallés occidental con el Baix Llobregat y Maresme. Es un ejemplo de cuando se dice que las infraestructuras son un factor de competitividad. Y este es un claro ejemplo de ello, es una condición necesaria para el desarrollo económico de la zona y también de su tejido productivo. El objeto de esta infraestructura es facilitar la conexión entre las ciudades medianas de la segunda corona metropolitana de Barcelona y serviría para descongestionar toda la red comarcal y local, que hoy en día está muy congestionada, y también, además, el tráfico de largo recorrido de acceso al puerto de Barcelona. Por lo tanto es de vital importancia conectar los cuatro tramos de todo lo que es el orbital de la B-40.

Es una infraestructura tan importante que ya figuraba hace más de treinta años en los planes metropolitanos como una estructura necesaria para el impulso y el desarrollo de toda esta zona comarcal. Me estoy refiriendo a que ya empezó a figurar en el primer Plan metropolitano del año 1968, y a partir de ahí ha ido figurando en varios; pero no fue hasta el Gobierno del Partido Popular que se empezó a adjudicar los primeros estudios del tramo informativo en el año 1998, y luego en el año 2007 constó en las primeras dotaciones presupuestarias del Plan de Infraestructuras. Por lo tanto, podemos ver que nos remontamos a hace muchos años pero que todavía hoy es una asignatura pendiente debido a que, de los cuatro tramos que conforman (Abrera-Olesa, Olesa-Viladecavalls, Viladecavalls-Terrassa, y Terrassa-Granollers) solo dos están finalizados en el año 2010, pero no están conectados y por lo tanto no es operativo todo lo que tendría que ser el también denominado cuarto cinturón. Estos tramos están aislados, como decía, y es de una vital importancia finalizarlos para cerrar la autovía entre Abrera y Terrassa, y luego también desde Terrassa hasta Mataró.

Esto ha sido así porque el Gobierno del Partido Popular en el año 2003 adjudicó estas obras que tenían que haber estado finalizadas en 2010. Pero no fue así, sufrieron retrasos y luego fueron paralizadas por el Gobierno socialista. Ha sido ahora, otra vez con el Gobierno del Partido Popular, cuando se ha empezado a impulsar esta obra, y ya en este presupuesto de 2015 consta una partida presupuestaria de 12 millones de euros para iniciar estas obras.

En este contexto nosotros le hacemos la siguiente pregunta, que es para saber en qué fecha estará previsto retomar las obras para el cierre de la orbital de Barcelona B-40 entre Olesa y Viladecavalls.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 37

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Señora Esteller, me va a permitir, al hilo de esta pregunta concreta, que la enmarque dentro de la planificación que ha habido hasta ahora y la que vamos a llevar a cabo y que vamos a continuar en los próximos meses en la B-40, conocida como cuarto cinturón de Barcelona.

Como bien ha dicho su señoría, la B-40 se dividió en cuatro tramos: un primer tramo de Abrera a Olesa de Montserrat, que está en servicio, el tramo Olesa de Montserrat-Viladecavalls, en fase de obras, el tramo Viladecavalls-Terrassa, que se encuentra también en servicio, y por último lo que sería el cierre de la autovía B-40 entre Terrassa y Granollers, en fase de estudio informativo. Para 2015 el ministerio tiene programado el impulso definitivo de la B-40 en los dos tramos que todavía se encuentran pendientes: por una parte, reiniciar las obras entre Olesa de Montserrat y Viladecavalls, y luego realizar el estudio informativo en el cierre de la autovía entre Terrassa y Granollers, priorizando dentro de este tramo el itinerario entre Terrassa y Sabadell, con el objetivo de que esta actuación cobre sentido en su conjunto.

En lo que se refiere al tramo entre Terrassa y Granollers, el estudio informativo fue aprobado provisionalmente y sometido a información pública en el año 2010, y aunque inicialmente se había consensuado con la Generalitat de Cataluña hubo un gran rechazo social y desde el territorio la solución no fue aceptada. Además, el trazado que fue elegido en el estudio informativo no cumple con los criterios de eficiencia de obras públicas que han sido dictados por el Ministerio de Fomento. Por eso hemos tomado la decisión de iniciar un nuevo estudio informativo con el planteamiento de dar prioridad al tramo entre Terrassa y Sabadell para el cierre de la B-40, que cuenta con un mayor consenso inicialmente respecto del tramo hasta Granollers. En este sentido, le anuncio que está previsto que la redacción del estudio informativo del tramo Terrassa-Sabadell se licite en los próximos meses.

En lo que se refiere al trazado del tramo en fase de obras entre Olesa y Viladecavalls, tiene un presupuesto de 154 millones de euros y una longitud de 6,2 kilómetros, discurre desde la ribera oriental del Llobregat y atraviesa la sierra d'En Ribes mediante un túnel (quiero insistir en que existe un túnel por lo que luego voy a indicar a continuación), y finaliza en el cruce con la autopista C-16 en el enlace de Viladecavalls. Esta actuación, como bien ha dicho su señoría, se incluyó en el estudio informativo del tramo Abrera-Terrassa que fue aprobado por un Gobierno del Partido Popular en julio de 2003, e inmediatamente después fue licitado el proyecto constructivo del tramo Olesa-Viladecavalls, proyecto, por cierto, que fue también adjudicado en la legislatura del Partido Popular en diciembre de 2003. Por lo tanto, el desarrollo y aprobación del estudio informativo y el inicio de la ejecución del proyecto fueron impulsados por el Gobierno del Partido Popular, y desde entonces las obras deberían haber concluido ya, tal y como se había previsto en su momento, en el año 2010, pero sucesivas paralizaciones y retrasos durante las pasadas legislaturas impidieron que se pudieran culminar en esa fecha, como inicialmente estaba previsto. Y a la fecha de hoy nos encontramos que este tramo entre Olesa y Viladecavalls tiene un nivel de ejecución del 37,5%.

Por eso nos encontramos en el momento actual, en que, como he dicho a lo largo de mis intervenciones en esta tarde, el ministerio quiere seguir impulsando la modernización, la mejora y el mantenimiento de la red de carreteras; pero también hemos tenido que hacer frente a la deuda importante que existía por la gestión de etapas anteriores, deuda que alcanzaba una cifra de 2.000 millones de euros. Poner al día pagos no satisfechos es lo que nos ha impedido que no hayamos podido reactivar las obras en este tramo de la B-40 entre Olesa y Viladecavalls. El Gobierno es plenamente consciente de la necesidad de finalizar las obras en este tramo para dar valor y pleno sentido al cuarto cinturón de Barcelona. Por ello venimos trabajando en la reactivación de esta obra. Si ello no ha sido posible, y es a lo que había aludido anteriormente, es porque se necesita una importante cantidad de dinero para poder reactivar las obras porque existe un túnel, el túnel de la sierra d'En Ribes, que requiere un compromiso importante de inversión durante un espacio de tiempo prolongado, y evidentemente que estas obras no se paralicen, porque la ejecución de un túnel necesita que, una vez que se comienza, se acabe. Nuestro objetivo, por tanto, es retomar las obras paralizadas y que, una vez iniciadas, tengan la dotación suficiente hasta su conclusión. Por ello, en la ley de presupuestos de este año 2015 hemos incluido una partida suficiente para reactivar las obras. El Ministerio tiene previsto retomar las obras en este año para su finalización.

Quiero indicar aquí que las obras se van a retomar de forma definitiva hasta su finalización durante la segunda quincena del próximo mes de abril. Esto es un hito importante, y quiero también destacar que también ha sido un hito importante la reactivación a finales del año pasado de la variante de Vallirana. Por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 767

11 de marzo de 2015

Pág. 38

tanto, una vez que reactivemos la obra de Olesa-Viladecavalls, vamos a comenzar por los enlaces de conexión con la autopista C-16 en Viladecavalls, y que una vez que esté finalizado podremos cerrar la autovía en el tramo entre Abrera y Terrassa, y por tanto dar sentido a los tramos adyacentes, porque hasta ahora había dos tramos adyacentes y faltaba este tramo intermedio, que es lo que dará sentido al conjunto del itinerario.

Además quiero anunciar que mantendremos reuniones periódicas con los ayuntamientos por los que discurre el trazado del tramo, ayuntamientos con los que nos hemos reunido, concretamente con el Ayuntamiento de Viladecavalls, y que nuestra voluntad es mantenerles en todo momento informados de los trabajos que vamos a llevar a cabo y del avance de las obras.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, creo que es justo darle las gracias a don Manuel Niño, secretario general de Infraestructuras, que ha despachado quince intensas preguntas sin despegarse de la silla, dos el subsecretario, quince el secretario general de Infraestructuras. Así que, agradeciéndoles el esfuerzo, se levanta la sesión.

Eran las siete y treinta minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-767