



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 180

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 11

celebrada el miércoles 29 de marzo de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Del diputado don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca de generar el diálogo y colaborar con el Govern de les Illes Balears en la gestión de los aeropuertos de las citadas Illes. (Número de expediente 181/000137) 3
- De la diputada doña Pilar Milagros Rojo Noguera, en sustitución del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre valoración de los servicios ferroviarios prestados por Renfe en el corredor ferroviario eje atlántico entre A Coruña y Vigo. (Número de expediente 181/000148) 6
- Del diputado don Miguel Ángel Viso Diéguez, en sustitución del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre valoración de los servicios ferroviarios Avant prestados por Renfe en el corredor ferroviario Ourense-Santiago-A Coruña. (Número de expediente 181/000149) 7
- Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre valoración del primer año de funcionamiento del Plan Galicia de Renfe en las comunicaciones ferroviarias de larga distancia entre Galicia y Madrid. (Número de expediente 181/000150) 8

- Del diputado don Javier Sánchez Serna, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre criterios que justifican el cierre de un aeropuerto público, rentable y financiado con fondos FEDER, para favorecer la apertura del aeródromo de Corvera calificado por AENA como «inviabile» y «no rentable». (Número de expediente 181/000194) 10
- De la diputada doña Elvira Ramón Utrabo y del diputado don Gregorio Cámara Villar, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre calendario previsto para el desarrollo y finalización de las obras del tren nocturno que conectaba Granada-Barcelona a diario (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003158). (Número de expediente 181/000208) 12
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre próxima presentación de un decreto-ley para la liberalización de la estiba (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/008220). (Número de expediente 181/000243) 13
- Del diputado don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, en sustitución del diputado don Miguel Ángel Garaulet Rodríguez, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre minutos de media en los que se reduce o incrementa el tiempo de viaje entre Valencia y Castellón en los trenes con instalación del tercer carril. (Número de expediente 181/000272) 15
- Del diputado don Miguel Ángel Garaulet Rodríguez, en sustitución del diputado don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre opinión del Gobierno acerca de si pueden generarse agravios comparativos entre ciudades si los criterios para optar entre soterramiento e integraciones blandas no son exclusivamente técnicos. (Número de expediente 181/000273) 16
- Del diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca de continuar las obras de modernización de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla, cumpliendo con los plazos y compromisos adquiridos con la Unión Europea para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T). (Número de expediente 181/000177) 18
- Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre fecha de respuesta del estado de ejecución de las obras de LAV de acceso a Galicia, en los tramos comprendidos entre Zamora y Ourense. (Número de expediente 181/000151) 20
- Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre situación de los proyectos de carreteras que tiene en marcha el Ministerio de Fomento en la provincia de Ourense. (Número de expediente 181/000152) 22
- Del diputado don Ricardo Sixto Iglesias, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre valoración de la propuesta de túnel pasante de Serrería y nueva estación central soterrada en Valencia. (Número de expediente 181/000158) 24
- Del diputado don José Zaragoza Alonso, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre situación en que se encuentra el proyecto de soterramiento de la línea férrea convencional Barcelona-Portbou, tramo Vallbona-Montcada i Reixac, así como acciones previstas, calendario de actuación y partidas presupuestarias para ejecutar dicho proyecto. (Número de expediente 181/000178) 27
- De la diputada doña Isabel Rodríguez García, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre actuaciones previstas para reducir la siniestralidad de la N-430. (Número de expediente 181/000204) 29

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 3

De la diputada doña Elvira Ramón Utrabo y del diputado don Gregorio Cámara Villar, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:

- Actuaciones y calendario de desarrollo previstos para la finalización de las obras del llamado AVE Antequera-Granada (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003159). (Número de expediente 181/000209) 31
- Cuantía y grado de ejecución de la partida contemplada en los presupuestos de 2015 para Granada, del Ministerio de Fomento para el proyecto denominado «Integración del FC en Granada» (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003165). (Número de expediente 181/000211) 31
- Cuantía y grado de ejecución de la partida contemplada en los presupuestos de 2015 para Granada, del Ministerio de Fomento para el proyecto denominado «Línea Lorca-Granada» (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003167). (Número de expediente 181/000212) 31
- Grado de ejecución y cuantía invertida en la partida contemplada en los presupuestos de 2015 para Granada del proyecto denominado «L.A.V. Bobadilla-Granada» (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003173). (Número de expediente 181/000213) 31
- Adjudicación del tramo Quejigares-Variante Loja de la línea de AVE Antequera Granada a la empresa AZVI, así como rescisión del mismo antes de su completa ejecución (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/004089). (Número de expediente 181/000217) 31

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes.

Vamos a dar comienzo a la sesión de esta Comisión, que en esta ocasión hemos determinado que se ciña exclusivamente a la formulación de preguntas. En primer lugar, el señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y presidente de Enaire, don Julio Gómez-Pomar, va a responder a aquellas preguntas que tienen temática relacionada fundamentalmente con transportes, que serían las preguntas que figuran en el orden del día con los números 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 10.º, 12.º, 18.º, 19.º y 20.º. Después le despediremos y llegará el secretario general de Infraestructuras, que va a responder al resto de las preguntas que están en el orden del día.

Recuerdo a sus señorías que hemos determinado, para que esta sea una comisión ágil, que el preguntante dispone de tres minutos, que puede distribuir a su comodidad, y el alto cargo del Gobierno que responde tiene cuatro minutos para contestar. Les pido que seamos capaces de ajustarnos a estos tiempos prefijados.

PREGUNTAS:

- **DEL DIPUTADO DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE GENERAR EL DIÁLOGO Y COLABORAR CON EL GOVERN DE LES ILLES BALEARS EN LA GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS DE LAS CITADAS ILLES. (Número de expediente 181/000137).**

El señor **PRESIDENTE**: Sin más dilación, damos comienzo a la formulación de la primera pregunta, del diputado don Félix Alonso Cantorné, sobre previsiones acerca de generar el diálogo y colaborar con el Govern de les Illes Balears en la gestión de los aeropuertos de las citadas Illes.

Tiene la palabra, don Félix.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 4

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor Gómez-Pomar. La pregunta es, ¿qué previsiones tiene el Ministerio de Fomento para dialogar con el Govern balear sobre la gestión aeroportuaria?

Muchas gracias.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Permítanme decir, antes de comenzar a responder las preguntas y dentro de las más elementales normas de la cortesía parlamentaria y como parte de la filosofía de transparencia y de sometimiento al control de las Cámaras, que el Gobierno siempre pide disculpas por los retrasos en los plazos de respuesta escrita a las preguntas que le son formuladas. No obstante, hay que indicar que el volumen de preguntas que se registra en las Cámaras es muy elevado. En la X Legislatura el control escrito, sumando preguntas y peticiones de informes en las dos Cámaras superó las 170.000 iniciativas. En la actual legislatura, ya casi ocho meses desde la sesión constitutiva de las Cortes, se han presentado más de 11.300 preguntas en el Congreso y más de 16.000 en el Senado, y el Gobierno ya ha contestado a casi 6.200 preguntas en la Cámara Baja y casi 7.500 preguntas en la Cámara Alta. El volumen es el que es y nuestra obligación es afrontarlo; trabajamos en mejorar la rapidez de respuesta. En la X Legislatura lo conseguimos y esperamos volver a hacerlo en esta XII Legislatura.

En relación con las preguntas del Ministerio de Fomento, somos el segundo ministerio que más iniciativas recibe, con más de 5.000 en esta legislatura y el que más volumen ha respondido, más de 3.700 iniciativas, lo que supone casi un 75%. Además, hay que considerar que la gran mayoría de estas iniciativas, cerca del 60%, corresponden al área de Infraestructuras. En todo caso, insisto, trabajamos en mejorar la rapidez de las respuestas, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, señor presidente.

Pasando a contestar la primera de las preguntas, gracias, señor Alonso, el Ministerio de Fomento siempre está abierto al diálogo y a la colaboración con todos los Gobiernos autonómicos para cualquier tema que redunde en la defensa del interés general y en beneficio de los ciudadanos. Este objetivo es especialmente relevante para los territorios no peninsulares, como Baleares. En esta comunidad el transporte aéreo, y en particular su red de aeropuertos, desempeñan un papel fundamental para garantizar la movilidad y conectividad de los ciudadanos, razón de más para colaborar con el Govern.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Según el Gobierno de las Islas Baleares, ni AENA ni Fomento se pusieron en contacto con ellos para explicar sus intenciones de aumentar la capacidad del aeropuerto de Son Sant Joan. Estamos hablando del aeropuerto más rentable de una empresa que tiene más de mil millones de beneficios netos y de una red estatal de AENA con 46 aeropuertos, dos helipuertos, que mueven 230 millones de pasajeros al año, más de un 70% de ellos son extranjeros. El aeropuerto de Palma, que al igual que el de Menorca o Ibiza —con menos trabajadores que hace diez años, por cierto—, bate todos los récords año a año. En el año 2016 pasaron por Son Sant Joan 26 millones de pasajeros, un 16,5% más que en 2015; los meses de julio y agosto del año pasado fueron tan al límite que la torre de control se vio superada y Son Sant Joan fue uno de los aeropuertos más problemáticos de la red. Los controladores decían que se mandaban aviones al aire porque el caos provocado por falta de párquines les obligaba a hacer sitio.

Ahora ustedes nos amplían ¿para normalizar las situaciones límite, ganar seguridad y evitar estrés de los trabajadores? No, ahora el Ministerio de Fomento, a través de AENA 49 quiere ampliar para ganar más dinero, ampliar pensando, sobre todo, en hacer el agosto con sus socios privados, una ampliación pensada en clave de centro comercial y no en seguridad ni en interés general. La actividad crecerá un 21% o, lo que es lo mismo, despejará un vuelo cada 45 segundos; se pasará del actual máximo punta operativo de 66 vuelos a 80. ¿Todo esto pensado para mejorar la situación de la ciudadanía de Mallorca? No. ¿Está pensado para mejorar la conectividad entre las islas con tarifa plana, ahora que se han suprimido los billetes para grupos? No. ¿Será para mejorar las condiciones laborales no llevando al límite

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 5

la productividad? No. ¿Será porque se ha puesto de acuerdo para desestacionalizar la oferta de una isla, Mallorca, saturada por turistas en verano, que el año pasado duplicaron la población de la isla que cada vez cuenta con menos recursos hídricos? No. ¿Se planificó con el Gobierno balear? No.

Tenemos dos AENA, la del 51 %, que es la que tendría que velar por los intereses generales, y la del 49 %, y usted, señor Gómez-Pomar, y su colega, don José Manuel Vargas, miran demasiado hacia sus socios privados de AENA 49. Aquellos que están sobrevolando como buitres a la espera de una pieza que sea más grande, sin importarles el futuro de Mallorca, sin importarles que el turismo, si lo llevas al límite, deja de tener atractivo hasta para los que únicamente buscan sol y alcohol, pueden estar matando la gallina de los huevos de oro, y que a AENA 49 no le importe lo podemos entender, pero que a ustedes, AENA 51, no les preocupe el futuro de Mallorca nos preocupa muchísimo. Lo que están pensando ustedes es privatizar aun más lo que es la joya de nuestra corona, la corona de España que, en cuanto a empresas, es AENA. La junta de accionistas sabemos que tiene puesta la vista en otros lugares, en otros aeropuertos, pero nos gustaría que también pensarán en Mallorca.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cantorné.
Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

Actualmente, disponemos de dos instrumentos muy importantes de colaboración con el Gobierno balear para la gestión de los aeropuertos y en relación con la conectividad aérea de Baleares, el Comité de Coordinación Aeroportuaria y la Comisión mixta para el seguimiento de las obligaciones de servicio público en las rutas aéreas entre las islas Baleares. En el año 2012 el Gobierno dio un paso muy importante para garantizar la participación de las comunidades autónomas, entidades locales y organizaciones más representativas en la gestión de los aeropuertos de interés general de los respectivos ámbitos territoriales, con la creación de los comités de coordinación aeroportuaria, comités en los que están representadas las administraciones estatal, autonómica, corporaciones locales, cámaras de comercio y organizaciones sociales más representativas, además de AENA. Sus funciones se extienden a los principales ámbitos de interés en la gestión, calidad de los servicios, definición de la estrategia, conocimiento de las propuestas de tarifas aeroportuarias, servidumbres, promoción del transporte aéreo, sin duda un instrumento esencial para la mejora del desarrollo aeroportuario en el ámbito de cada comunidad autónoma. Además, el comité es compatible y coordina su actividad con otros foros para el impulso de la actividad aeroportuaria, como los comités de desarrollo de rutas existentes. En el caso de Baleares, hasta la fecha se han celebrado cuatro reuniones que han permitido fortalecer el desarrollo aeroportuario a través de los planes de *marketing* previstos para cada aeropuerto balear.

Además, y aunque no se refiera específicamente al ámbito aeroportuario, el Ministerio de Fomento y el Gobierno balear participan también conjuntamente en la Comisión mixta para el seguimiento de las obligaciones de servicio público en las rutas aéreas baleares, en las que se realiza un análisis exhaustivo de la conectividad y de los precios de los vuelos.

Presidente, antes de terminar la contestación a la pregunta que formula el señor Alonso Cantorné, quisiera hacer un comentario sobre su intervención en relación con la convalidación del Real Decreto-ley de la estiba y que recoge el *Diario de Sesiones* del 16 de marzo de 2017, donde, además de proferir una serie de infundios en relación con mi persona, por entrecomillar el último comentario, y cito del *Diario de Sesiones*, dice usted: «Pero lo más curioso del caso, yo diría casi de traca, es que el señor Gómez-Pomar entre 2005 y 2012 fue director ejecutivo de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada, Fedea». Y continúa: Precisamente Fedea era la que denunciaba la falta de competencia en Renfe Mercancías. Y entre exclamaciones: «¡Qué casualidad!» Hay una relación de los que son los socios y, luego, entre interrogaciones: «¿Casualidad o trama?» Mire usted, yo no he sido director ni he tenido ninguna relación en mi vida con la Fundación de Estudios de Economía Aplicada ni con el conjunto de infundios que comenta usted en su intervención.

Para alguien que no es miembro de esta Cámara resulta muy complicado dar respuesta a un diputado. Le rogaría que se atuviese a la verdad en las intervenciones que haga usted en el ámbito parlamentario cuando se refieran a mi persona.

Muchas gracias. (El señor Alonso Cantorné: Pido la palabra por alusiones).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 6

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Julio Gómez-Pomar.

La palabra la tuvo usted en el Pleno, en el caso de referirse al señor Gómez-Pomar, sin que él tampoco pudiera defenderse.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA PILAR ROJO NOGUERA, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE VALORACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS PRESTADOS POR RENFE EN EL CORREDOR FERROVIARIO EJE ATLÁNTICO ENTRE A CORUÑA Y VIGO (Número de expediente 181/000148).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día, valoración de los servicios ferroviarios prestados por Renfe en el corredor ferroviario eje atlántico entre A Coruña y Vigo, que va a formular la diputada doña Pilar Rojo Noguera.

La señora **ROJO NOGUERA**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes y bienvenido, señor secretario. Como usted sabe, no tengo que explicarle que el eje atlántico proyectado por el Gobierno de España es una línea de alta velocidad que arranca en Ferrol, que continúa por Coruña, que une Coruña con Vigo y que continúa hasta la frontera con Portugal. Este corredor ferroviario discurre por todo el litoral atlántico, entre Ferrol y, como decía, la frontera portuguesa, y se puso en servicio en el año 2015. **(El señor vicepresidente, Bernabé Pérez, ocupa la Presidencia)**. Durante la X Legislatura, está claro, somos conscientes del gran esfuerzo inversor que hizo el Gobierno de España en relación con esta infraestructura, cerca de 840 millones de euros, una inversión ciertamente muy importante, como importante es la apuesta que ha demostrado el Gobierno de España con esta línea de ferrocarril, pero también por Galicia, porque esta inversión ha sido muy importante en nuestra comunidad puesto que permitió la construcción y la finalización, por ejemplo, de obras en el viaducto del Ulla, la adaptación de la alta velocidad en la estación de Pontevedra, la construcción de la estación de Vigo y la puesta en servicio de una serie de obras en múltiples *concellos* de nuestra comunidad.

Pero lo más importante es el beneficio que ha supuesto, desde nuestro punto de vista, para los ciudadanos y para su bienestar, porque es verdad que la entrada en funcionamiento de este eje atlántico supuso, de forma exponencial, una disminución de los tiempos de conexión en los viajes a lo largo del litoral atlántico en Galicia y por supuesto, también, vinculada a la oferta de plazas que se pusieron en marcha con motivo de la entrada en vigor del eje atlántico que fue realmente importante, estamos hablando de un 50% a mayores.

Hoy en día creo que somos todos conscientes de la cantidad de trenes diarios que establecen ese servicio. Creo que es bueno ponerlo en valor aquí y por eso hablar en positivo de lo que ha significado para nuestra comunidad, con una población tan dispersa, la entrada en vigor de esta línea, que permite una conexión entre el norte y el sur de Galicia en poco más de una hora, cuando antes eran recorridos que se hacían en mucho más de tres horas. Quiero decir también que el número de viajeros ha sido un éxito, pues desde la puesta en marcha de la línea hasta el 31 de diciembre de 2016 tenemos computados más de cinco millones, sabiendo, además, que esto no está terminado. Mi pregunta va también en esta línea. Además de su valoración sobre la puesta en servicio y las posibles mejoras de este eje atlántico, sabemos que en este momento se encuentra en fase de despliegue el sistema ERTMS a lo largo de todo el eje atlántico. Por tanto, mi pregunta iría en cuanto a la valoración de los servicios prestados por Renfe en este corredor, pero también aquellas previsiones de mejora cuando esté finalizada la instalación de ERTMS en este corredor atlántico.

Muchas gracias, señor secretario.

El señor **VIPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Rojo.

Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señora Rojo. Efectivamente, el eje atlántico se ha convertido en uno de los ejes estratégicos de progreso en la cornisa atlántica y, por tanto, la valoración que hace el ministerio de los servicios prestados por Renfe entre A Coruña y Vigo no puede ser más positiva. Es un corredor ferroviario de altas prestaciones que constituye un verdadero motor económico para la fachada atlántica y que contribuye a fortalecer la vertebración de Galicia, acercando las ciudades de A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra y Vigo. Sus más de 155 kilómetros de longitud entre Vigo y A Coruña discurren por las zonas de mayor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 7

densidad de población y principales núcleos industriales de Galicia. La población del área de influencia es de aproximadamente dos millones de habitantes, es decir, en torno al 70% de la población gallega.

Para ofrecer servicios más competitivos y ajustados a las necesidades reales de los ciudadanos, en abril de 2015 se implantaron nuevos servicios rápidos entre los principales núcleos urbanos, con diez trayectos por sentido al día. Las estaciones en las que paran estos servicios son A Coruña, Santiago, Vilagarcía de Arousa, Pontevedra y Vigo y algunos de ellos también lo hacen en las nuevas estaciones de Padrón-Barbanza, Redondela alta velocidad y Arcade. Estos servicios consiguieron una reducción del tiempo de viaje medio del 40%.

Por otro lado, también se pusieron en marcha unos servicios de proximidad que conectan las diferentes poblaciones del corredor con los principales núcleos urbanos, y paralelamente se ha fomentado la permeabilidad de ambos servicios mediante el establecimiento de numerosos enlaces en las poblaciones más importantes. También se han establecido enlaces con la línea Avant Orense-Santiago-Coruña, por lo que es posible desplazarse de Orense a Villagarcía o a Pontevedra o a Vigo, y viceversa, de manera rápida, empleando Santiago como estación de enlace.

Hoy hay siete trenes diarios que hacen el viaje desde A Coruña a Vigo, en una hora y veinte minutos, acortando el tiempo de viaje anterior en cincuenta minutos; además tres trayectos de una hora y veintinueve minutos y una hora y treinta y seis minutos por las paradas en las estaciones de Padrón-Barbanza, Redondela y Arcade, como servicios rápidos, además de los regionales, que, dando servicio en esta ruta, permiten una mayor permeabilidad a las poblaciones más pequeñas. Estos servicios rápidos, que transitan por la nueva vía de altas prestaciones, permiten los siguientes tiempos de viaje. Santiago a Vigo, cincuenta minutos, frente a una hora y diecinueve minutos; Vilagarcía a Vigo, cuarenta minutos, frente a cuarenta y siete minutos; o Pontevedra a Vigo, catorce minutos, frente a los veintiséis anteriores. A su vez, todas las mejoras de los servicios se traducen en un incremento en el número de viajeros del corredor atlántico, que desde su puesta en servicio totalizaría 5,1 millones de viajeros que han subido al tren hasta el cierre de 2016. En el caso concreto del servicio media distancia Coruña-Santiago-Vigo en 2016 los servicios han sido utilizados por casi 2,7 millones de viajeros.

Me gustaría, finalmente, destacar que la fiabilidad y el adecuado servicio en las relaciones Vigo-A Coruña se reflejan en el grado de satisfacción por parte de los viajeros. Según la última encuesta de calidad realizada por Renfe, la calidad percibida por parte de los viajeros es cercana a un ocho sobre diez, y el grado de satisfacción recibida se sitúa en torno al 90%.

Para finalizar, quiero resaltar que la fiabilidad de estos servicios, como bien señalaba su señoría, se verá reforzada con la implantación del ERTMS entre Vigo y A Coruña, actualmente en ejecución, obras que se iniciaron hace un año y que tienen una inversión prevista de 63 millones de euros. Por tanto, para el Ministerio de Fomento las conexiones ferroviarias del noroeste peninsular son prioritarias y seguirán siéndolo en un futuro.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL ÁNGEL VISO DIÉGUEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE VALORACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS AVANT PRESTADOS POR RENFE EN EL CORREDOR FERROVIARIO OURENSE-SANTIAGO-A CORUÑA. (Número de expediente 181/000149).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que formula el diputado don Miguel Viso Diéguez.

El señor **VISO DIÉGUEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señor secretario, gracias por acudir a contestar nuestras preguntas en la Comisión de Fomento.

El pasado 10 de diciembre de 2011 tuvo lugar el primer viaje oficial del corredor de alta velocidad A Coruña-Santiago-Ourense. Es bien cierto que desde aquella fecha Avant nunca ha dejado de mejorar en este corredor. Tenemos que decir que hoy mismo, entre Ourense y A Coruña están programados ocho servicios Avant y diez servicios en sentido contrario, lo cual hace que el tiempo sea en torno a una hora y ocho minutos, lo cual es un tiempo muy competitivo, sobre todo para los que somos de la comunidad gallega y conocemos los tiempos que son por carretera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 8

El trayecto desde la capital de Galicia, Santiago de Compostela, a Ourense se hace hoy día en torno a treinta y ocho minutos; por supuesto es un tiempo también muy competitivo, pensando que en coche, y teniendo que abonar su peaje correspondiente, está en torno a una hora. Por tanto, ahora mismo estamos viendo como este corredor ferroviario, sobre todo entre Ourense y Santiago, está siendo utilizado por un gran número de funcionarios —como bien sabemos en Ourense tenemos muchos funcionarios, viajan muchos a Santiago de Compostela—, está siendo utilizado por un gran número de universitarios —Santiago es capital universitaria de referencia—, y eso sigue siendo para nosotros, por supuesto, un referente. Como comentábamos antes, eso puede hacerse por tren en un tiempo muy competitivo.

Cuando hablamos de este corredor, también tenemos que hablar de Ourense como destino turístico. Es bien cierto que los que vivimos en Ourense hablábamos de un Ourense termal, pero hablamos de un Ourense también ligado a la producción vitivinícola, a las rutas del vino, hablamos de un Ourense, por supuesto, con patrimonio, con gastronomía. Este corredor, no cabe ninguna duda, nos ha hecho acercar la mayoría de esos turistas que llegan a Galicia por avión, bien a Santiago bien a A Coruña; por tanto, hacen que Ourense sea un destino más que atractivo.

Por supuesto también, lo estamos viendo y últimamente se está comprobando, tenemos ferias de referencia en Ourense a nivel nacional e internacional, como pueden ser Xantar o Vinis Terrae, que la próxima semana presentaremos, que se ven muy beneficiadas en el sentido de que están obteniendo unos grandes resultados de visitas. Tenemos que hablar de ese aspecto turístico y por supuesto también del aspecto empresarial. No cabe ninguna duda de que una parte empresarial y comercial se ha beneficiado, pues este corredor beneficia y mejora muchísimo lo que son las comunicaciones internas, sobre todo en una provincia del interior que, como todos sabemos, la comunicación es fundamental.

En torno a esto, y siguiendo la línea de mi compañera, Pilar Rojo, mi pregunta sería cuál es la valoración de los servicios ferroviarios Avant prestados por Renfe en el corredor ferroviario Ourense-Santiago-A Coruña. Me gustaría tener datos correspondientes a 2016 respecto al año anterior. Mi compañero Celso Luis Delgado y yo somos usuarios habituales del tren, y vemos las mejoras que están haciendo constantemente en cuanto al transporte ferroviario, por lo que nos gustaría saber en este apartado la valoración que hacen los usuarios de este corredor.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Viso.
Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Viso. Al igual que destacaba con los servicios ferroviarios prestados por Renfe entre A Coruña y Vigo, la valoración que hace el ministerio de los servicios Avant entre Ourense-Santiago-A Coruña es excelente. La calidad y aceptación del nuevo servicio está refrendada por el importante incremento en el número de viajeros. Tras los cambios implantados en abril de 2015, con la puesta en servicio de la nueva infraestructura del eje atlántico y la reorganización de la oferta tras el plan de Renfe en febrero de 2016, el incremento que se produce en el año 2016 con respecto a 2015 es de un 45,9% en estos servicios Avant. Este incremento supone casi 200.000 viajeros adicionales de 2016 respecto a 2015, para un total de 649.000 viajeros.

Además, es destacable que en los dos primeros meses de este año 2017, el crecimiento sigue siendo muy importante, un 17,7%, lo que supone casi 16.000 viajeros más que en el mismo periodo de 2016.

Como refería usted, en las encuestas de calidad que realiza Renfe, la última a finales de 2015, la cantidad percibida por parte de los viajeros es cercana a un ocho sobre diez y el grado de satisfacción percibida se sitúa en torno al 90% en los servicios Avant entre Ourense-Santiago-A Coruña.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE VALORACIÓN DEL PRIMER AÑO DE FUNCIONAMIENTO DEL PLAN GALICIA DE RENFE EN LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS DE LARGA DISTANCIA ENTRE GALICIA Y MADRID. (Número de expediente 181/000150).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos a la siguiente pregunta, cuarta del orden del día, sobre valoración del primer año de funcionamiento del Plan Galicia de Renfe en las comunicaciones ferroviarias de larga distancia entre Galicia y Madrid, que formula don Celso Delgado Arce.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 9

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

Señor secretario de Estado, los servicios ferroviarios para provincias como Ourense, que nunca estuvieron muy bien dotadas, cuando alcanzan un nivel de satisfacción como el que se vive después del primer año de entrada en vigor del Plan Galicia, merece la pena que vengamos al Congreso y hagamos una reflexión sobre lo que hemos avanzado y, sobre todo, cómo vamos a seguir avanzando en el futuro que los ourensanos merecen, unos tiempos de viaje competitivos, al igual que el resto de los gallegos.

Este es un plan que se puso en funcionamiento, como usted sabe, el primero de febrero y supuso una reducción de tiempos de viaje entre veinte y treinta minutos y un incremento del cien por cien de las frecuencias de los viajes entre Galicia y Madrid. Lo cierto es que aquellos que criticaban las infraestructuras de alta velocidad a Galicia diciendo que no iban a tener rentabilidad tienen en las cifras, que yo espero que usted me dé, la mejor respuesta, y es que con unas buenas infraestructuras los ourensanos, los gallegos utilizan los servicios ferroviarios de larga distancia, de alta velocidad en parte y en el futuro en su integridad. Y lo hacen no solamente por tiempo de viaje, sino porque incluso la política comercial que Renfe ha puesto en funcionamiento permite que los costes de viajar, por ejemplo, desde Galicia a Madrid sean hoy ya económicamente más baratos en tren que utilizando cualquier otro medio de transporte, como puede ser el turismo.

Nosotros estamos esperanzados con que el próximo hito de la alta velocidad a Galicia, que es que llegue el tren a Otero de Sanabria, Pedralba de la Pradería, a la localidad de Lobeznos, permita una nueva reducción de tiempos de viaje. Me gustaría que me hiciese una reflexión sobre esta cuestión. También sobre un tema que les preocupa a los usuarios del tren, que es en ese tiempo de viaje, que pueden dedicar a trabajar, a estudiar o simplemente al ocio, cómo pueden recargar las baterías de sus dispositivos móviles, si se están implantando esos servicios de enchufes en estos trenes que todavía no los tenían; incluso cómo evoluciona el nuevo sistema wifi a implantar también en los servicios de alta velocidad. Finalmente, quisiéramos también saber cómo han ido evolucionando las tarifas Promo que Renfe dispuso para esta relación y si están teniendo utilización.

Repito, desde Ourense le trasladamos una satisfacción por estos servicios y un compromiso le pedimos al Gobierno para que impulse decididamente las obras de alta velocidad a Galicia, como sabemos que lo van a hacer; son imprescindibles para que esa parte tan importante del territorio nacional tenga esa conexión y la equipare a la que ya disfrutan —y nos alegramos mucho de eso— casi todas las comunidades autónomas de España.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor Delgado.
Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Delgado, por su pregunta.

Me parece muy acertado, efectivamente, que una vez que se ha cumplido el primer aniversario del Plan Galicia de Renfe es un buen momento para que podamos hacer balance de los principales resultados. Como datos globales es destacable que cerramos 2016 con más de 900.000 viajeros en la relación diurna Madrid-Galicia, lo que ha supuesto un crecimiento del 26,1% en la demanda de estos servicios, 187.000 viajeros más en 2016 que en 2015. Es importante recordar que el producto Alvia supone casi el 95% de todo el tráfico entre Madrid y Galicia, y si analizamos las cifras de los dos primeros meses del año 2017, la tendencia continúa siendo positiva, con un incremento del 5,1%, lo que supone unos 6.000 viajeros más en este periodo.

Además, la evolución de los servicios punto a punto ha sido muy positiva; en los principales orígenes-destino la aparición de múltiples enlaces ha posibilitado que los viajeros encuentren más opciones en sus traslados, creciendo la comparativa de 2016 respecto a 2015, del siguiente modo: Madrid-Ourense en un 16%; Madrid-Santiago de Compostela en un 39%; Madrid-A Coruña en un 15%; Madrid-Lugo en un 13%; a Vigo un 3% o a Pontevedra un 6%. Y quiero añadir que se ha llevado a cabo un gran esfuerzo para incrementar, como señalaba su señoría, la oferta de tarifas Promo a los viajeros.

En líneas generales, antes del Plan Galicia el porcentaje de billetes Promo estaba en torno al 30%; solo un año más tarde, este porcentaje ha pasado al 35%. Las tres relaciones con más incremento en este tipo de tarifas son Madrid-Santiago, con un 44,3%, Ourense con un 35,3% y Madrid-Vigo, con un 34%.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 10

Las obras del AVE a Galicia siguen adelante y se continúa trabajando en el desbloqueo de los tramos clave en la conexión con la meseta. En este sentido, la entrada en servicio del tramo Zamora-Pedralba de la Pradería supondrá una reducción adicional de unos treinta y cinco minutos en las relaciones actuales con Galicia. Una vez que se ponga en servicio la línea en su totalidad, se podrá viajar entre Ourense y Madrid en algo más de dos horas y desde Vigo a A Coruña, cuando el trayecto se hace por este eje hasta Madrid, en algo más de tres horas.

En cuanto al proyecto actual de la implantación del wifi a bordo de los trenes de alta velocidad, se pretende que en un plazo no muy largo, en los próximos años, este pueda estar implantado en todos los trenes y también la instalación de enchufes, que ya se están instalando, enchufes individuales en los trenes; ya hay vehículos dotados de ellos en el trayecto Madrid-Galicia y está previsto que todos los trenes de la serie 730 de Madrid-Galicia, dispongan de estos enchufes antes de que alcancemos el fin de año.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— **DEL DIPUTADO DON JAVIER SÁNCHEZ SERNA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE CRITERIOS QUE JUSTIFICAN EL CIERRE DE UN AEROPUERTO PÚBLICO, RENTABLE Y FINANCIADO CON FONDOS FEDER, PARA FAVORECER LA APERTURA DEL AERÓDROMO DE CORVERA CALIFICADO POR AENA COMO «INVIALE» Y «NO RENTABLE». (Número de expediente 181/000194).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos al punto décimo del orden del día, pregunta de don Javier Sánchez Serna, sobre criterios que justifican el cierre de un aeropuerto público rentable y financiado con fondos Feder, para favorecer la apertura del aeródromo de Corvera, calificado por AENA como «inviable» y «no rentable». Señor Sánchez Serna.

El señor **SÁNCHEZ SERNA**: El pasado 28 de diciembre hubo una reunión muy especial, una reunión entre el ministro de Fomento y el presidente imputado de la Región de Murcia, Pedro Antonio Sánchez. En esta reunión se habría tomado la decisión de cerrar el aeropuerto de San Javier. La pregunta es qué criterios justifican el cierre del aeropuerto Murcia-San Javier, un aeropuerto de gestión pública, rentable y financiado con fondos Feder, para favorecer la apertura de un aeródromo privado, como el de Corvera, que fue calificado por AENA como «inviable» y «no rentable». Y una pregunta adicional, ¿se quería con esto limpiar la imagen del presidente imputado de la Región de Murcia?

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Sánchez Serna. Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Sánchez. Para el Ministerio de Fomento, garantizar la mejor conectividad de los territorios de España es una prioridad y, por supuesto, esto incluye a la Región de Murcia. Lo que sí le puedo decir es que la política del Gobierno en materia aeroportuaria para los próximos cinco años está recogida en el Documento de Regulación Aeroportuaria, el DORA, aprobado el pasado mes de enero por el Consejo de Ministros.

En cuanto al aeropuerto internacional de la Región de Murcia, el aeropuerto de Corvera, se trata de un aeropuerto de titularidad de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y corresponde a esta administración iniciar el proceso para su puesta en servicio como titular y promotora del mismo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor secretario de Estado. Señor Sánchez Serna.

El señor **SÁNCHEZ SERNA**: Es cierto que en el año 2011 se firmó un protocolo para cerrar el aeropuerto de San Javier a favor del aeródromo privado de Corvera, pero entremedias el Gobierno de la Región de Murcia retiró en el año 2013 la concesión administrativa al consorcio privado Aeromur por la inviabilidad del proyecto, a raíz de lo cual, y como es conocido, la situación ha derivado en innumerables

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 11

incumplimientos por las dos partes, pasando de ser un proyecto privado a ser una carga económica directa sobre las arcas de la Región de Murcia, que supera en la actualidad los 300 millones de euros.

Ahora el Gobierno regional pretende licitar nuevamente el aeródromo de Corvera, segregando al gestor público AENA y abriendo la posibilidad a una gestión del aeropuerto totalmente privada. La pregunta que queríamos hacerle es si Fomento va a permitir esto y en base a qué acuerdos, porque si tomamos de referencia el protocolo de 2011, se reconoce que el nuevo aeropuerto debe estar regido por el real decreto sobre calificación de aeropuertos civiles. ¿Y qué dice el Real Decreto-ley 2858/1981 sobre aeropuertos civiles? Declara de interés general reservar al Estado la gestión directa de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios estatales, bien directamente o bien a través de la entidad pública estatal, es decir AENA. Por tanto, y según este real decreto, a la Comunidad Autónoma de Murcia le correspondería únicamente la gestión de la prestación de servicios relacionados con la explotación comercial del recinto de dicho aeropuerto, no la gestión del mismo aeropuerto.

A tenor de lo anterior, nuestra pregunta es clara y directa ¿por qué el señor ministro de Fomento pactó con el presidente imputado de Murcia el cierre del mejor aeropuerto de Europa en 2014 y 2016, el aeropuerto de Murcia-San Javier, dejando a la Región de Murcia fuera de la obligatoria prestación por la Administración del Estado, en este caso AENA? Finalmente, en caso de que el Ministerio de Fomento decida políticamente el cierre del aeropuerto de Murcia-San Javier, ¿no debería garantizar la explotación del aeródromo de Corvera por parte de AENA sin necesidad de concurso público?

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Gracias, señor Sánchez Serna.
Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

Como efectivamente se ha dicho, el 16 de noviembre de 2011 se firmó un protocolo entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Murcia —nos estamos refiriendo a gobiernos anteriores a los gobiernos del Partido Popular, a partir del 2012— y en dicho protocolo se acordó promover e impulsar, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, las actuaciones necesarias para la racionalización y el desarrollo del tráfico aéreo civil en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Para ello se consensuó que el tráfico aéreo civil debería realizarse únicamente a través del nuevo aeropuerto internacional de la Región de Murcia y que la base aérea de San Javier se destinaría íntegramente a la aviación militar, salvo en casos de emergencias.

Asimismo, también se establecía que se deberían respetar los intereses legítimos de AENA como actual operador aeroportuario y de sus trabajadores en el aeropuerto de Murcia-San Javier. Sin embargo, desde el momento en el que se firmó este protocolo muchas cosas han ido sucediendo en el ámbito de la regulación aeroportuaria. Como saben, en el año 2014, la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento de la competitividad y la eficiencia, establece un nuevo marco regulador para la red de aeropuertos de AENA, configurándola como servicio de interés económico general para garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial. Con la aprobación de esta ley, también se dispuso de un nuevo marco de regulación aeroportuaria que fortalece los mecanismos de control y supervisión sobre el gestor aeroportuario para garantizar la prestación de los servicios aeroportuarios en las condiciones adecuadas de calidad, regularidad, seguridad y eficiencia.

El Documento de Regulación Aeroportuaria se aprobó el pasado 27 de enero y es ahora el instrumento básico para garantizar la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos en la red de AENA, y establece las condiciones de calidad, capacidad y accesibilidad que deben cubrir los aeropuertos de interés general gestionados por AENA en el periodo 2017-2021. Este nuevo marco regulatorio supone asegurar, entre otras cuestiones, el mantenimiento de la red de aeropuertos, inicialmente contemplados en el alcance del DORA. De acuerdo con lo analizado en el DORA, el aeropuerto de Murcia-San Javier, cuenta en la actualidad con unas instalaciones de calidad y capacidad suficiente para hacer frente a la demanda de tráfico prevista en el medio y largo plazo, con un tráfico en el año 2016 del orden del 1.100.000 pasajeros.

El interés de ambas administraciones es establecer la mejor solución aeroportuaria para el interés general. En todo caso, tal y como se hace con cualquier promotor de un aeropuerto, sea un promotor público o sea un promotor privado, al Ministerio de Fomento le corresponde dar el máximo apoyo, en este caso a la comunidad autónoma, en los procesos y certificaciones técnicas exigidas reglamentariamente y que son competencia de este ministerio. Por lo que se refiere a actuaciones concretas, una vez adjudicada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 12

por el Gobierno de la Región de Murcia la explotación al nuevo gestor aeroportuario, los pasos para su puesta en servicio se pueden resumir en inicio por parte del gestor aeroportuario del proceso de certificación del aeropuerto; solicitud por parte del gestor aeroportuario para la provisión de servicios de tránsito aéreo y estructura del espacio aéreo. En este proceso participará el Ministerio de Fomento.

En efecto, la Región de Murcia ha presentado a AENA y al Ministerio de Fomento varias propuestas de convenio en las que se regula el cierre de San Javier y la compensación a AENA por este hecho, tal y como se recoge en el protocolo de 2011, propuestas que se están valorando y sobre las que se está analizando. Sobre este tema AENA también está haciendo una valoración jurídica de las consecuencias que se desprenden del mismo.

Por último, como saben, Murcia ha iniciado el proceso de licitación de la concesión del aeropuerto en el que AENA tiene interés.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ELVIRA RAMÓN UTRABO Y DEL DIPUTADO DON GREGORIO CÁMARA VILLAR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE CALENDARIO PREVISTO PARA EL DESARROLLO Y FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL TREN NOCTURNO QUE CONECTABA GRANADA-BARCELONA A DIARIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/003158). (Número de expediente 181/000208).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Pasamos a la pregunta duodécima del orden del día: calendario previsto para el desarrollo y finalización de las obras del tren nocturno que conectaba Granada-Barcelona a diario (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/003158), de la señora Ramón Utrabo.

La señora **RAMÓN UTRABO**: Gracias, presidente.

Lo cierto es que hablar de las conexiones ferroviarias en la provincia de Granada es hablar de largos años de incomunicación por esta vía. El próximo día 7 de abril hará dos años que se interrumpieron las conexiones ferroviarias hacia Madrid y hacia Sevilla con la excusa de las obras del AVE a su paso por Loja. Es la única provincia en la que esto ha ocurrido, pero no solamente nos afectan las obras que se hacen en la provincia de Granada, sino que también, con motivo de las obras de alta velocidad por Castellón, se interrumpió la conexión nocturna del trenhotel que comunicaba Granada con la ciudad de Barcelona. Esto ocurrió en agosto de 2015, con carácter provisional y con motivo de las obras de Castellón se interrumpe este tráfico ferroviario, con lo cual hemos perdido más del 82 % de los pasajeros que cogían este tren, un tren con una altísima ocupación, principalmente en el que viajaban personas mayores. Es cierto que no se puede recuperar esta alta ocupación porque la oferta que se hace ahora mismo es iniciar prácticamente cualquier traslado desde la provincia de Granada primero en un autobús con destino a Antequera y después el consecuente transbordo con destino a Madrid o a Barcelona. Para la gente mayor y la no tan mayor es muy incómodo iniciar este traslado en el autobús y luego hacer un transbordo en la estación de Santa Ana, con lo cual difícilmente pueden coger esa alternativa que es la que se ofrece. En la provincia de Granada, en la actualidad, solamente salen cuatro trenes que nos conectan con la ciudad de Almería, los demás están interrumpidos. La pregunta va dirigida a conocer cómo están esas obras y qué va a hacer el Gobierno en cuanto a la reposición de este trenhotel con destino a Barcelona.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Bernabé Pérez): Muchas gracias, señora Ramón.
Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias presidente.

Muchas gracias, señora Ramón Utrabo. El 3 de agosto de 2015 y debido a las obras que se están realizando en el corredor mediterráneo, se suprimió temporalmente el servicio del trenhotel Barcelona-Valencia-Granada. A día de hoy las obras en el corredor mediterráneo siguen en marcha, afectando en mayor o menor medida, según la planificación de cada tramo, al tráfico existente. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Por tanto, los motivos que obligaron a este cambio siguen imposibilitando la circulación del servicio del trenhotel Barcelona-Granada. Ante estas restricciones, Renfe-Operadora ha planteado las soluciones más adecuadas para sus clientes, respetando las condiciones impuestas por la realización de las obras planificadas. En el caso del trenhotel Granada-Barcelona, para dar servicio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 13

a las principales relaciones afectadas, se crearon nuevos billetes combinados en alta velocidad desde Valencia y desde Barcelona hasta Antequera, para transbordar hacia Granada por carretera, de una manera provisional. Este servicio alternativo supone un ahorro en los tiempos de viaje del orden de cuatro horas en las relaciones con Barcelona y además ofrece más oportunidades diarias de viaje por sentido.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Señora Ramón.

La señora **RAMÓN UTRABO**: Simplemente me gustaría saber si hay alguna previsión de cuándo se va a reponer ese servicio.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señalaba que este es un tren que se utiliza por viajeros que se desplazan entre ambas ciudades y en un 9% por los que lo hacían entre Granada y Valencia. Entre Granada y Barcelona el tiempo de viaje tiene una duración de entre 11 y 12 horas, dependiendo del sentido del viaje. Por tanto, ante la imposibilidad de mantener la circulación del trenhotel, ya que las obras del corredor mediterráneo se desarrollan en su mayor parte en horario nocturno, Renfe estableció la solución alternativa que anteriormente le comentaba.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PRÓXIMA PRESENTACIÓN DE UN DECRETO-LEY PARA LA LIBERALIZACIÓN DE LA ESTIBA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/008220). (Número de expediente 181/000243).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que figura con el número 18.º, que va a formular el diputado don Sergio Pascual Peña, que tiene la palabra.

El señor **PASCUAL PEÑA**: ¿Cómo va a solucionar el Gobierno el conflicto de la estiba?
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Pascual. El Gobierno tiene como objetivo dar estricto cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014. Los planteamientos que incorpora su pregunta resultan contrarios a los criterios de la Comisión Europea. Por tanto, la situación actual requiere una cierta altura de miras en los grupos políticos, ya que no se trata de una voluntad del propio Gobierno sino de un ejercicio de responsabilidad de todos para alcanzar el cumplimiento por el Reino de España de sus obligaciones con la Unión Europea.

Muchas gracias.

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

El señor **PASCUAL PEÑA**: Señor secretario de Estado, me va a disculpar que le diga que después de su respuesta, intentando trasladar la responsabilidad a terceros, nosotros nos reiteramos en exigirles responsabilidades a ustedes. No se puede entrar como un elefante en una cacharrería e irse de rositas en un sector como el de la estiba en los puertos españoles, que son fundamentales para la economía de nuestro país. Creemos sinceramente que su jefe, el señor De la Serna, el señor Llorca o usted mismo deberían haber dimitido ya. Es que es muy difícil poner de acuerdo a tanta gente en un sector como este, a multinacionales como TTI, a las autoridades portuarias, al cien por cien de los sindicatos. También han hecho ustedes historia de la ineptitud, señor Gómez-Pomar, han conseguido poner de acuerdo a muchos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 14

partidos políticos para tumbarles un decreto, cosa que no sucedía desde 1979. Quite usted eso de su currículum ahora, a ver si puede, como lo que comentaba usted antes. Además, lo han hecho con bastante bajeza, intentando aprovechar que compañeras de este Congreso de los Diputados estaban destinadas, enviadas por este mismo Congreso, a Naciones Unidas en la Comisión de Igualdad, intentando ver si colaba así el decreto, cosa que, por supuesto, no les ha salido. Señor Gómez-Pomar, creo que llegados a este punto ustedes tienen dos opciones: o bien rectificar, cosa que es de sabios, y por tanto no tengo muchas esperanzas de que lo hagan, o bien comenzar a escuchar al sector, pero digo al sector de la estiba; ustedes hasta ahora han escuchado al señor Bergé, este que le cedía coches último modelo a su ahora jefe, el señor De la Serna (**Muestras unas fotografías**), y con el que usted también se hacía fotos aquí, no hace tanto tiempo, o con el señor Govea. Yo no le he visto a usted en fotos recientemente con los estibadores, pero debería escucharles, debería usted escuchar a los estibadores.

Señor Gómez-Pomar, usted sabe que es falso que no se pueda establecer la subrogación por ley, porque se lo ha dicho la presidenta de la Comisión de Transportes de la Unión Europea, porque está en el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores, porque nada de esto dice la sentencia del TJUE, como usted muy bien sabe, porque la estiba está recogida en el reglamento Fleckenstein, artículo 1.2, y ese reglamento, a su vez, en el artículo 9 incluye la subrogación como un causal que reconoce los derechos de los trabajadores. Así que solo le quedan dos opciones, señor Gómez-Pomar, y al ministerio. La primera es decirnos aquí en qué documento, quién, cómo, cuándo, donde, de la Unión Europea le está prohibiendo que se incluya en una normativa la subrogación de los derechos laborales de los trabajadores de la estiba, y la segunda es —que yo creo que sería la óptima— decirnos la verdad, y la verdad es que son ustedes los que quieren introducir mecanismos de desregulación en un sector en el que hasta ahora no habían podido entrar, introducir la reforma laboral en los puertos, precarizar los puertos españoles, como paso último de su plan de desmantelamiento de los derechos laborales. Díganos ustedes la verdad, porque me temo que deberían empezar a reconocer que esto ya no es su cortijo, que los trabajadores defienden sus derechos y que hay grupos parlamentarios que nos vamos a seguir poniendo de su lado para apoyarles en el Congreso de los Diputados. Así que sin muchas lecturas, sin muchos ambages, dígame usted qué va a hacer para solventar el problema de la estiba. ¿Va a incluir usted la subrogación en el decreto en el caso de que se llegue a un acuerdo por parte de patronal y sindicatos?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pascual.
Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

La sentencia condena al Reino de España por considerar que el régimen legal en el que se desenvuelve el servicio portuario de manipulación de mercancías contraviene el artículo 49 del Tratado de funcionamiento de la Unión sobre libertad de establecimiento. Y esto es así porque impone a las empresas que deseen desarrollar la actividad, las siguientes obligaciones: En primer lugar, participar en el capital de una Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios, la Sagep. En segundo lugar, contratar, con carácter prioritario, a trabajadores puestos a disposición de dicha sociedad anónima y a un mínimo de tales trabajadores sobre una base permanente. La vuelta a las sociedades mixtas, que figura en la pregunta que usted formula y a las que alude Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, no resolvería el problema de incumplimiento del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, seguiría conculcando el principio de la libre contratación para las empresas estibadoras, ya que deberían seguir participando, como hasta ahora, en el capital social de estas sociedades y vendrían obligadas a contratar exclusivamente a sus trabajadores. Por otro lado, la Comisión Europea ha fijado por escrito su criterio, contrario a cualquier registro de trabajadores de la estiba por resultar incompatible con la reiterada sentencia que, como usted sabe, consagró a estos efectos el principio de libertad de contratación de las empresas. En cuanto a la preocupación que se manifiesta por el posible incumplimiento del convenio de la OIT, conviene significar que el mismo pretende la protección de los trabajadores, que resulta ampliamente cubierto por la legislación española y, concretamente, por el Estatuto de los Trabajadores.

Lo que ahora corresponde es entender que estamos ante la no ejecución de una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y que esto supone no solo el incumplimiento por primera vez del Reino de España del Tratado de la Unión Europea, sino una sanción económica muy importante que, de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 15

materializarse, vamos a tener que pagar todos los españoles. Por eso, el Gobierno ha ejercido la responsabilidad que le correspondía para tratar de poner fin a una situación de monopolio que es contraria a las normas comunitarias, intentando modificar la legislación nacional en el sentido exigido por el derecho comunitario. Deseamos que la reforma legal de la estiba cuente con el consenso de los agentes sociales y empresariales, siempre que con ella se cumpla estrictamente el contenido de la sentencia a la luz de los criterios de la Comisión Europea. En estos momentos estamos prestando especial atención a los avances en la negociación colectiva en los aspectos de continuidad y estabilidad de todo el empleo portuario y, simultáneamente, en la mejora de la competitividad y la productividad de nuestros puertos a la espera de que se alcance un acuerdo, pero en cualquier caso la no aprobación de una nueva regulación de la estiba no es una alternativa a considerar, España no puede obviar el cumplimiento del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea porque somos un miembro serio y razonable. El Gobierno va a seguir trabajando para hacer cumplir la sentencia del 11 de diciembre de 2014.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— **DEL DIPUTADO DON FERNANDO NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON MIGUEL ÁNGEL GARAULET RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE MINUTOS DE MEDIA EN LOS QUE SE REDUCE O INCREMENTA EL TIEMPO DE VIAJE ENTRE VALENCIA Y CASTELLÓN EN LOS TRENES CON INSTALACIÓN DEL TERCER CARRIL. (Número de expediente 181/000272).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es la que figura con el número 19.º, que va a formular el diputado don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, ¿en cuántos minutos de media se reducirá o incrementará el trayecto entre Valencia y Castellón para cada tipo de tren con la instalación del tercer carril?

Muchas gracias. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega). Muchas gracias.

Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Navarro. Las obras que se han realizado entre Valencia y Castellón constituyen una primera fase en la implantación del ancho estándar en el corredor mediterráneo, cuyo fin primordial es permitir que circulen trenes directos de mercancías entre el Levante y la frontera francesa. Estas obras, en fase de circulación en pruebas, permitirán que se puedan programar trenes directos AVE entre Madrid y Castellón. La principal ganancia de tiempo en estos nuevos servicios se produce entre Madrid y Valencia, ya que entre Valencia y Castellón el tiempo de recorrido será similar al actual. Esta nueva infraestructura permitirá reducir el tiempo de viaje entre Madrid y Castellón en unos treinta minutos.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor secretario de Estado.

Tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor secretario de Estado.

A pesar de que nos dice que serán similares por dos vías en cuanto a las prestaciones de este tercer carril, tenemos dudas, en primer lugar, de capacidad; una vía con un tercer carril podría provocar retrasos en caso de incidentes en las vías, por ejemplo, que quedara inmovilizado un convoy. Y en segundo lugar, de velocidad, porque salvo que esté equivocado, parece ser que este tercer carril no es compatible con el ERTMS, lo cual nos induce a pensar con preocupación que los técnicos pudieran aconsejar una velocidad inferior. Dice usted que es una primera fase de la implantación del ancho estándar, con lo cual no sé si esto quiere decir que en el futuro se está pensando otra cosa, si esto es una medida provisional. Todo esto envuelto en ciertas dudas que el uso, digamos, masivo del tercer carril parece suscitar entre los técnicos, que entienden que para asuntos puntuales puede ser válido pero quizá no para largos recorridos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 16

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias.
Señor secretario de Estado, para cerrar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias.

Las obras de implantación de este tercer carril entre Valencia y Castellón están dentro de este proyecto global del corredor mediterráneo que, como ya hemos indicado, corresponde a una prioridad política, económica y social. Las actuaciones en marcha tienen como principal objetivo el tráfico ferroviario de mercancías en ancho estándar desde los distintos puntos del corredor, los puertos, las instalaciones logísticas e industriales hacia Francia y hacia el resto de Europa, y con ello se incrementa nuestra competitividad, evitando las complejas y costosas operaciones que requieren para los trenes de mercancías atravesar la frontera. Además, hay actuaciones concretas, como es este caso, las obras entre Valencia y Castellón, que van a permitir una mejora en el tráfico de viajeros. En este tramo las obras de implantación del tercer carril en una de las vías ya han finalizado, estando actualmente en fase de circulación en pruebas. Estas obras van a permitir la circulación de trenes tanto en ancho ibérico como en ancho internacional. Las pruebas que se realizan actualmente representan un nuevo avance para la llegada de la alta velocidad a la capital de la Plana, lo que permitirá, cuando entre en servicio el trayecto, un ahorro de aproximadamente treinta minutos en su relación ferroviaria con Madrid. De esta forma, un tren con ancho estándar europeo podrá realizar el trayecto entre Madrid y Castellón en torno a las dos horas y media. Las obras ejecutadas van a permitir también la circulación de cuatro trenes AVE entre Madrid y Castellón, dos por día y sentido, que se suman a los dos Alvia e Intercity actuales. Los trenes AVE se programarán con los horarios que permitan minimizar las interferencias con el resto de los tráficos, sin mermar la capacidad global de la línea con los servicios actuales. Finalizadas las obras e implantados los nuevos servicios, se espera una demanda anual en el corredor Madrid-Valencia-Castellón de unos 2,77 millones de viajeros, frente al actual de 2,48 millones, lo que supone una previsión de incremento del 11,8%. Además, hay que destacar que adicionalmente a las mejoras ya comentadas, durante los trabajos para la adecuación al ancho estándar en el tramo Valencia-Castellón, se han acometido actuaciones que suponen una modernización y mejora de las instalaciones de señalización existentes. También se ha actuado en las estaciones de este tramo como Nules, Burriana, Vila-real, Almassora, consiguiendo mejoras tanto en la accesibilidad como en los servicios ofrecidos a los viajeros.

Por último, me gustaría indicar que se trabaja para que estas mejoras continúen y, por ello, de cara a un futuro próximo, como segunda fase de la obra recientemente finalizada, se acometerá también la implantación de una segunda vía de ancho mixto entre Valencia y Fuente de San Luis y Sagunto, trabajos que son imprescindibles para la circulación de trenes de mercancías. Estos trabajos, junto a la implantación del ancho mixto entre Castellón, Vandellós y Castellbisbal, permitirán la circulación de mercancías en ancho estándar desde la frontera francesa hasta Valencia. También cabe destacar que la puesta en servicio de otras actuaciones que se están llevando a cabo en el corredor mediterráneo supondrán reducciones en el tiempo de viaje con Valencia, como por ejemplo la puesta en servicio del tramo Vandellós-Tarragona, prevista para 2018, que permitirá reducir en media hora los tiempos de viaje actuales entre Barcelona y Valencia, y con la puesta en servicio del tramo Valencia-La Encina, el tiempo de viaje entre Valencia y Alicante pasará de la hora y media actual, a tan solo una hora.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor secretario de Estado.

- **DEL DIPUTADO DON MIGUEL ÁNGEL GARAULET RODRÍGUEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON FERNANDO NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE SI PUEDEN GENERARSE AGRAVIOS COMPARATIVOS ENTRE CIUDADES SI LOS CRITERIOS PARA OPTAR ENTRE SOTERRAMIENTO E INTEGRACIONES BLANDAS NO SON EXCLUSIVAMENTE TÉCNICOS. (Número de expediente 181/000273).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 17

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos a la última pregunta, la número 20.º, que formula don Miguel Ángel Garaulet, del Grupo Ciudadanos.

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

Señor Gómez-Pomar, ¿piensa el Gobierno que pueden generarse agravios comparativos entre ciudades si los criterios para optar entre soterramiento e integración blanda no son exclusivamente técnicos?

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Señor secretario de Estado, para contestar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quisiera destacar que, como señala el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, preparado para el periodo 2012-2024, las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana, soterramientos, cubrimientos, viaductos, etcétera, son obras de carácter urbano, por lo que deben ser asumidas por las administraciones locales y autonómicas competentes en materia de urbanismo. Para cumplir con los objetivos de viabilidad en la integración de trazados ferroviarios en las ciudades se diseñarán soluciones que tengan garantizada su financiación por las administraciones competentes, partiendo del principio de que los aprovechamientos urbanísticos que pudieran atribuirse a los suelos ferroviarios que se revelen no necesarios para la explotación y queden desafectados, deberán utilizarse para la financiación y administración de las infraestructuras ferroviarias en sentido estricto. Con estos mismos criterios se revisarán y podrán, eventualmente, replantearse las soluciones ya acordadas en algunas ciudades para redefinir la tipología, diseño, financiación y gestión de las soluciones a adoptar. También debe indicarse que cada ciudad y cada sociedad de integración tiene sus peculiaridades y que no se puede adoptar una solución única para todas ellas sino que debemos estudiar caso por caso y ver cuál es la mejor solución que se debe adoptar.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor secretario de Estado. Señor Garaulet, tiene la palabra.

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

Señor Gómez-Pomar, estoy de acuerdo con usted. La situación actual de los soterramientos sabemos que es complicada, no solo por los costes de obra, de construcción, de mantenimiento que va a conllevar ese soterramiento, sino también por los problemas técnicos y administrativos que por desgracia han surgido en el desarrollo de estos proyectos. Por tanto, la pregunta que le quisiera hacer ahora, que ya sé que me va a contestar otra cosa, es: ¿tiene una visión global actual sobre la problemática de los soterramientos a nivel nacional? Los problemas que le he señalado antes, económicos, técnicos, administrativos, no son menores que los problemas que pueden surgir a los ciudadanos que viven en las zonas donde se está haciendo el soterramiento y que les afectan en su calidad de vida. Por tanto, vuelvo a preguntarle: ¿no se van a crear agravios comparativos en función de la decisión que se tome, si es soterramiento o es integración blanda? Porque si no se toma desde un criterio técnico, ¿con qué criterio se toma?

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Señor secretario de Estado, para la réplica, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias.

Cuando llegamos al Gobierno nos encontramos con un total de trece sociedades de integración del ferrocarril, con una casuística muy diferente de unas a otras. En algunas de ellas las obras estaban casi finalizadas y faltaba poner a la venta los suelos liberados del uso ferroviario para recuperar la inversión realizada, el caso, por ejemplo, de Zaragoza alta velocidad, o en otras, como en el caso de Valladolid alta velocidad, las obras de soterramiento no se habían ejecutado ni se habían liberado los suelos para su enajenación y, sin embargo, ya se habían invertido cerca de 400 millones. Además, debe recordarse que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 18

evolución del mercado inmobiliario a la baja ha hecho que las actuaciones previstas para este tipo de integraciones plantearan un déficit cada vez mayor, haciendo inviable la financiación de las actuaciones planteadas en muchos de los convenios firmados. Por tanto, hay que buscar soluciones alternativas, soluciones que sean viables técnica y económicamente y que permitan realizarse con el consenso de todas las administraciones implicadas para sacar adelante una integración en cada ciudad que sea acorde con las necesidades actuales. En este sentido, es fundamental que las administraciones locales y autonómicas en cada caso, y como parte del accionariado de estas sociedades, hagan frente a los compromisos recogidos en los convenios para la integración del ferrocarril en cada ciudad o se comprometan a hacer las aportaciones adicionales que permitan hacer frente al déficit que se pueda plantear, como está haciendo el Ministerio de Fomento y sus empresas públicas. De esta manera, se están analizando una a una todas las sociedades en relación con las actuaciones recogidas en los convenios que ya han sido ejecutadas y las que están pendientes de ejecutar. Así pues, debe buscarse de una manera individualizada en cada sociedad y conjuntamente con las administraciones implicadas, una solución viable técnica y económicamente. Esta solución, ya sea el soterramiento, la integración en superficie, está condicionada por el valor de los terrenos susceptibles de enajenación, así como por la inversión que queda pendiente de ejecución. En cualquier caso, la solución a desarrollar debe adoptarse en el seno de los consejos de administración de cada sociedad y de común acuerdo entre todas las sociedades.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Con esta última pregunta que usted ha contestado, terminamos esta primera parte. Vamos a recibir a continuación al secretario general de Infraestructuras para que conteste al resto de preguntas del orden del día. Por tanto, despedimos a don Julio Gómez-Pomar y suspendemos dos minutos la sesión. **(Pausa.-El señor presidente ocupa la Presidencia).**

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL ÁNGEL HEREDIA DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE CONTINUAR LAS OBRAS DE MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ALGECIRAS-BOBABILLA, CUMPLIENDO CON LOS PLAZOS Y COMPROMISOS ADQUIRIDOS CON LA UNIÓN EUROPEA PARA EL DESARROLLO DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (RTE-T). (Número de expediente 181/000177).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión.

Damos la bienvenida a don Manuel Niño, secretario general de Infraestructuras, que ya se está convirtiendo en asiduo de esta Comisión.

Vamos tramitar, en primer lugar, la pregunta que figura en el orden del día con el número 8.º, porque así nos lo han solicitado y no hay ningún inconveniente. La pregunta la va a formular don Miguel Ángel Heredia Díaz, a quien doy la palabra.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Gracias, señor presidente. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

Señor secretario general de Infraestructuras, dentro de los corredores ferroviarios, el tramo que une Bobadilla-Algeciras permite conectar el principal puerto del sur de Europa y es esencial para generar empleo y riqueza en Andalucía y también en la provincia de Málaga, por eso la propia Unión Europea ha dicho que debería estar terminado en 2020. ¿Va a cumplir el Gobierno con ese compromiso? En caso contrario, ¿cual es la fecha que barajan para que esté terminado ese tramo?

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Heredia.

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

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

Señorías, señor Heredia, efectivamente, el tramo Algeciras-Bobadilla forma parte de la Red Transeuropea de Mercancías que, como saben, fue aprobada por la Unión Europea en el año 2013. Como sabe, pertenece a la denominada red básica y comparte tanto el corredor del mediterráneo como el corredor del atlántico. Desde luego, el ministerio sí va a cumplir con los compromisos establecidos en la Unión Europea y, por ello, el ministerio ha apostado por la renovación y mejora de la línea para potenciar el tráfico de mercancías —el puerto de Algeciras es el puerto número uno en tráfico de contenedores— y, por tanto, el ferrocarril es absolutamente imprescindible. En 2015 se presentaron a la Unión Europea un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 19

conjunto de actuaciones que han sido objeto de financiación y han obtenido fondos del Feder. Actualmente, están en marcha, tanto a nivel de obras como a nivel de planificación o análisis, distintas actuaciones con el objetivo de mejorar las prestaciones en este trayecto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor secretario general de Infraestructuras.

Para la réplica, don Miguel Ángel Heredia.

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

Andalucía es uno de los puntos del mundo con mayor volumen de tráfico de mercancías y esto hay que aprovecharlo para generar empleo y riqueza en nuestra tierra, no podemos volver a dejar pasar el tren del progreso. Andalucía puede y debe convertirse en una plataforma logística global, de rango internacional, para las compañías que operan entre Asia, Europa, África y América, que con la mejora de las comunicaciones previstas verán más favorable la opción de los puertos andaluces que las de otros puertos europeos para llegar a sus mercados finales. Si aprovechamos nuestro excelente sistema portuario y adecuamos las infraestructuras logísticas y del transporte terrestre para conectar con el resto del territorio español y europeo, Andalucía puede ofrecer un tiempo de aprovisionamiento de dos días por vía terrestre a los mercados europeos, mientras que actualmente el tiempo es de seis días por vía marítima. Para alcanzar esta oferta tan competitiva, son imprescindibles los corredores ferroviarios proyectados y esto, como le decía, es fundamental para el puerto seco de Antequera, para la zona de Ronda y también para el puerto de Málaga. Esto permitiría, solo en mi provincia, crear miles de empleos. Por lo que se produce, además, en Málaga y en Andalucía, llegarían de forma muy competitiva a los principales mercados europeos y atraeríamos más empresas a nuestra comunidad, porque entre el 12 y el 14 % de los costes de producción están asociados al transporte.

Algeciras debe ser el kilómetro cero de los corredores atlántico y mediterráneo. De los nueve grandes corredores diseñados por la Unión Europea, dos de los principales parten de Andalucía, lo que convierte a nuestra región en prioritaria a nivel europeo, y esta es una oportunidad histórica. En los corredores mediterráneo y atlántico se establece como prioritario el tramo Algeciras-Madrid, que incluye la línea Algeciras-Bobadilla, cuyas obras deberían estar ya en marcha y concluir las en 2020. Usted me ha dicho que va cumplir los plazos. Mi pregunta es, ¿va a estar finalizado en 2020? Eso no lo ha respondido. Quedan casi 4.000 millones de euros por invertir para completar el corredor mediterráneo y, desgraciadamente, la mayoría de los tramos pendientes son en Andalucía. Los andaluces no queremos más que nadie, pero ni un euro menos de lo que nos corresponde. El Gobierno está castigando a nuestra tierra en materia de infraestructuras mientras mantiene las inversiones en otros territorios. Es el propio Gobierno de Rajoy, en el plan de trabajo del corredor mediterráneo, el que relega a Andalucía más allá de 2030 para tener disponibles las conexiones mínimas necesarias del corredor mediterráneo. Es decir, el Gobierno de Rajoy está condenando a Andalucía a un retraso de al menos diez años respecto a otras comunidades. Esto es una desfachatez, porque se está torpedeando el desarrollo económico y social de nuestra tierra, de Andalucía, e impidiendo que la comunidad pueda aprovechar todo el potencial de creación de empleo y de riqueza que tiene al alcance de su mano. Hoy quiero volver a preguntarle por esta cuestión. Quiero decirle que es verdad, que todos los años, desde 2012, desde que Rajoy llegó al Gobierno, contempla partidas en los presupuestos muy pequeñas, pero la inversión es nula, no han invertido prácticamente nada. Usted me dice que hay cosas en obras y otras que están planificadas, planificadas no lo sé, pero en obras nada, porque no se ha hecho prácticamente nada. Insisto, respóndame si en 2020 definitivamente este corredor puede estar terminado.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Heredia.

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

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

Señorías, señor Heredia, el Gobierno, consciente de la importancia de esta conexión ferroviaria común a los dos corredores, el del mediterráneo y el del atlántico, ha apostado por la mejora progresiva de esta línea. Como he indicado en mi anterior exposición, hemos planificado las actuaciones necesarias en cada uno de los tramos y estamos dando los pasos para hacerlas realidad cuanto antes, de tal manera que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 20

vamos a cumplir los plazos y los compromisos adquiridos con la Unión Europea para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Quiero indicarle que ayer precisamente el presidente del Gobierno señaló que es una prioridad económica, política y social el corredor del mediterráneo, porque se trata de una obra vertebradora, modernizadora. Incluso en los años de crisis hemos hecho un esfuerzo inversor en esta infraestructura. Prueba del interés por esta línea, como le he indicado anteriormente, es que se han obtenido fondos Feder para el periodo 2014-2020, que vamos a consumir, para la mejora de la línea Madrid-Alcázar-Córdoba-Bobadilla-Algeciras, superiores a 700 millones. De esos 700 millones, 300 millones corresponden al tramo Bobadilla-Algeciras. Entre Bobadilla y Algeciras ya se han llevado inversiones, aunque su señoría lo niega, durante la pasada legislatura, y le voy a detallar cuáles son las obras que actualmente están en marcha. La renovación de vía. Tras la renovación de vía del tramo Ronda-San Pablo, que como saben sus señorías acabó en 2011, se pusieron en marcha las obras de renovación de vía del tramo Almoraima-Algeciras, que a su vez se dividió en dos tramos, por una parte el subtramo San Roque-Mercancías, que son obras de renovación de este tramo, entre los puntos kilométricos 3100 y 6800. También las obras correspondientes a dos subtramos colindantes, el comprendido entre los puntos kilométricos 1200 y 3100 y el comprendido entre el 6800 y el 21600. En cuanto a las instalaciones de seguridad, están actualmente en fase de ejecución las actuaciones de señalización y comunicaciones del tramo Gaucín-Algeciras, que incluyen también el CTC, bloqueo automático, enclavamientos electrónicos en todo el tramo desde Ronda hasta Algeciras. La longitud total son 104 kilómetros y quedarían con bloqueo telefónico, cuando se lleven a cabo estas inversiones, 70 kilómetros, lo cual es un avance muy importante en lo que se refiere a las instalaciones de seguridad. Estas, a su vez, están divididas en dos actuaciones. En primer lugar, las obras de remodelación de las instalaciones de señalización y comunicación de San Roque-La Línea y San Roque-Mercancías, que tienen un grado de ejecución avanzado, ya que se han certificado 2,4 millones de euros de los 2,9 millones. En segundo lugar, están en marcha las obras de bloqueo automático en vía, con control de tráfico centralizado entre Gaucín y Algeciras. A muy corto plazo se van a licitar las obras para redactar el proyecto de renovación de vía entre San Pablo y Almoraima, que es el que tiene que permitir posteriormente licitar las obras y adjudicarlas. Están actualmente en licitación las obras de adecuación de la vía de apartado en Castellar de la Frontera, que va a permitir una vía de apartado de 750 metros para los trenes que puedan tener esta longitud. También se va a extender a toda la línea el bloqueo en vía automática, porque le había indicado que una vez que se completase la obra anterior iban a quedar 70 kilómetros con bloqueo telefónico, con lo cual de esta manera quedará completado el tramo Bobadilla-Ronda, lo que permitirá la mejora de la fiabilidad y las condiciones de circulación de los trenes. También tenemos previsto electrificar la línea entre Bobadilla y Algeciras. Un elemento importante que quiero indicar a sus señorías es que estamos trabajando en un convenio, dentro del marco del Fondo financiero de accesibilidad terrestre, que va a permitir que se programen 17,4 millones de euros de la aportación de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras para actuaciones ferroviarias, que van a consistir, fundamentalmente, en la ampliación de apartaderos a 750 metros entre Bobadilla-San Pablo, así como la mejora de la señalización y las instalaciones. Quiero indicarle también un dato, y es que nosotros consideramos que este puerto es muy importante, no solamente en el contexto de Europa sino que, una vez que se ha ampliado el Canal de Panamá, el puerto de Algeciras tendrá un papel relevante en las comunicaciones de América con Europa y también con Asia, de ahí nuestro interés, el interés de este Gobierno por seguir potenciando el tráfico ferroviario en este puerto.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras.

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE FECHA DE RESPUESTA DEL ESTADO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LAV DE ACCESO A GALICIA, EN LOS TRAMOS COMPRENDIDOS ENTRE ZAMORA Y OURENSE. (Número de expediente 181/000151).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos a continuación a la pregunta que figura en el punto número 5.º, que formula don Celso Delgado, sobre fecha de respuesta del estado de ejecución de las obras de la línea de alta velocidad de acceso a Galicia, en los tramos comprendidos entre Zamora y Ourense.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 21

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señor presidente.

Toda Galicia, señor Niño, está ansiosa de que llegue la alta velocidad definitivamente a su territorio. Hoy lo tenemos cerca, llega a Zamora, pero es mucho el camino que todavía tenemos que recorrer y mucho el empeño que vamos a poner todos para conseguir ese objetivo, que el propio ministro, don Íñigo de la Serna, reiteró el día 13 de diciembre en la reunión que mantuvo con el presidente Feijóo, que es el objetivo de que la alta velocidad llegue, a no más tardar, el año 2019, superando ese retraso que se ha producido como consecuencia de las vicisitudes vividas en el último año, que fue absolutamente excepcional.

Traemos esta cuestión aquí para interesarnos, en primer lugar, en si se están produciendo ya los desbloques de los problemas que fueron detectados en su día y cómo están evolucionando la solución a estos temas. En segundo lugar, queremos preguntarle cómo evolucionan las obras desde Zamora hasta Pedralba de la Pradería, que es el siguiente hito que esperamos culminar el próximo año, con el que nuevamente se produciría una reducción de los tiempos de viaje muy importante para tantos miles de usuarios que están utilizando ya la relación en Galicia y Madrid, como nos decía hace unos instantes don Julio Gómez-Pomar.

Quiero hablarle también de una cuestión muy puntual que está dentro de uno de los tramos, que es el túnel de O Cañizo vía derecha, que es el punto de adelantamiento y estacionamiento de trenes de A Gudiña, donde está prevista la construcción de una estación que es importante —quiero reiterarlo aquí— para dar servicio a la comarca de Verín, a la de Valdeorras y, por supuesto, al norte de Portugal, porque viajeros de aquel país hoy acceden a A Gudiña para tomar los trenes Alvia que se dirigen a Madrid, lo que constituye el inicio de una conexión internacional.

Quiero saber también cómo evoluciona la previsión de Taboadela a Ourense. Como usted recordará, el día 3 de diciembre, al mismo tiempo que se reafirmaba el compromiso con la alta velocidad en Galicia, se decía que la mal llamada variante, ese tramo Taboadela-Ourense, sería un tramo que se iba a ejecutar porque formaba parte del trazado global de la línea de alta velocidad entre Madrid y Galicia. Nos gustaría saber cuál es la situación de este tramo porque nosotros pensamos que, una vez que se superen esos trámites ambientales que en este momento están culminándose, estaríamos en condiciones de poder licitar algunos de sus subtramos, con independencia de que efectivamente haya que procurar, en tanto en cuanto esas obras complejas no se ejecuten, una solución provisional para la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Ourense y, de ahí, repartirse al resto de Galicia.

Termino agradeciéndole su presencia una vez más y reiterando la necesidad de que Galicia, una comunidad que hoy no tiene alta velocidad, la tenga como la disfrutan —y bien que nos alegramos de ello— otras comunidades autónomas del Estado español.

Gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Para contestar al señor Delgado, tiene la palabra el señor secretario general de Infraestructuras.

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

Señor Delgado, como bien conoce usted, la línea de alta velocidad a Galicia es un proyecto absolutamente prioritario para el Gobierno de España. Se trata de una infraestructura absolutamente imprescindible para mejorar la competitividad de Galicia, también para vertebrar el territorio y, en definitiva, mejorar la calidad de vida de los gallegos.

Quiero detallar los notables avances que ha habido durante el periodo 2012-2016 con el Gobierno del Partido Popular. Se han ejecutado obras por un importe de más de 3.000 millones, lo cual ha supuesto multiplicar por seis lo invertido anteriormente en diciembre de 2011. Esto, como ha dicho su señoría, ha permitido poner en servicio el tramo Olmedo-Zamora en diciembre de 2015, que aparte de poder servir la alta velocidad a la ciudad y entorno de Zamora ha supuesto una reducción en 30 minutos en la conexión de Galicia con Madrid. Quiero indicar que el tramo Olmedo-Zamora se ha beneficiado de una inversión total de 750 millones de euros.

En cuanto a los tramos por los que pregunta su señoría, se está trabajando ya en todos ellos. Concretamente, entre Zamora y Pedralba de la Pradería es donde se encuentran las obras más avanzadas y el objetivo es que esta actuación pueda concluir a finales de 2018, consiguiendo con esta obra, cuando se finalice, disminuir los tiempos de viaje en casi 30 minutos adicionales. Quiero indicar que precisamente hoy ha sido adjudicada la obra del cambiador de ancho en Pedralba de la Pradería por el consejo de Adif

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 22

Alta Velocidad, lo cual es una buena noticia y permitirá que a finales del año 2018 se pueda circular a Galicia con trenes de alta velocidad que cambien de ancho en Pedralba de la Pradería.

Entre Pedralba de la Pradería-Taboadela, se encuentran los tramos de mayor complejidad técnica, debido a la orografía y la necesidad de construir numerosos túneles. Aquí está previsto el inicio de la circulación en pruebas en el último trimestre del año 2019 y, por tanto, que llegue la alta velocidad a Ourense.

Como ha dicho bien su señoría, existe actualmente un PAE en el correspondiente proyecto de plataforma, por tanto hay una previsión de que en A Gudiña pueda tener una estación que pueda servir a la zona. Quiero indicar que a lo largo de los últimos años, concretamente del pasado año 2016, hemos tenido que hacer frente desde ADIF a problemas administrativos que han surgido en las obras. Son obras de extrema complejidad y en esta nueva legislatura se ha hecho un esfuerzo para agilizar los trámites administrativos pendientes en estos tramos, y quiero dar la buena noticia de que se ha conseguido en estos últimos meses el desbloqueo de los problemas administrativos en alguno de estos tramos.

Por último, su señoría ha hecho referencia al tramo entre Taboadela-Ourense. El ministro se ha comprometido a la ejecución de esta nueva infraestructura en un reciente encuentro con el presidente de la Xunta, y existe el compromiso para llevar a cabo esta actuación y se acometerán una vez que se hayan salvado los problemas ambientales, porque se encuentran pendientes de la declaración de impacto ambiental. En definitiva, es un compromiso del ministerio. Con todo ello, cuando la línea esté operativa en su totalidad, como ya tuvo ocasión el ministro de anunciar en el Senado, se podrá viajar de Ourense a Madrid o de Madrid a Ourense en algo más de dos horas. Quiero reiterar que actualmente, dado el nivel de desarrollo de las obras, no estamos ante un compromiso genérico sino ante un compromiso firme de este Gobierno con la llegada de la alta velocidad a Galicia. Estamos comprometidos con que cuente con todos los recursos financieros y humanos para que así sea y comprometidos también con dar solución a los problemas que probablemente nos podamos encontrar en este camino.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras.

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

— DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE SITUACIÓN DE LOS PROYECTOS DE CARRETERAS QUE TIENE EN MARCHA EL MINISTERIO DE FOMENTO EN LA PROVINCIA DE OURENSE (Número de expediente 181/000152).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos al punto 6.º, pregunta sobre situación de los proyectos de carreteras que tiene en marcha el Ministerio de Fomento en la provincia de Ourense, que va a formular, en representación del Grupo Popular, don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señor presidente.

Pasamos de las vías a las carreteras, al asfalto. Se trata, señor Niño, de hacer un breve repaso de cuál es la situación en la que se encuentran proyectos de carreteras que son importantes en mi provincia, y no solo en mi provincia sino para la vertebración de dos comunidades autónomas, que son las de Castilla y León y la de Galicia. Le estoy preguntando por la autovía A-76, entre Ourense y Ponferrada, que, como usted conoce, tiene un tramo prioritario que es el de O Barco de Valdeorras y la ciudad de Ponferrada. Me gustaría conocer el estado de los proyectos cuya redacción ha finalizado y están en fase de supervisión. También me gustaría conocer el estado, a día de hoy, de un proyecto del tramo fronterizo entre Requejo y A Veiga, que es un tramo entre Castilla y Galicia. Estamos esperando conocer noticias sobre su adjudicación.

Quisiera también tener información sobre la autovía Ourense-Lugo en dos cuestiones. La primera, sobre un tramo que está físicamente en la provincia de Lugo. Son unas obras que están ejecutándose entre San Martiño y A Barrela. Me gustaría saber si estas obras van a tener continuidad en el año 2017 presupuestariamente, nosotros así se lo pedimos. Al mismo tiempo, en esta autovía quizá el tramo de mayor tráfico es lo que se conoce como la circunvalación de Ourense, como la variante norte de esta ciudad. Quisiéramos saber cómo se encuentra en este momento el proyecto, después de que se haya realizado una información al público. En definitiva, quisiéramos que esta circunvalación, de un tramo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 23

tiene un tráfico diario que supera los 10.000 vehículos, avance, y para eso necesitamos que se despejen algunos trámites administrativos que están en curso.

Quisiera hacerle igualmente una pregunta sobre otra circunvalación, en este caso de 5 kilómetros, de la localidad de O Barco de Valdeorras; es una circunvalación para sacar los camiones pesados que transportan pizarra de las grandes canteras de mayor producción nacional que hay allí y que atraviesan hoy la localidad de O Barco. Esa carretera es una circunvalación. Después de que en noviembre se haya producido la aprobación del proyecto de construcción, quisiéramos saber cuáles son las previsiones en relación con la misma.

En este brevísimo espacio de tiempo de la pregunta quiero decirle que hay necesidades de conservación de carreteras en mi provincia, como sé que las hay en otros muchos lugares de España; conozco el esfuerzo que se ha hecho, pero le digo que hay que seguir actuando tanto en la autovía de las Rías Baixas como en la N-120, como en la N-525, como en la N-540. Hay diversas actuaciones más puntuales, como en Layas, como en Cores, que tantas veces les he trasladado y con las que, en definitiva, se intenta que una red de carreteras que el Estado tiene en Ourense se mantenga y se mejore, porque es algo que, efectivamente, con independencia del transporte ferroviario, hoy tiene mucha utilización y son muy necesarias. Aguardo sus respuestas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Delgado. Para contestar, tiene la palabra el señor secretario general de Infraestructuras.

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

Señor Delgado, en Galicia, en el periodo 2012-2016, se han destinado 1.069 millones de euros al conjunto de las carreteras. Ello ha permitido, concretamente en la provincia de Ourense, retomar en julio de 2015 las obras del tramo San Martiño-A Barrela, que está a caballo entre las provincias de Ourense y Lugo, después de haber sido paralizadas estas obras en el año 2010. También hemos podido avanzar en la autovía A-56, priorizando la variante norte de Ourense; también hemos aprobado el estudio informativo de la autovía A-76, que unirá Ponferrada y Ourense, y estamos redactando los proyectos de los primeros tramos. Asimismo, es importante destacar —como ha indicado su señoría— la importancia de la conservación, y a través de Seittsa, una sociedad pública del Ministerio de Fomento, hemos licitado tres obras de rehabilitación de firme en la provincia de Ourense, por un valor de 7,7 millones de euros, que más adelante detallaré.

Como he señalado, el estudio informativo de la autovía Ponferrada-Ourense, la A-76, fue aprobado definitivamente en el año 2014 y estamos trabajando —ahora detallaré en qué situación estamos— en los proyectos en los que se ha interesado su señoría, concretamente A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, Villamartín de la Abadía-Requejo. Esperamos poder someter ambos proyectos de la autovía entre Ourense y León a información pública dentro del primer semestre de este año 2017. Una vez que se haya sometido a información pública y haya superado el proceso de información pública, se procederá a su aprobación y a lo largo del año completaremos el proyecto constructivo, su aprobación definitiva y posterior licitación de las obras.

En cuanto al tramo intermedio entre Requejo y A Veiga de Cascallá, por culminar esta importante autovía, en abril de 2016 licitamos el contrato de servicios de redacción del proyecto, como bien ha indicado su señoría, que ha sido adjudicado concretamente el 22 de marzo. Se espera firmar el contrato de asistencia técnica en las próximas semanas y así poder iniciar su redacción, para lo cual dispondrá de la partida correspondiente en los presupuestos del año 2017.

Por lo que se refiere a la A-56, en el tramo A Barrela-San Martiño, por el que se interesa su señoría, quiero primero indicar que la A-56 es, efectivamente, un eje vertebrador de Galicia por el interior y que esta autovía va a permitir reducir de manera significativa los tiempos de viaje entre Lugo y Ourense. Esta obra se retomó en el año 2015, como he indicado anteriormente —se habían suspendido las obras en el año 2010—, y está a caballo entre las provincias de Lugo y Ourense. Tiene un presupuesto de ejecución de obras de 32,2 millones de euros y durante el año 2017 tendrá la partida presupuestaria correspondiente para continuar su ejecución con el ritmo previsto. Además, en esta misma autovía, en la A-56, como también se ha interesado su señoría, estamos priorizando la variante norte de Ourense entre Eirasvedras y Quintela y el tramo Ourense-Cambeo, donde el tráfico resulta más elevado pues tiene más de 10.000 vehículos, como ha indicado su señoría. El proyecto de construcción del tramo entre Eirasvedras y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 24

Quintela fue sometido a información pública en enero del año 2016. El expediente de información pública ha sido aprobado y su aprobación aparecerá publicada en el *Boletín Oficial del Estado*.

Por lo que se refiere a la circunvalación de O Barco de Valdeorras, que se trata de la nueva conexión de las carreteras nacionales N-120 y la N-536, en O Barco de Valdeorras, también es una actuación prioritaria del Ministerio de Fomento que servirá de variante de esta localidad y, por tanto, servirá para el desvío de vehículos pesados. Su proyecto de construcción ha sido aprobado en noviembre de 2016 y actualmente se están iniciando ya los trabajos preliminares para el levantamiento de actas previas para que la expropiación pueda llevarse a cabo en este año 2017 para, posteriormente, proceder a la licitación de las obras.

La conservación de las carreteras es una preocupación del Ministerio de Fomento, tanto a nivel de la Red de Carreteras del Estado como también en Galicia. Para ello tratamos de prestar un nivel de servicio adecuado, en condiciones de seguridad, comodidad y fluidez del tráfico. Particularmente, en el caso concreto de Galicia, para el periodo 2012-2016, la inversión total que se ha llevado a cabo, como he indicado al principio, ha sido de 1.069 millones, de los que 276 millones han sido destinados a conservación y de ellos 48 millones de euros a las carreteras de la provincia de Ourense. Concretamente en Ourense las labores de mantenimiento de la vialidad y la conservación ordinaria se realiza a través de los contratos de conservación integral. Quiero indicar que, aparte de la conservación integral, en diciembre de 2015 finalizaron las obras para la mejora del firme en la A-52, en los tramos entre A Mezquita y A Gudiña; en julio de 2016 han finalizado las obras de dos tramos de rehabilitación del firme en la carretera N-540 y N-541 y también la rehabilitación del firme en la N-120 y en la N-536. A su vez, a través de Seittsa, hemos ejecutado obras de rehabilitación por un importe de 7,7 millones de euros, que se refieren a tres rehabilitaciones del firme, una rehabilitación en la A-52, entre A Mezquita y A Gudiña; otra rehabilitación en diversos tramos de las carreteras N-525, N-110, N-544 y N-120 A, y la rehabilitación del firme también en la A-52. A lo largo del año 2017 hemos priorizado rehabilitaciones de firme también en la A-52, en la N-120 y en la N-525.

Quiero hacer referencia a la remodelación del enlace de A Rúa de Valdeorras. El expediente de información pública lo hemos aprobado y estamos trabajando en el proyecto de construcción; también estamos trabajando en otras obras de rehabilitación del firme. Finalmente quiero indicar —su señoría también ha pedido alguna referencia— que estamos trabajando en la redacción del proyecto de la mejora de la intersección del acceso al camping de Untes y también diversos paseos peatonales. Estamos haciendo el proyecto del paso inferior en Cores y, en definitiva, estamos trabajando en otros proyectos de repintado de marcas viales. En definitiva, hay diversas actuaciones que completan los objetivos del Ministerio de Fomento en la provincia de Ourense.

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

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

— **DEL DIPUTADO DON RICARDO SIXTO IGLESIAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE VALORACIÓN DE LA PROPUESTA DE TÚNEL PASANTE DE SERRERÍA Y NUEVA ESTACIÓN CENTRAL SOTERRADA EN VALENCIA. (Número de expediente 181/000158).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos al punto número 7.º del orden del día, pregunta relativa a la valoración de la propuesta de túnel pasante de Serrería y nueva estación central soterrada en Valencia, que va a formular, en nombre del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, don Ricardo Sixto.

Señor Sixto, tiene la palabra.

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

Señor secretario general, la prensa valenciana este mes de marzo ha venido sembrada de noticias relativas a los problemas ferroviarios de la ciudad de Valencia, y a principios de mes podíamos leer en un artículo que el ministerio trasladaba al ayuntamiento sus soluciones para la prolongación del túnel de Serrería. Y planteaba tres soluciones, la barata, la que es un poquito más cara y la cara. Lo común a las tres cuestiones es que todas tenían que ser pagadas por el Ayuntamiento de Valencia, en principio. La verdad es que no choca con la intervención de quien le ha precedido en nombre del Gobierno anteriormente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 25

en la Comisión, en el sentido de que las cuestiones ferroviarias dentro de las ciudades son problemas urbanísticos y no son problemas ferroviarios.

No pasa lo mismo con el tema de la estación central de Valencia que, como usted bien conoce, es una estación término, no hay túnel pasante, el túnel pasante está por otra parte de la ciudad y luego se produce una circunvalación de la ciudad. En este sentido había otra noticia, en plenas Fallas, según la cual se había producido una reunión entre el ministerio y el Ayuntamiento de Valencia y, parece ser, había una vía de solución porque, frente al proyecto tradicional que el ministerio parece ser que ya ha descartado porque era muy caro y que era el que defendía el Ayuntamiento de Valencia, había una nueva propuesta que había hecho el ministerio y que simplificaba la solución ferroviaria. La pregunta va por ahí, es decir, en qué situación se encuentran las soluciones ferroviarias para la ciudad de Valencia.

El señor **VICEPRESIDENTE**: (De la Encina Ortega): Gracias, señor Sixto.
Para su contestación, tiene la palabra el señor secretario general.

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

Señorías, señor Sixto, quiero indicarle el compromiso del ministerio con las inversiones en Valencia, concretamente con la integración ferroviaria, a la que me referiré más adelante. Como sabe, existe la Sociedad Valencia Parque Central, que fue una sociedad que se constituyó para la remodelación de la red ferroviaria de la ciudad de Valencia. El origen de estas actuaciones está en un convenio firmado en el año 2003, en el que se preveía la ejecución, por una parte, del canal de acceso soterrado, la estación central, y el túnel pasante. Partimos de unas actuaciones que a comienzos del año 2011 presentaban una desviación en cuanto al coste muy importante con respecto a las previsiones recogidas en el convenio de 2003. Esta desviación tan importante de su presupuesto es lo que llevaba a la inviabilidad de su ejecución, tal y como estaba diseñado en el convenio que se firmó en el año 2003. Estamos hablando de que frente a un presupuesto inicial de algo más de 800 millones de euros, la valoración total ascendía a 2.900 millones de euros, lo cual, dada la envergadura del presupuesto, lo hacía inviable. Además, el planteamiento de la solución ferroviaria que se había diseñado en los proyectos obligaba a una ejecución prácticamente simultánea, en una sola fase, de las tres actuaciones a las que me he referido, con lo cual estas necesidades de inversión muy elevadas no se podían dilatar en el tiempo sino que tenían que ser concentradas.

Con respecto al túnel de Serrería, le confirmo que el pasado mes de marzo se le comunicó al Ayuntamiento de Valencia el estudio que había sido realizado por ADIF, en el que se contemplan las tres alternativas a las que ha hecho alusión su señoría.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor secretario general.
Para la réplica, señor Sixto, tiene la palabra.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: No ha aclarado usted mucho las cosas, no hay nada más concreto, y la verdad es que me extraña muchísimo porque no estamos hablando de una ciudad cualquiera —con todo el respeto para el resto de ciudades de nuestro país—, sino que estamos hablando de la tercera ciudad de España, una ciudad que, como usted bien ha dicho, desde el año 2003 contemplaba un principio de solución a los problemas ferroviarios que son históricos y, sin embargo, en marzo de 2017 seguimos buscando soluciones. ¿A cuántos años vista se habla de los proyectos en las noticias que han circulado durante este mes de marzo? Al menos a diez años más. Señor secretario general, estamos hablando de la tercera ciudad de España, de un problema ferroviario enquistado en la ciudad y que es necesario que se resuelva, y es necesario que se resuelva mediante la negociación. Esta situación de alargarlo todo y no llegar a una solución para los valencianos es difícilmente comprensible, cuando resulta que otras ciudades sí encuentran vías de solución, y me refiero a la que se da a Bilbao, a Vitoria, a San Sebastián, con una serie de acuerdos con el Gobierno vasco que se han publicado también este mes de marzo, para desbloquear la situación y construir una estación en Abando a dos niveles, estupenda y magnífica, con aprovechamiento urbanístico para pagar la liberación de 90.000 metros cuadrados. Es magnífico, nada que objetar a que se llegue a soluciones en otras ciudades, pero si en Bilbao se van a liberar 90.000, en Valencia estamos hablando de una solución urbanística para un cuarto de millón de metros cuadrados en el centro de la ciudad que tienen que constituir una de las zonas verdes más grandes de la ciudad y desde luego la más céntrica; se trata de eliminar vías que están separando barrios y de dar una solución ferroviaria a Valencia que ahora mismo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 26

termina en una estación final de término que nos lleva a una difícil viabilidad en el uso de esa estación. También es difícil de entender para los valencianos que el señor presidente del Gobierno ayer se haya ido a Barcelona a presentar un proyecto de inversión de miles de millones de euros en Cataluña, y nos parece magnífico que se invierta en Cataluña, pero cuando comparamos con el dinero que se invierte en Valencia en Cercanías es que se nos cae el alma a los pies directamente a los valencianos. Si se habla de miles de millones para Cataluña, la realidad de la inversión en Cercanías en Valencia en los últimos años es para echarse a llorar. O cuando se asume por parte del ministerio la deuda de 400 millones de euros de la solución ferroviaria para la ciudad de Valladolid. Lo digo con todo el cariño para los vallisoletanos, con los cuales nos une un tren que viene de Castellón, que pasa por Madrid y va también hasta Valladolid, pero su ministerio asume esa deuda de 400 millones de euros de la solución ferroviaria de Valladolid y mientras tanto los valencianos tenemos que seguir pensando que, con mucha suerte, a lo mejor dentro de diez años se piensa en una solución ferroviaria para la ciudad de Valencia.

Le quiero reclamar, en nombre de los valencianos, una solución ferroviaria integral para la ciudad que no segmente el túnel de Serrería. No queremos que nos digan: si quieren ustedes soterrarlo, páguenselo. Y en cuanto al tema del túnel pasante de la estación central nueva, sea el proyecto de César Portela o sea el proyecto que sea, ya veremos para cuándo y cómo se pagará. Hay propuesta clara y concreta desde hace mucho tiempo, hay recursos que se pueden obtener con aprovechamientos urbanísticos; toda la urbanización del bulevar que se queda por debajo del canal de acceso tiene unos recursos. Lo que necesita ya definitivamente Valencia es una solución, una solución negociada con el ayuntamiento pero que dé una respuesta integral al problema ferroviario de Valencia. Eso es lo que le quiero reclamar.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor Sixto.
Para la réplica y cierre, señor secretario general de Infraestructuras.

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

Señor Sixto, como le he indicado al principio, los costes de las actuaciones, tal y como están planteadas, junto con otro elemento que coincidirá su señoría conmigo que es muy relevante, cual es la situación actual del mercado inmobiliario, han hecho inviable el que las obras pudieran continuar como estaban previstas. Le insisto, es que el coste estimado triplicaba el que se había establecido en su momento en el convenio. A todo esto hay que añadir las dificultades que suponen la necesidad de ejecución simultánea, dado que la estación central y el canal de acceso planificado requieren de forma imprescindible la simultánea puesta en servicio del túnel pasante. Por ello, se tomó una decisión, que creo que es muy importante, por parte del consejo de administración de la Sociedad Valencia Parque Central, donde se acordó la redacción de un estudio en el que se permitiera secuenciar las obras ferroviarias pendientes y minorar los costes de ejecución del canal de acceso y la estación.

Es necesario, por tanto, decidir las soluciones que se ejecutan en el canal de acceso y la estación antes de poder avanzar en el desarrollo del túnel pasante, me refiero el túnel por el interior de Valencia. Además, la solución que finalmente se adopte deberá minimizar la afección a las parcelas edificables con el objetivo de maximizar la obtención de las plusvalías que se puedan obtener por la venta de los terrenos así como adaptar su trazado al planeamiento urbano aprobado.

El acuerdo de todas las administraciones implicadas es absolutamente necesario y se está trabajando en él, como conoce su señoría. En este sentido quiero remontarme a una reunión que he tenido yo el pasado 8 de marzo con la Generalitat Valenciana, concretamente con el secretario autonómico de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, y también con la consejera, para poder avanzar definitivamente en la operación del parque central. Con este objetivo se acordó la constitución de una comisión técnica, en la que van a participar representantes del Ayuntamiento de Valencia, la Generalitat Valenciana, ADIF y Renfe, para que se pueda avanzar de manera decisiva en una solución a la operación del parque central. Quiero indicarle que en la última reunión, que se ha celebrado el pasado 15 de marzo, se ha presentado una nueva alternativa donde parece que hay un consenso entre las administraciones y que permitiría la ejecución por fases. Esta solución consiste en desarrollar y completar el canal del acceso soterrado en un único nivel, manteniendo la estación diseñada por César Portela y el túnel pasante. En este sentido quiero indicarle que, una vez que se pueda concretar y se pueda definir con el mayor detalle posible en esta comisión técnica esta solución, será el consejo de administración el que determine los pasos a seguir. Quiero indicar que esta solución entendemos que es la solución viable en el momento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 27

actual y de acuerdo con las previsiones presupuestarias que tenemos, por lo menos el Ministerio de Fomento, y pedimos la colaboración del resto de las administraciones.

Con respecto a la prolongación del túnel de Serrería, como conoce su señoría, se han analizado tres alternativas, una que permite la permeabilidad viaria, las otras dos con un soterramiento y, en definitiva, hay que llegar a un acuerdo también de financiación, entendiéndose que el problema de la permeabilidad no es un problema que afecte directamente al ferrocarril, sino que, coincidirá su señoría conmigo, es un problema de permeabilidad urbana y, por tanto, creemos que es imprescindible la presencia del Ayuntamiento de Valencia en su financiación.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ ZARAGOZA ALONSO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE SITUACIÓN EN QUE SE ENCUENTRA EL PROYECTO DE SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA FÉRREA CONVENCIONAL BARCELONA-PORTBOU, TRAMO VALLBONA-MONTCADA I REIXAC, ASÍ COMO ACCIONES PREVISTAS, CALENDARIO DE ACTUACIÓN Y PARTIDAS PRESUPUESTARIAS PARA EJECUTAR DICHO PROYECTO. (Número de expediente 181/000178).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos ya al punto número 9.º, sobre la situación en que se encuentra el proyecto de soterramiento de la línea férrea convencional Barcelona-Portbou, tramo Vallbona-Montcada i Reixac, pregunta que va a formular, en nombre del Grupo Socialista, don José Zaragoza.

Señor Zaragoza, tiene la palabra.

El señor **ZARAGOZA ALONSO**: Buenas tardes, señor secretario general. ¿En qué situación se encuentra el proyecto de soterramiento de la línea férrea convencional Barcelona-Portbou, tramo Vallbona-Montcada i Reixac? ¿Este Gobierno prevé acometer alguna acción, como la constitución del grupo de trabajo, la redacción definitiva del convenio de desarrollo, así como un nuevo proyecto de obra, calendario de actuación y partidas presupuestarias para ejecutar dicho proyecto?

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Zaragoza. Para su contestación, señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): El soterramiento de la línea ferroviaria convencional Barcelona-Portbou, en el tramo Vallbona-Montcada i Reixac, es una operación que está orientada a suprimir dos pasos a nivel que actualmente están encajados en la trama urbana de la población y, además, con la ejecución de este soterramiento se permitirá lograr mejoras de integración urbana.

Por lo que se refiere al ministerio y a las empresas del ministerio, concretamente ADIF, la prioridad de las inversiones pasa, como es lógico, por actuaciones que permitan la reducción de la accidentalidad en los pasos a nivel. Desde el ministerio creemos que es la prioridad y así lo hemos trasladado a las administraciones locales y autonómicas implicadas, con quienes estamos trabajando en este momento y en estos días en la búsqueda de una solución óptima para el soterramiento y, por tanto, para llevar a cabo la operación que permita la eliminación de estos dos pasos a nivel.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor secretario general. Para réplica, señor Zaragoza, tiene la palabra.

El señor **ZARAGOZA ALONSO**: Señor secretario general, ni una fecha ni un dato, solamente una voluntad. Este tema tiene historia y no precisamente corta. Los socialistas trabajamos desde el ayuntamiento y el Gobierno y con la plataforma Tracte Just Soterrament Total para la consecución del convenio que se firmó por el ayuntamiento, Fomento y ADIF en noviembre de 2007. Se han presentado PNL que plantean exactamente lo mismo, que plantean otras tantas presentadas por otros grupos parlamentarios; se han formulado preguntas a la Mesa del Congreso; se han presentado enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para incluir la partida presupuesta; se ha negociado para dividir el proyecto en cinco fases, atendiendo a la situación de crisis. Y es el PP y su Gobierno los que hasta ahora han paralizado y rompen las negociaciones. Esperemos que ahora se vuelvan a retomar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 28

El pasado 22 de marzo, una delegación formada por el Ayuntamiento y la Generalitat de Catalunya se reunía con el presidente de ADIF, Juan Bravo, y con Jorge Ballesteros, en representación de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. Según la nota de prensa publicada inmediatamente por ADIF, todas las partes han mostrado su voluntad de llegar a un acuerdo y de trabajar conjuntamente para que los ciudadanos de Montcada puedan tener la mejor solución posible. La mejor solución posible es el soterramiento total.

Es escandaloso que el Gobierno, acogido a la situación de crisis económica, no haya propuesto ninguna alternativa técnica, que reduzca los costes del proyecto que contemplaba el protocolo firmado en 2007, a pesar de las numerosas peticiones por parte del ayuntamiento y ciudadanía. Por ello, le exigimos que el Ministerio de Fomento y ADIF tomen como base sólida y practicable la solución propuesta por el ayuntamiento y la plataforma Tracte Just Soterrament Total, elaborada por la empresa Barcelona Regional, con un coste sensiblemente inferior al previsto inicialmente.

Le recuerdo que en esa reunión, la del día 22, y siempre según la versión de su propia nota de prensa, se han comprometido a dos cosas por las cuales este grupo ya les ha preguntado en numerosas ocasiones, porque no es la primera vez que se comprometen a ello. La primera, la creación de un grupo de trabajo de técnicos de todas las entidades implicadas para profundizar en el proyecto presentado por el ayuntamiento. La segunda, la conclusión de un cronograma en el plazo de un mes con una estimación del presupuesto que tendrá la obra definitiva y los plazos de ejecución de la misma en base a las necesidades consultivas que se determinen.

El soterramiento de la R2, a su paso por Montcada, es una actuación largamente diferida en el tiempo y absolutamente necesaria para la propia subsistencia de Montcada como municipio y llave en aspectos como su capacidad económica, comercial, social y cultural. Mantener muchos años más la disgregación de los núcleos de población del municipio puede suponer el declive del mismo y su conversión en simple ciudad dormitorio, primero, y en conjunto de barriadas adscritas a la gran Barcelona necesitada de expansión territorial, después.

Teniendo en cuenta el goteo de víctimas, 168, su singularidad y que soporta desde hace más de 150 años una serie de infraestructuras en formato de vías de comunicación que segmentan más aún y de forma totalmente artificial la ciudad con tres líneas ferroviarias, tres, la R2, la R3 y la R4, dos carreteras nacionales, la C-17 y la N-150, y dos autopistas, la C-33 y la C-58, Montcada debe ser una prioridad ante el anuncio realizado ayer mismo en Barcelona por el presidente Rajoy de un plan de inversiones de 4.000 millones de euros en Cataluña hasta 2025, 1.900 de los cuales son para Cercanías. Así que le pido que ponga fechas y datos, porque lo escriben en la nota de prensa y aquí no nos lo dicen. Compromiso, cronograma, un mes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Zaragoza.
Para réplica, señor secretario general de Infraestructuras.

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

Señor Zaragoza, como bien sabe, en el año 2007 se firmó un protocolo, no un convenio. Como su señoría sabe, hay una diferencia muy importante, si quiere luego le indico cuáles son las diferencias. Entre 2010 y 2011 se redactaron, efectivamente, varios proyectos pero sin que se llegase a formalizar nunca un convenio para su financiación. Estamos hablando de un coste notable, entre 350 y 400 millones de euros.

En mayo de 2016, después de una reunión celebrada con la entonces ministra de Fomento, se constituyó un grupo de trabajo con representantes del Ministerio de Fomento, ADIF, la Generalitat de Catalunya y los ayuntamientos de Montcada y Barcelona, con el fin de avanzar en el análisis de las actuaciones previstas en el mencionado protocolo y en la redacción de un convenio que sirviera para su desarrollo y financiación. Recientemente, el pasado 1 de marzo, se ha celebrado una reunión organizada en el ministerio, presidida por el secretario de Estado, con representantes de los ayuntamientos de Montcada y Barcelona. En esta reunión el ayuntamiento presentó una propuesta de supresión de los pasos a nivel mediante un soterramiento de coste más reducido, que partía de la solución original. Tal y como se ha acordado en estos momentos, se está trabajando y se está realizando un análisis técnico y económico de esta propuesta en el grupo de Fomento, principalmente por lo que respecta a su viabilidad y las afecciones que supondría para la explotación ferroviaria. Tan pronto como la solución técnica que se ha planteado de forma preliminar esté aceptada por todos, comenzará la definición con más detalle. Luego, posteriormente, habrá que realizar posiblemente un estudio informativo y más adelante se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 29

desarrollarán los proyectos de la solución definitiva antes del inicio de las obras, para cumplimentar los tramos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario.

En paralelo a la definición de la solución técnica, se va a trabajar en el grupo para formalizar los acuerdos que sean necesarios para garantizar la viabilidad de la operación en el horizonte temporal que se fije para la solución definitiva. Como ha recordado su señoría, hace unos días ha habido una reunión y allí se ha llegado al acuerdo de elaborar un cronograma con la previsión de los plazos de obra y el presupuesto estimado.

Quiero hacer referencia a un hecho muy importante que se produjo ayer, y fue el anuncio del nuevo Plan de Rodalies, realizado tanto por el presidente del Gobierno como por el ministro de Fomento. En ese plan se ha establecido un calendario para el desarrollo de obras en un horizonte, desde el año 2017 hasta el año 2025, y quiero indicar que dentro de este calendario, tal y como luego detalló en una intervención en el foro que inauguró el presidente del Gobierno, el ministro de Fomento anunció la inversión total prevista en el nuevo Plan de Rodalies, que asciende a 3.895 millones, de los que 1.882 millones se ejecutarán entre 2019 y 2020, y 2.012 millones entre 2021 y 2015. Dijo expresamente que esta inversión incluye las actuaciones de integración urbana, precisamente en los municipios de Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac y Sant Feliú de Llobregat. Quiero indicarle que, cumpliendo el compromiso del presidente de ADIF y en el plazo de un mes, habrá un cronograma del desarrollo de las actuaciones y un calendario de cómo se llevarán a cabo las actuaciones. Creo que este compromiso es un compromiso al máximo nivel, que se adquirió el día de ayer, que esto supondrá, en definitiva, la solución de un problema y le indico a su señoría que el estudio informativo se sometió a información pública en el año 1999.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras.

— DE LA DIPUTADA DOÑA ISABEL RODRÍGUEZ-GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE ACTUACIONES PREVISTAS PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD DE LA N-430. (Número de expediente 181/000204).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos a la siguiente pregunta, que va a formular la diputada doña Isabel Rodríguez en nombre del Grupo Socialista, para preguntar sobre las actuaciones previstas para reducir la siniestralidad de la N-430.

La señora **RODRÍGUEZ GARCÍA**: Gracias, señor presidente.

Sabe, señor secretario general, que mi grupo parlamentario lleva sosteniendo que el descenso en la inversión de conservación y mantenimiento de carreteras es en buena medida el causante del aumento de la siniestralidad y los accidentes de tráfico en nuestro país. Yo traigo hoy aquí la voz de algunos municipios de mi provincia, de Piedrabuena, de Luciana, de Puebla de Don Rodrigo, traigo la voz de sus alcaldes y de muchos vecinos y vecinas que ven con preocupación los accidentes que se han producido en esta carretera en los últimos años. He seguido el asunto con interés y con cercanía, y sé que recientemente estos alcaldes se reunieron con el delegado del Gobierno y que este se comprometió a arreglar en breve, entre comillado, el firme de 52,8 kilómetros de varios tramos de la N-430. Pero a mí ese titular no me sirve, comprenderá que necesito más detalle de qué es lo que tiene previsto hacer al Gobierno, qué actuaciones tiene previstas y en qué plazos va a hacer esas actuaciones. Es por lo que le pregunto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Rodríguez. Para su contestación, señor secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Quiero dejar claro que el Ministerio de Fomento realiza de manera permanente actuaciones sobre la carretera N-340, así como sobre el resto de la Red de Carreteras del Estado, con el objetivo de mejorar cada día la circulación y conseguir que ésta se desarrolle en cada momento de manera fluida, cómoda y segura.

La N-430, por la que pregunta su señoría, en la provincia de Ciudad Real, ha recibido desde el año 2012 hasta la fecha, una inversión de 2,76 millones de euros en actuaciones de conservación y mejora de la seguridad vial y asimismo el ministerio tiene previstas, como anunció el delegado del Gobierno, obras de reparación y conservación extraordinarias correspondientes a la sustitución de obras de drenaje y mejora y rehabilitación del firme en el tramo, por un importe de 11,92 millones de euros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 30

Por otra parte, está previsto que el ministerio también lleve a cabo la licitación de un nuevo contrato para la redacción de un estudio informativo para la futura autovía en el tramo entre Ciudad Real y Mérida que, como sabe su señoría es un trazado conflictivo que ha sido objeto ya de estudios informativos. Tratamos de conseguir un trazado que esté consensuado con las comunidades autónomas de Extremadura, Castilla-La Mancha y entes locales y también que sea viable ambientalmente con un coste ajustado a los requisitos de eficiencia de ejecución de obra pública que actualmente rigen las actuaciones del Ministerio de Fomento.

Muchas gracias.

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

Para la réplica, señora Rodríguez tiene la palabra.

La señora **RODRÍGUEZ GARCÍA**: Quería que me aclarara no solo el importe de esas actuaciones sino cuándo concretamente se van a llevar a cabo y que entendiera la preocupación, porque cada día que pasa en esa infraestructura hay riesgo de muerte. Han sido muchos, casi 300 accidentes en los últimos 10 años, más de 40 víctimas mortales y centenares de heridos. Por tanto es una preocupación latente, es una preocupación social de quienes allí viven, de quienes cada día ponen a sus hijos en la carretera para desplazarse a los institutos. Por tanto, comprenderá la preocupación y el interés de esta diputada porque efectivamente el Gobierno actúe en esa infraestructura. Y sin ser experta, como usted lo es, en la materia, pero habiendo hablado con personas que conocen el trazado, que lo han estudiado y que han trabajado sobre él, quizá no sirva solo con arreglar el firme sino que haya actuaciones importantes que deberían planificarse o estudiar cómo corregir esas curvas o ampliar a terceros carriles, porque quizá si arreglamos el firme pero no corregimos las curvas y no garantizamos que el transporte pesado, que es fundamentalmente el que por allí circula, pueda circular con tranquilidad sin impedir el transporte de vehículos, puede que al final lo que estemos haciendo es un pan como unas tortas, como diríamos popularmente, porque se produzcan más accidentes.

Usted me saca un tema nuevo y como conozco bien mi provincia y las infraestructuras de ella y los acuerdos que sobre ella hay, no solo en este momento sino en la historia, tengo que debatir con usted y discrepar de usted. El trazado de la A-43 en mi provincia, y su opción por el trazado sur, no tiene ningún tipo de duda, quiero decir, no hay ningún tipo de conflicto. El conflicto se solucionó hace más de una década cuando a través de diferentes estudios académicos, políticos, encuentros sociales y económicos, se acordó que lo mejor desde el punto de vista social y económico para la provincia de Ciudad Real es que ese trazado fuera la opción sur Puertollano-Almadén. Por tanto, discrepo del ministerio, discrepo de usted y no tienen ustedes que preocuparse por hacer nuevos estudios informativos al respecto puesto que hay un claro consenso social en cuanto hacia por donde debe atravesar ese trazado. Lo que le pido a usted, como miembro de la Administración General del Estado y del Ministerio de Fomento, es que plasmen en los Presupuestos Generales del Estado más recursos para que, efectivamente, una infraestructura necesaria desde el punto de vista social y económico, no solo porque mejora la comunicación sino porque vertebraba el territorio, como la autovía A-43, en la opción sur, sea cuanto antes una realidad y se vaya avanzando en esa infraestructura deseada, querida, sin ningún género de dudas, con un trazado que costó conformar pero sobre el que en estos momentos existe un claro consenso, insisto, desde los empresarios a los sindicatos, a los municipios afectados y, desde luego, del presidente de Castilla-La Mancha que en su reunión con el ministro de Fomento dejó meridianamente claro que la opción del Gobierno de Castilla-La Mancha, de los castellano manchegos es la opción sur.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Rodríguez.

Señor secretario general de Infraestructuras.

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

Señorías, señora Rodríguez, le voy a hacer inicialmente una reflexión sobre la seguridad vial y la relación causa-efecto de los accidentes con el estado de la carretera. Yo sé un poquito del tema y la causalidad de los accidentes es objeto de análisis, de examen y llegar a la conclusión de que puede haber una relación directa me parece, cuando menos, que es una afirmación prematura. En este tema, donde el primer objetivo por parte del Ministerio de Fomento y la Dirección General de Carreteras es trabajar en la reducción de la accidentalidad y mejorar, por tanto, la seguridad vial, es muy importante lo que le estoy diciendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 31

Quiero indicar que efectivamente hemos hecho actuaciones por valor de 2,76 millones de euros y que estas actuaciones se han referido a actuaciones de mantenimiento del firme en diversos puntos, que abarcan la práctica totalidad del trayecto entre Ciudad Real y el límite de la provincia de Badajoz; también se ha reparado el firme en distintos puntos; se han mejorado las marcas viales; adicionalmente se han llevado también obras de sustitución de drenaje; se han hecho actuaciones puntuales de reposición y mejora del firme y adicionalmente, en el año 2016, a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seittsa, se han llevado a cabo actuaciones en la estabilización de un talud de desmonte en el tramo Puebla de Don Rodrigo-Puente de Retama.

Quiero indicar que un elemento muy importante, también para la mejora para la seguridad vial y por tanto para ayudar a los conductores, es la mejora en la señalización; es un objetivo. También se han llevado a cabo actuaciones, desde 2012, en la mejora de la señalización, por ejemplo, en la sustitución de la señalización vertical y balizamiento ante algunas curvas, para mejorar la percepción del conductor; se ha reforzado la señalización de velocidad genérica; se han colocado hitos de arista y se ha sustituido la señalización vertical.

Tenemos previsto, como he indicado en mi intervención previa, en la N-430 obras de reparación y sustitución de obras de drenaje y también tenemos redactados dos proyectos de rehabilitación del firme, uno de ellos entre Puente de Retama y Luciana y otro de ellos entre el límite de la provincia de Badajoz y Puebla de Don Rodrigo. El importe total será de 11,81 millones de euros. Pretendemos iniciar en breve el trámite de contratación de estos proyectos para que puedan licitarse en el plazo más breve posible.

Quería hacerle una referencia a la A-43. Tal y como establece la Ley de Carreteras, cualquier nueva infraestructura tiene que ser objeto de un estudio informativo y hasta que el estudio informativo no se apruebe y se apruebe de acuerdo, además, con las modificaciones que ha habido en los últimos años, tanto en los temas ambientales como también en los temas relacionados con la modificación de la legislación. Por eso creemos que hay que llevar a cabo ese nuevo estudio y, por supuesto, porque así se acordó en la reunión que hubo entre el presidente de Castilla-La Mancha y el ministro de Fomento, sobre una solución en la que exista un acuerdo. Yo estuve presente en la reunión y ese fue el acuerdo al que se llegó. Por tanto, es lo que vamos a hacer y desde luego lo que queremos es que sea una solución viable medioambientalmente y que desde el punto de vista económico responda a los criterios de eficiencia establecidos por el Ministerio de Fomento.

Muchas gracias.

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

DE LA DIPUTADA DOÑA ELVIRA RAMÓN UTRABO Y DEL DIPUTADO DON GREGORIO CÁMARA VILLAR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE:

- **ACTUACIONES Y CALENDARIO DE DESARROLLO PREVISTOS PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL LLAMADO AVE ANTEQUERA-GRANADA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/003159). (Número de expediente 181/000209).**
- **CUANTÍA Y GRADO DE EJECUCIÓN DE LA PARTIDA CONTEMPLADA EN LOS PRESUPUESTOS DE 2015 PARA GRANADA, DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA EL PROYECTO DENOMINADO «INTEGRACIÓN DEL FC EN GRANADA» (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/003165). (Número de expediente 181/000211).**
- **CUANTÍA Y GRADO DE EJECUCIÓN DE LA PARTIDA CONTEMPLADA EN LOS PRESUPUESTOS DE 2015 PARA GRANADA, DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA EL PROYECTO DENOMINADO «LÍNEA LORCA-GRANADA» (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/003167). (Número de expediente 181/000212).**
- **GRADO DE EJECUCIÓN Y CUANTÍA INVERTIDA EN LA PARTIDA CONTEMPLADA EN LOS PRESUPUESTOS DE 2015 PARA GRANADA DEL PROYECTO DENOMINADO «L.A.V. BOBADILLA-GRANADA» (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/003173). (Número de expediente 181/000213).**
- **ADJUDICACIÓN DEL TRAMO QUEJIGARES-VARIANTE LOJA DE LA LÍNEA DE AVE ANTEQUERA GRANADA A LA EMPRESA AZVI, ASÍ COMO RESCISIÓN DEL MISMO ANTES DE SU COMPLETA EJECUCIÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/004089). (Número de expediente 181/000217).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 32

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Finalmente, vamos a acumular las preguntas que va a formular en nombre del Grupo Socialista, doña Elvira Ramón, que van desde la 181/209 a la 181/217. Para su formulación, tiene la palabra, de manera acumulada, doña Elvira.

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

Señor Niño, seis preguntas esta tarde en esta Comisión, después de haber pedido amparo a la Cámara, todas tienen que ver con conexiones ferroviarias en la provincia de Granada, con lo cual se demuestra lo abandonados que nos tienen, no solamente en la práctica de las inversiones, sino incluso en la respuesta a las preguntas que formulamos desde esta provincia.

Hablar del AVE a su paso por la provincia de Granada es hablar del un tramo del corredor ferroviario mediterráneo, aprobado como prioritario por la Unión Europea y que en los últimos años se está desarrollando activamente en Cataluña, Comunidad Valenciana o Murcia, mientras que ha entrado en un colapso total y absoluto en Andalucía y especialmente en Granada. Es hablar de la conexión por alta velocidad entre Almería y Granada y también entre Granada y Antequera, y eso significa hablar de 125 kilómetros de los cuales el Gobierno socialista dejó a finales de 2011 algo más de 100 kilómetros en estado avanzado de ejecución, lo que supone, aproximadamente el 80 % de la obra. Solo quedaron pendientes dos cuestiones, sobre las que tenía que decidir el nuevo Gobierno del Partido Popular, y eran los 18 kilómetros de la variante sur de Loja, los 2,5 kilómetros de integración del AVE en la ciudad de Granada y la construcción de las dos estaciones de pasajeros, una en Loja y otra en la ciudad de Granada. ¿Qué hizo el Gobierno del Partido Popular? Pues con la excusa de la crisis, después de dos años de Gobierno, de haber ganado las elecciones, descartaron estos proyectos, descartaron la construcción de la variante sur de Loja y de su estación y la sustituyeron por un nuevo proyecto, si es que podemos decir nuevo, que era la adaptación de unos trazados de ferrocarril, los más antiguos de España, y que data de la segunda mitad del siglo XIX.

A colación de esto hay una pregunta concreta sobre el tramo que se adjudicó a la empresa AZVI, Quejigares-Variante de Loja. Se rescindió ese contrato; no sé el porcentaje que estaba ejecutado, y no sé lo que ha costado la rescisión del mismo. Un proyecto del que, además, ni siquiera redactaron el estudio ambiental requerido y cuyas obras, por si fuera poco, adjudicaron temerariamente a la mitad del precio de licitación, lo que ha supuesto, y usted lo sabe perfectamente, que esas obras hayan estado paradas prácticamente un año, además con la amenaza de la contrata de que abandonaba esa adjudicación. Por si fuera poco, también descartaron la construcción de una nueva estación en la ciudad de Granada, sustituyéndola por un lavado de cara de la que actualmente tenemos en esta ciudad.

Las preguntas concretas, aparte de una, que viene sobre una ejecución presupuestaria sobre la línea Lorca-Granada que sistemáticamente aparece en los Presupuestos Generales del Estado todos los años, todas las preguntas versan sobre la construcción de la alta velocidad hacia Granada, y concretamente por los planes, si tienen pensado llevar a cabo la variante de Loja y, evidentemente, la entrada soterrada a la ciudad de Granada, pero sobre todo concreciones.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Ramón.

Para contestar también de manera acumulada, señor secretario general tiene la palabra.

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

Señoría, como conoce, por dar un dato reciente, el pasado 14 de marzo se celebró una reunión de la Comisión de seguimiento de la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Granada, que presidí yo personalmente. La celebración de esta comisión respondía a un compromiso del ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, de realizar en el marco de este grupo un seguimiento pormenorizado de las obras de la primera fase de la llegada del AVE a Granada, reunión en la que estuvieron presentes además del delegado del Gobierno, el alcalde de Granada, el de Loja, presidente de la Diputación, delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía, empresarios, sindicatos y portavoces de los distintos grupos municipales en el Ayuntamiento de Granada y también miembros de las Cortes Generales. El objetivo fue dar información precisa y concreta del desarrollo de las obras.

En este sentido y por resumir, esa información se les entregó a los presentes en la reunión; las obras de plataforma en aquellos tramos necesarios para el montaje de vía y puesta en servicio se encuentran terminadas y todos los contratos necesarios para la puesta en servicio de la línea están adjudicados. Tal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 33

y como se ha anunciado, lo anunció el ministro y lo reiteraré yo, de no surgir imprevistos técnicos, está previsto que en el mes de noviembre de este año finalicen las obras y que posteriormente, tras las pertinentes pruebas de seguridad, se pueda llevar a cabo la puesta en servicio y por tanto los servicios comerciales que unan Granada a la red de alta velocidad.

Adquirí también el compromiso de celebrar próximas reuniones donde se pueda seguir el cumplimiento del cronograma que se entregó. Por tanto hay un compromiso firme y concreto de plazos para llevar a cabo esta importante actuación ferroviaria.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Señora Ramón, tiene la palabra para réplica.

La señora **RAMÓN UTRABO**: Muchas gracias, señor Niño.

Yo misma estuve presente en esa reunión a la que usted alude, en la que se proyectaron una serie de diapositivas en las que se daban los plazos y cómo estaba la ejecución de las obras; se comprometieron a hacernos llegar esas diapositivas y aprovecho la ocasión para reiterarle esa petición porque a nuestro grupo no nos ha llegado esa información que se dio allí de forma visual.

Al margen de eso, he planteado unas cuestiones concretas sobre la ejecución de la partida presupuestaria de la línea a Lorca y qué ha pasado con la rescisión del contrato Quejigares-Variante de Loja. Pero es que, además, yo quiero instar al Gobierno para que acabemos de una vez por todas con estos dos años de aislamiento ferroviario al que ha condenado su Gobierno a Granada y queremos exigir un AVE similar al del resto de las ciudades españolas y andaluzas, un AVE de doble vía, de ancho internacional, electrificado en todo su trazado y las estaciones que merece una provincia como la nuestra. Un AVE que, en definitiva, deje de ser un problema y se convierta en una oportunidad para el progreso de Granada, que traiga desarrollo, que traiga empleo, calidad de vida y la esperanza que necesitan tantos granadinos y granadinas.

Ustedes ahora, tres años después del supuesto anuncio, desvirtúan el proyecto inicial de AVE, de un AVE de verdad electrificado, de doble ancho internacional, soterrado a la entrada de la ciudad y con la variante de Loja, para convertirlo en otra cosa que yo no llamaría AVE, pero que iba a llegar de forma inmediata a la ciudad de Granada. Tres años después no tenemos ni AVE de verdad ni el proyecto original ni el que ustedes prometían un año después. Queremos que se reanuden estas conexiones, que se acabe con la incomunicación ferroviaria que estamos padeciendo y sufriendo en Granada y que desde luego haya compromiso, no solamente de finalización de este AVE desvirtuado sino que además se comprometan a cuándo van a ejecutar la variante de Loja y cuándo van a acometer el soterramiento en la entrada a la ciudad de Granada.

Me gustaría que me contestara a la pregunta sobre qué ocurrió con la rescisión del contrato de Quejigares, cuánto supuso la rescisión de ese contrato, cuánto se había ejecutado y lo que se dejó de ejecutar en esa variante de Loja por el cambio de opinión del Gobierno, dónde se ha invertido, si se ha invertido en el AVE de la provincia de Granada o no. También quiero instarles, ahora que estamos ya en fase de presentación del presupuesto, a que haya un compromiso real con la provincia de Granada.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Finalmente, señor secretario general de Infraestructuras.

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

Señorías, señora Ramón, quiero, en primer lugar, indicar el compromiso, compromiso ya con una fecha cierta, de la llegada del AVE. Discrepo de los calificativos que hace su señoría sobre la calidad del AVE; la calidad del AVE hay que verla en términos del tipo de material que se va a utilizar para el servicio ferroviario, que será un AVE como el que circula por el resto de la red ferroviaria española. En segundo lugar, en términos de viajes será un término absolutamente competitivo con otro modo de transporte, concretamente en este caso con la carretera, con lo cual no va a desmerecer este AVE de ningún otro AVE.

Otra cosa distinta es que nosotros hemos previsto una primera fase por una serie de razones, que le paso a detallar. En primer lugar, y eso así fue anunciado en el año 2013, en una visita que hizo la anterior ministra de Fomento —estuve yo con ella haciendo la presentación, como sabe su señoría—, y claramente indicamos las razones de por qué hacíamos y separábamos dos fases. Simplemente en la llegada del AVE

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 180

29 de marzo de 2017

Pág. 34

a Granada existía un protocolo, insisto un protocolo, no un convenio, firmado en el año 2008, que era un compromiso político pero sin ningún compromiso financiero y sobre una solución que tenía un importe muy importante, un importe de 735 millones de euros. Había que hacer viable esa solución, y le recuerdo a su señoría que esaba basada en la obtención de unas plusvalías urbanísticas, que eran impensables en aquel momento y hoy también, por valor de 170 millones de euros y luego una aportación en la financiación también del resto de las administraciones.

En este sentido quiero indicar —y creo que lo que voy a decir es compartido por el Ayuntamiento de Granada— que se ha presentado una alternativa a este soterramiento que se había planteado inicialmente y que permitirá resolver problemas de integración urbana en la entrada a Granada, concretamente en el barrio de la Chana. Sobre esa solución estamos trabajando de manera conjunta. El pasado 14 de marzo decidimos crear una comisión técnica en la que se pueda avanzar sobre este tema.

En definitiva, el compromiso es firme y reitero que en el último trimestre de este año se acabarán las obras, concretamente en noviembre, y luego se llevarán a cabo las pruebas y las autorizaciones necesarias para su puesta en servicio.

Respecto a las otras preguntas que ha hecho, hace referencia a una partida presupuestaria que ha figurado en los presupuestos de los años 2015 y 2016, que responden a un estudio de viabilidad del corredor ferroviario Lorca-Granada, y quiero indicarle que en el año 2015 la inversión ha sido de 69.800 euros y en el año 2016 de 20.000 euros.

Por lo que se refiere al contrato en la adjudicación del tramo Quejigares-Variante de Loja, de la línea del AVE Antequera-Granada, la adjudicación a la empresa AZVI, así como su rescisión, etcétera, quiero indicarle a su señoría que en su pregunta afirma que se rescindió antes de que se ejecutara completamente. Desconozco el origen de su información porque la situación no es así; no se ha rescindido sino que el tramo está completado. Por tanto, su rescisión no ha supuesto ningún coste para la Administración.

Finalmente, en su primera intervención ha hecho referencia a que en los Presupuestos Generales del Estado del Ministerio de Fomento no existe una inversión importante. En ferrocarriles existe una inversión importante, no le voy a detallar las cifras porque no tengo tiempo, pero en carreteras se han invertido, en el periodo 2012-2016, 1.275 millones de euros, que ha sido una inversión histórica en la provincia de Granada. En todo caso, se está trabajando para finalizar las obras del AVE entre Bobadilla-Granada. Existe un presupuesto plurianual, dando soporte a todos los contratos y, en definitiva, trabajamos con el objetivo de finalizar las obras —le reitero nuevamente— en los plazos que hemos indicado.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras.

Señorías, no habiendo más asuntos que tratar, agradeciéndoles a todos y cada uno de los presentes su asistencia, pero muy en especial la de nuestro compareciente, secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño, levantamos la sesión.

Se levanta la sesión a las seis y treinta minutos de la tarde.