



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 396

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 22

celebrada el martes 12 de diciembre de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Del diputado don Gonzalo Palacín Guarné, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca de la construcción de rotondas para facilitar el acceso desde la N-240 hacia los viales del polígono industrial La Armentera (Monzón) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/015129). (Número de expediente 181/000501) 3
- Del diputado don Óscar Clavell López, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre próximas actuaciones estratégicas que está analizando Renfe en el contexto internacional. (Número de expediente 181/000401) 3
- De la diputada doña María Teresa Arévalo Caraballo, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre medidas y mecanismos puestos en marcha para evitar la supresión de las líneas de autobús VAC-114 y VAC-212. (Número de expediente 181/000576) 5
- Del diputado don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre previsiones acerca de aprobar mediante Real Decreto las medidas urgentes anunciadas el día 01 de septiembre de 2017 en relación con los sectores del taxi y de alquiler de vehículos con conductor, entre las que se incluía la prohibición de la transmisión de autorizaciones en los dos primeros años desde su otorgamiento o la creación de registros electrónicos. (Número de expediente 181/000496) 8

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 2

- De la diputada doña María Aurora Flórez Rodríguez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre tramos que se verán afectados por la puesta en marcha del plan piloto para fomentar el desvío voluntario de vehículos pesados de vías convencionales a las autopistas de peaje, así como valoración de la inclusión de la AP-71 y de algún tipo de bonificación en el próximo plan de desvío, a la vista de las que se llevarán a cabo en otras vías de peaje de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. (Número de expediente 181/000513) 10
- De la diputada doña Yolanda Díaz Pérez, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca de desarrollar actuaciones para mejorar y modernizar el trazado de la línea ferroviaria Ferrol-A Coruña. (Número de expediente 181/000458) 12
- De la diputada doña Yolanda Díaz Pérez, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca de la adecuación de la línea ferroviaria Ferrol-A Coruña a un tren de proximidad, con una infraestructura que no deje a la comarca de Ferrolterra fuera del Eje Atlántico. (Número de expediente 181/000459) 12
- Del diputado don César Luena López, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre planes para el proyecto L.A.V. Castejón-Logroño-Miranda. (Número de expediente 181/000375) 15
- Del diputado don César Luena López, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca de atender la solicitud del Pleno del Ayuntamiento de Logroño del cese de la parada de los trenes de mercancías en la entrada a la ciudad de Logroño, en el barrio de Los Lirios (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/014782). (Número de expediente 181/000533) 18
- De la diputada doña Elena María Bastidas Bono, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca del nuevo eje ferroviario pasante de la ciudad de Valencia. (Número de expediente 181/000473) 21
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre planes del Ministerio de Fomento para la línea Sevilla-Antequera (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/010875). (Número de expediente 181/000385) 22
- Del diputado don Miguel Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre actuaciones previstas en la línea Sagunto-Segorbe-Teruel, así como plazo para la finalización de las mismas. (Número de expediente 181/000400) 25
- De la diputada doña Sara Carreño Valero, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre estacionamientos de trenes de mercancías en el barrio de los Lirios de Logroño (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/015843). (Número de expediente 181/000488) 27
- De la diputada doña Carolina España Reina, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre avances producidos en el acceso norte vial al aeropuerto de Málaga. (Número de expediente 181/000495) 29
- Del diputado don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre medidas para reducir la elevadísima siniestralidad que sufre la N-122 a la entrada de la ciudad de Valladolid a su paso por La Cistérniga, punto negro calificado como el más peligroso del país, de acuerdo con el informe anual de la Asociación Europea de Automovilistas. (Número de expediente 181/000497) 30

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 3

- Del diputado don José Miguel Camacho Sánchez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca de la conexión en alta velocidad de Madrid con Extremadura. (Número de expediente 181/000572) 33
- Del diputado don Herick Manuel Campos Arteseros, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración del informe elaborado por la Asociación Valenciana de Empresarias sobre «Estado actual del corredor ferroviario del Mediterráneo tramo a tramo» (entre la frontera francesa y Algeciras). (Número de expediente 181/000577) 36
- De la diputada doña Margarita Pérez Herráiz, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre información sobre el protocolo firmado entre el alcalde de Lugo, el consejero de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, el presidente de ADIF y el ministro de Fomento para la conexión de la ciudad con la alta velocidad y la construcción de una estación intermodal (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/017225). (Número de expediente 181/000596) 39
- Del diputado don Jaime Miguel Mateu Istúriz, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre avances producidos en la mejora de las conexiones ferroviarias entre España y Francia. (Número de expediente 181/000403) 42

Se abre la sesión a las diez y treinta minutos de la mañana.

- **DEL DIPUTADO DON GONZALO PALACÍN GUARNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DE ROTONDAS PARA FACILITAR EL ACCESO DESDE LA N-240 HACIA LOS VIALES DEL POLÍGONO INDUSTRIAL LA ARMENTERA (MONZÓN) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/015129). (Número de expediente 181/000501).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la Comisión de Fomento.

En primer lugar, voy a hacer una ordenación de las preguntas para que vayan tomando nota, no por las que va a contestar la primera compareciente, sino fundamentalmente por las que va a contestar el segundo compareciente. En primer lugar, veremos las preguntas 1, 2 y 3 y, luego, cuando llegue don Manuel Niño, responderá en el siguiente orden: La 16, 8 y 9 —que se formularán acumuladamente—, la 4, 17, 5, 6, 10, 11, 13, 14, 18, 19, 20 y, finalmente, la número 7. Además, hay dos preguntas: una ha sido retirada y respecto a la segunda, se ha pedido su aplazamiento. Son los números 12 y 15.

- **DEL DIPUTADO DON ÓSCAR CLAVELL LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PRÓXIMAS ACTUACIONES ESTRATÉGICAS QUE ESTÁ ANALIZANDO RENFE EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL. (Número de expediente 181/000401).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, en primer lugar, damos la bienvenida a la secretaria general de Transporte del Ministerio de Fomento, doña Carmen Librero Pintado, que afortunadamente la tenemos con cierta frecuencia entre nosotros y hoy también, y va a responder a tres preguntas. La primera de ellas es la que formula el diputado del Grupo Parlamentario Popular, don Óscar Clavell López, a quién doy la palabra.

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

Muchas gracias y bienvenida, señora Librero, a esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Aunque mi pregunta va a ser mucho más amplia, quisiera iniciar esta breve intervención agradeciéndole a usted personalmente, pero muy especialmente a todo el Ministerio de Fomento que usted bien representa aquí, sobre todo al señor ministro de Fomento, la inversión y el aumento de servicios que están llevando a cabo en mi provincia, en Castellón concretamente. Y no solamente quiero hablar de grandes inversiones, que son todas muy positivas, además de productivas y útiles, sea el corredor mediterráneo, sea el AVE, sea la línea —que después tiene otra pregunta— Sagunto-Segorbe-Teruel, sino del último anuncio del ministro de Fomento en Castellón, en la capital de nuestra provincia, anunciando esa ampliación de cuatro a doce las líneas, día y sentido, de cercanías hacia el norte de nuestra provincia,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 4

concretamente hasta Vinaroz, el límite con la provincia de Tarragona, cosa que consideramos importantísimo y fundamental para aquella zona que tanto nos ha reivindicado todo este servicio. Es más, otro Gobierno del Partido Popular amplió de tres a cuatro, y es este también del Partido Popular el que va a ampliar de cuatro a doce, insisto, frecuencias diarias y por cada sentido.

Dicho esto, señora Librero —y quiero que haga llegar nuestra gratitud más plena al señor ministro y a todo su equipo del Ministerio de Fomento—, entrando ya en materia, somos conocedores de la importante inversión en infraestructuras, repito, útiles y productivas —muchas veces esos dos adjetivos se nos olvidan—, que el Gobierno de España está llevando a cabo pese a las dificultades a lo largo y ancho de la geografía nacional. Por eso, desde el Grupo Parlamentario Popular estamos muy interesados en todas las iniciativas y posibilidades que se están abriendo por todo el mundo y en las que nuestras empresas y organismos están muy bien situados y reconocidos. Por ello, señora Librero, desde el Grupo Parlamentario Popular le preguntamos por las próximas actuaciones estratégicas que está analizando Renfe en el contexto internacional.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Clavell.
Para responder, tiene la palabra doña Carmen Librero.

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

Buenos días a todos. Señor, Clavell, lo primero de todo quiero decirle que haré llegar al ministro De la Serna sus comentarios respecto a las mejoras de frecuencias en el tema de Castellón-Vinaroz.

Quisiera centrarme en su pregunta sobre las actuaciones estratégicas de Renfe en el contexto internacional. Como sabe, el Gobierno ha apostado de manera definitiva por la internacionalización de la economía española y, como muestra, está la Estrategia de internacionalización de la economía española 2017-2027, cuyo objetivo es la contribución positiva del sector exterior al crecimiento económico y que este se convierta en un fenómeno estructural y revierta en la creación de empleo. Esta estrategia, particularizada para el Ministerio de Fomento en el denominado Plan de internacionalización del transporte y las infraestructuras 2018-2020, que precisamente el ministro de Fomento presentará mañana, día 13, en la Casa América, destaca la necesidad de colaboración entre el sector público y el sector privado, en el que las empresas del Grupo Fomento tienen un papel relevante. España ha hecho un gran esfuerzo por la participación de todos por tener un tren del siglo XXI; y este mismo año hemos podido celebrar el 25.º aniversario de la primera línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Los hechos y los datos están demostrando que merece la pena, porque el número de pasajeros que eligen el ferrocarril como medio de transporte crece día a día y porque Renfe está sabiendo posicionarse y consolidarse como uno de los grandes operadores ferroviarios de Europa y del mundo. Renfe, con sus setenta y cinco años de historia tiene importantes fortalezas que deben de servir de palanca para su actividad internacional, como son su gran *know-how* y herramientas desarrolladas por la empresa que están en la cabecera de los avances tecnológicos; la vocación internacional y la flexibilidad y agilidad que tienen para la formación de consorcios; las estrechas relaciones bilaterales con otros operadores ferroviarios, con los que se están haciendo alianzas, como la SNFC francesa y la Comboios de Portugal; la experiencia que tiene en la gestión de trenes internacionales, porque ya está gestionando algunos, y el personal con una dilatada experiencia ferroviaria. En este sentido, me gustaría mencionar y destacar un proyecto de gran envergadura para todo el sistema y la industria ferroviaria española, como es el proyecto Haramain en Arabia Saudí. Precisamente, en este mismo mes de diciembre, Renfe empezará la operación de línea de alta velocidad La Meca-Medina en dicho país, con un primer servicio inicial los fines de semana llamado *Service Demonstration* que dará paso a la posterior operación comercial en su totalidad.

Actualmente, Renfe centra su estrategia internacional en el refuerzo de su posición como operador ferroviario de primer nivel, principalmente en la alta velocidad y en cercanías, y analizando todos los mercados con cada una de las características específicas, por una parte, en el ámbito de los países de la Unión Europea en los que, como saben, está establecida la liberalización de los servicios comerciales a partir de diciembre de 2020; y, por otra parte, los principales mercados fuera del ámbito de la Unión Europea, como son Estados Unidos, Reino Unido y el mercado latinoamericano. Dentro de los países de la Unión Europea, el Cuarto Paquete Ferroviario supone un cambio estructural que abrirá a Renfe nuevas oportunidades de negocio en cualquiera de los países de la Unión Europea. En el más próximo ámbito temporal, este paquete supone que en diciembre, como ya he dicho, del 2020 quedará abierta la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 5

competencia al transporte nacional de viajeros en servicios comerciales, que son los de alta velocidad y los de larga distancia. Desde Renfe esta apertura se ve no como un riesgo, sino como una gran oportunidad de poder exportar nuestros excelentes servicios de alta velocidad a países vecinos. En cuanto a los Estados Unidos, es un país que tiene por desarrollar su red de alta velocidad y en el que existe una perspectiva muy positiva de oportunidades de negocio. En este sentido, Renfe ha participado recientemente en el concurso convocado por la California High Speed Rail Authority para seleccionar el operador del primer segmento de la ley de alta velocidad que unirá San Francisco y Los Angeles. Aunque finalmente Renfe no fue el operador elegido, la excelente posición obtenida en el concurso demuestra que Renfe está en la mejor posición para optar a los grandes proyectos de alta velocidad que se van a desarrollar posteriormente, como son las líneas de alta velocidad en distintos Estados como Texas, Washington, en Estados Unidos, y Ontario, en Canadá. En cuanto al mercado en el Reino Unido, he de decir que el mercado del Reino Unido es un mercado estratégico de primer nivel. El modelo británico ferroviario se define como un sistema de competencia mediante franquicias. Se trata de un modelo de competencia por el mercado para todos los servicios sin distinción, como en España, entre los servicios comerciales y servicios sometidos a obligaciones de servicio público. Queda prácticamente en exclusiva a un determinado operador la explotación de todos los servicios ferroviarios en una determinada zona. Recientemente, en noviembre de 2017, el mes pasado, el Gobierno de Reino Unido ha presentado la nueva hoja de ruta de su sector ferroviario, que pone el foco en elementos donde Renfe dispone de una amplísima experiencia y un buen hacer, como son los servicios de cercanías o los servicios de alta velocidad en el proyecto de *High Speed Two*. Actualmente, Renfe está trabajando para obtener el denominado *rail franchising passport* a lo largo del próximo año. Este *passport* es la acreditación que da derecho a optar a las diferentes franquicias ferroviarias que se van a ir convocando por el departamento de transportes. Voy terminando. Latinoamérica es otra de las zonas de expansión natural para Renfe. Actualmente, Renfe mantiene varias líneas de cooperación que se han abierto, con una importante presencia en América Latina, con numerosos convenios y acuerdos en vigor, actividades de cooperación técnica y rehabilitación y venta de material rodante de segundo uso. El idioma, la afinidad cultural y los lazos históricos son un valioso activo en este entorno. Por ejemplo, en Brasil se relanzan algunos proyectos que pueden ser de interés para Renfe, también en Costa Rica se están posicionando en un proyecto de tren rápido de pasajeros para el que Renfe ya ha presentado una expresión de interés.

En definitiva, señoría, en España contamos con un operador ferroviario de primer nivel que sin duda tiene mucho que aportar a los grandes proyectos internacionales y estamos trabajando para que ello sea así.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA TERESA ARÉVALO CARABALLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE MEDIDAS Y MECANISMOS PUESTOS EN MARCHA PARA EVITAR LA SUPRESIÓN DE LAS LÍNEAS DE AUTOBÚS VAC-114 Y VAC-212. (Número de expediente 181/000576).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la siguiente pregunta del orden del día, que es relativa a medidas y mecanismos puestos en marcha para evitar la supresión de las líneas de autobús VAC-114 y VAC-212. Es una pregunta que va a formular la diputada del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doña María Teresa Arévalo Caraballo, a quien doy la palabra.

La señora **ARÉVALO CARABALLO**: Gracias, presidente.

Señora Librero, ¿qué medidas y mecanismos ha puesto en marcha el Ministerio de Fomento para evitar la supresión de las líneas de autobús que unen municipios de Albacete, Ciudad Real y Cuenca?

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

Señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Señora Arévalo, el Ministerio de Fomento ha puesto en marcha los mecanismos y medidas necesarios para garantizar el derecho a la movilidad de los usuarios de las concesiones de autobuses VAC-114 y VAC-212, y todo ello desde la coordinación institucional con la Junta de Castilla-La Mancha.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 6

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

La señora **ARÉVALO CARABALLO**: Gracias, presidente.

Señora Librero, ya en julio pregunté al Gobierno por esta cuestión y tres meses después, en octubre, la respuesta fue que no existía ningún riesgo de que el servicio público de autobús dejara de ser prestado. Pues bien, todavía hoy, cinco meses después, las vecinas y los vecinos de estos pueblos viven con la incertidumbre y con el miedo de que sus pueblos puedan quedar aislados. Señora Librero, los pueblos sin servicios públicos se mueren. El Gobierno del Partido Popular se llena la boca hablando de la necesidad de apoyar el desarrollo de los pueblos, pero luego no hace nada para evitar que queden aislados. Es difícil, y supongo que en esto estará de acuerdo conmigo, solucionar el problema de la despoblación si los pocos servicios públicos con los que se cuenta en el mundo rural son recortados o directamente suprimidos. ¿A esto lo llaman ustedes trabajar por la unidad de España? ¿Trabajar por la unidad de España es trabajar a favor del despoblamiento rural? ¿Es esta la forma que tiene el Gobierno del Partido Popular de cuidar de nuestros pueblos?

Dicen que los motivos para suprimir el servicio público de autobús son económicos. ¿Usted piensa que las necesidades de la gente se pueden dejar en manos del mercado y de la rentabilidad? Nosotras no. Nosotras defendemos que los servicios públicos de interés general no tienen que cumplir con la condición de rentabilidad, sino que la premisa a considerar debe ser si son socialmente necesarios, y en este caso lo son, porque las consecuencias de la supresión del servicio de autobús va a condenar a muchos pueblos de Castilla-La Mancha, de mi región, a dejar de existir. Muchos de esos pueblos son municipios pequeños que ya no tienen ni colegio ni oficinas bancarias y, si ahora se suma la supresión de la única alternativa de transporte que tienen, ¿qué hay que hacer? ¿Cerramos los pueblos? No confundan a nadie. Dejen de manipular. No es responsabilidad del Gobierno de Castilla-La Mancha dar una alternativa a este problema, sino que es el Ministerio de Fomento el que tiene las herramientas necesarias para llevar a cabo contrataciones directas y urgentes o de emergencia que solucionen el problema y no están haciendo nada. Hace cuatro años que el ministerio debería haber procedido a la licitación de las nuevas concesiones, pero, claro, estaban ustedes ocupados en rescatar autopistas y no han encontrado el ratito.

La VAC-114, que une Cuenca y Albacete con Valencia, y la VAC-212, que une Puertollano y Albacete con Valencia, son competencia del Ministerio de Fomento; de hecho, la denominación VAC es el acrónimo de Viajeros de la Administración Central. Por tanto, es al ministerio, y no al Gobierno autonómico de Castilla-La Mancha, a quien corresponde la responsabilidad de su gestión y explotación a través de la Dirección General de Transporte Terrestre. Es el ministerio el que debe negociar las competencias de adjudicación y explotación de estas líneas, que son interregionales. ¿Lo están haciendo? ¿Están buscando soluciones? ¿Tiene previsto licitar estas concesiones? ¿Cuándo lo piensan hacer? ¿Hasta cuándo esta situación de incertidumbre? ¿Cuándo vamos a saber qué paradas se suprimen? Dejen de gobernar en función de sus intereses y comiencen a gobernar a favor de toda la ciudadanía. Es su responsabilidad defender un medio rural vivo, con servicios públicos que garanticen la calidad de vida y la igualdad de oportunidades a todas las vecinas y los vecinos de nuestros pueblos. Es su responsabilidad evitar la despoblación. Y, por cierto, no se olviden de los trabajadores y trabajadoras de estas líneas de autobús. ¿Qué va a pasar con ellos y con ellas si finalmente se suprimen las líneas? Nosotras, por supuesto, defendemos que deben ser subrogadas para que, venga la empresa que venga, no pierdan su empleo. Por tanto, y ya termino, es responsabilidad del Ministerio de Fomento poner encima de la mesa —y ya van tarde— una solución con una doble vertiente: por un lado, una solución que garantice el servicio público de autobús, que es esencial para la ciudadanía de Castilla-La Mancha y, por otro lado, buscar una salida satisfactoria para los trabajadores y trabajadoras.

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

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

Señoría, lo primero de todo me gustaría dejar claro que el Ministerio de Fomento nunca ha suprimido ni va a suprimir ningún servicio de transporte de las dos concesiones a las que hace referencia en su pregunta. Estas dos líneas de autobús se corresponden con sendos contratos de gestión del servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera, gestionados por la Administración

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 7

General del Estado, y son la Cuenca-Valencia-Albacete —que es la VAC-114, con Hijuelas— y la Puertollano-Ciudad Real-Albacete-Valencia —que es la VAC-212—, dentro de las cuales existen algunas rutas que discurren íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Si bien dichos servicios intraautonómicos se encuentran englobados dentro de estos contratos que gestiona el Ministerio de Fomento, las competencias de estos servicios intraautonómicos son de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha; es decir, aunque sea la Administración General del Estado la titular del contrato, corresponde a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha resolver sobre estos servicios parciales ya sea para establecer o para suprimir servicios, modificar los calendarios u horarios u otras decisiones similares, como así lo reconoce la Ley Orgánica 5/1987 en su artículo 2. Buena prueba de ello es que la comunidad autónoma ha venido financiando hasta el 31 de octubre de este año al actual operador de la concesión estatal por la prestación de los servicios citados autonómicos mediante resoluciones unilaterales de imposición de obligaciones de servicio público.

En segundo lugar, dentro del proceso de renovación de las concesiones de autobuses que gestiona la Administración General del Estado, está previsto volver a licitar próximamente los dos contratos citados en una sola concesión. En cumplimiento de lo indicado por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, se solicitó a la Junta de Castilla-La Mancha que informara sobre si los nuevos contratos a licitar deberían mantener los tráficos intraautonómicos afectados a cada uno de los contratos a licitar, o bien si se deseaba que se gestionaran directamente por la comunidad autónoma. Castilla-La Mancha comunicó en marzo de 2016 su deseo de asumir dichos tráficos, por lo que este ministerio, tras la reunión mantenida el pasado mes de noviembre, ha acordado con la junta de comunidades que la prestación de las rutas autonómicas de dichos servicios pasará a ser gestionada directamente por esta desde el primer trimestre de 2018, tal y como fue solicitado. Hasta dicho momento los servicios seguirán siendo prestados dentro del contrato gestionado por el Ministerio de Fomento, garantizando así la continuidad en la prestación de los servicios autonómicos y evitando cualquier interrupción del servicio, como se ha podido comprobar hasta la fecha. También me gustaría aclarar de nuevo que, independientemente de la situación administrativa de los contratos, la continuidad del servicio está garantizada, tal y como se garantiza en el resto de la red que gestiona la Administración General del Estado. Es una circunstancia totalmente transparente para el ciudadano, como no podía ser de otra manera. El marco jurídico dispone de herramientas precisas para ello y con ellas trabaja habitualmente el Ministerio de Fomento.

Sobre la cuestión del retraso en la licitación, el Ministerio de Fomento ha trabajado con premisas de eficacia y de eficiencia, si bien actuaciones ajenas al Ministerio de Fomento, como son los procesos judiciales, pueden haber afectado, y han afectado, a estas licitaciones, si bien es una circunstancia que también es transparente para el ciudadano. Me gustaría recalcar que el nuevo contrato que unifica la VAC-212 y la VAC-114 ya no incluirán los tráficos intraautonómicos de los que versa la pregunta, ya que, insisto, la junta ha decidido que quiere gestionarlos directamente y no a través de un contrato gestionado por la Administración General del Estado.

En cuanto a la subrogación del personal, quisiera comentarle que la subrogación del personal que viene prestando y trabajando en la concesión de autobuses competencia de la Administración General del Estado, cuando dicha concesión sea licitada de nuevo se regulara por la legislación de ámbito laboral y, en concreto, por el acuerdo marco estatal suscrito entre la patronal y los sindicatos, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* en febrero de 2015, y de manera subsidiaria en la vigente Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la legislación laboral correspondiente. Así, los pliegos de las concesiones estatales incluyen los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario, ya sea para cubrir la dotación mínima de personal que debe ser adscrita a la prestación del servicio o bien por la aplicación del convenio colectivo vigente. Tal y como ya he dicho, la competencia de dichas rutas intraautonómicas es de la comunidad autónoma, que puede solicitar su gestión directa en cualquier momento, independientemente de la situación del contrato gestionado por la Administración General del Estado. Siempre que el Ministerio de Fomento va a proceder a una renovación de una concesión pregunta a las comunidades autónomas afectadas si desean asumir o no los tráficos de su competencia, por ser un requerimiento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y por razones de eficacia y eficiencia administrativa del contrato estatal. Se trata, por tanto, de un requerimiento en aras de una gestión administrativa más sencilla, pero no existe impedimento alguno para que la junta asuma sus tráficos en cuanto lo considere conveniente, tanto en este caso como en el resto de las múltiples ocasiones en las que se plantea por una Administración autonómica la solicitud de gestión directa de esos servicios de su competencia. El Ministerio de Fomento siempre presta una mayor colaboración para que esa transición se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 8

realice en el marco temporal más adecuado para las dos administraciones, garantizando siempre, como tiene que ser, la continuidad del servicio hasta ese momento con el fin último de que el ciudadano se vea ajeno a las gestiones administrativas de este proceso.

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

— **DEL DIPUTADO DON FERNANDO NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE APROBAR MEDIANTE REAL DECRETO LAS MEDIDAS URGENTES ANUNCIADAS EL DÍA 01 DE SEPTIEMBRE DE 2017 EN RELACIÓN CON LOS SECTORES DEL TAXI Y DE ALQUILER DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR, ENTRE LAS QUE SE INCLUÍA LA PROHIBICIÓN DE LA TRANSMISIÓN DE AUTORIZACIONES EN LOS DOS PRIMEROS AÑOS DESDE SU OTORGAMIENTO O LA CREACIÓN DE REGISTROS ELECTRÓNICOS. (Número de expediente 181/000496).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que es la número tres, y que formula por el Grupo Parlamentario Ciudadanos su portavoz, don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez.

Tiene la palabra.

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

Muchas gracias, por su presencia. Es evidente que esta es una cuestión de absoluta actualidad y uno de los temas realmente importantes que tenemos sobre la mesa. Es también evidente que estamos ante un cambio en el sector del taxi y que gran parte de los taxistas entienden que las nuevas plataformas que han llegado lo han hecho para quedarse, pero también afirman, con razón, que no se les puede dejar competir con una mano a la espalda, ya que ellos tienen unas restricciones derivadas de su condición de servicio público que les haría competir en situación de desigualdad. Todo parece indicar que va a ser necesario un cierto periodo transitorio. Ayer mismo, o anteayer, Manuel Conthe, que ha estado en periodos transitorios de otros sectores, hablaba de algunas posibilidades que se podrían desarrollar, no sé si son buenas o malas, pero él hablaba de una tarificación cruzada entre los nuevos operadores y los operadores antiguos que fuera descendiendo gradualmente. En todo caso, lo que parece obvio es que es necesario hacer cambios y no limitarnos a poner parches en este asunto. Por tanto, nuestra pregunta va dirigida a esto: ¿en qué situación están las medidas urgentes que ustedes anunciaron a principios de septiembre y que incluían medidas que no sé si son a largo plazo o parches, como es el caso de la prohibición de transmisión de licencias o ese registro electrónico?

Muchas gracias.

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

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

En efecto, el Ministerio de Fomento mantiene su intención de elevar próximamente al Consejo de Ministros, como ha dicho el ministro esta mañana, un proyecto de real decreto en el que se establezcan normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y que recoge una serie de condiciones a la transmisión de dichas autorizaciones. Además, este real decreto incluirá la creación de un registro único a nivel estatal al que deberán comunicarse los servicios de VTC con carácter previo a su realización.

Muchas gracias.

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

Señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Es un poco con lo que he empezado mi intervención, da la impresión de que estas medidas son trabas que se ponen a los nuevos operadores más que una visión de conjunto del sector tal y como nosotros entendemos que debería organizarse. Es decir, entender, como decía, que el panorama ha cambiado y que no se puede dejar a los operadores antiguos competir en situación de inferioridad, pero no tenemos claro que el sistema sea poner trabas, más o menos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 9

burocráticas o más o menos encubiertas, a los nuevos operadores. Por esto quisiera saber si nos podría desarrollar un poco más si hay una estrategia a medio o largo plazo sobre cuál debería ser la coexistencia del sector o entre el taxi y las VTC y si hay una estrategia a más largo plazo.

Muchísimas gracias.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Me gustaría comenzar destacando, por una parte, que la prioridad del Ministerio de Fomento en este ámbito es lograr una convivencia ordenada y equilibrada entre los taxis y las VTC, asegurando el cumplimiento de la ley y reforzando la lucha contra el fraude, la especulación y el intrusismo en este tipo de servicio. Por otra parte, me gustaría destacar que el Ministerio de Fomento no tiene la competencia, ni la regulación del sector del taxi, ni la gestión, ni el otorgamiento de licencias, ni la inspección de los servicios. Además, antes de resumir las medidas que desde el Ministerio de Fomento estamos impulsando para mejorar esta convivencia ordenada entre el taxi y los servicios VTC, me gustaría enmarcar la situación actual. El vigente real decreto que regula el servicio de alquiler de vehículos con conductor fue el resultado de un consenso alcanzado en 2015 con las asociaciones representativas de los taxistas y los representantes de las empresas de arrendamiento de vehículos con conductor, las VTC. Así, la modificación fue informada favorablemente por la mayoría de las asociaciones representativas de las VTC en el Comité Nacional del Transporte por Carretera y unánimemente por todas las asociaciones de los taxistas que se integran en dicho comité. La cuestión que se presenta actualmente con las licencias VTC obtenidas por vía judicial es consecuencia de un vacío legal que se produjo entre la aprobación en 2009 de la llamada Ley ómnibus y la aprobación de la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en 2013 y el Reglamento de desarrollo de esa ley en 2015. Consecuentemente, el Gobierno no puede impedir el otorgamiento por vía judicial de licencias solicitadas antes del cambio legal efectuado en 2013 y 2015, aunque este esté superando el ratio que se estableció de 1,30. En todo caso, el ministerio está trabajando en varias medidas relativas a las licencias VTC que puedan evitar prácticas especulativas o su uso fraudulento. En este sentido, tal y como ya he dicho en respuesta inicial, está previsto que en breve se apruebe por el Consejo de Ministros el real decreto que impedirá estas prácticas especulativas de aquellos que han solicitado licencias de VTC con objeto de lucrarse con su inmediata reventa, estableciendo para ello un plazo de dos años para poder transmitir las autorizaciones desde su expedición original. Asimismo, como también he indicado, el real decreto también incluirá la creación de un registro único a nivel estatal al que deberán comunicarse servicios de VTC con carácter previo a su realización, de forma que se facilite el control del cumplimiento del requisito de contratación previa del servicio y la prohibición de captar viajeros circulando por las vías públicas, así como la obligación de realizar de manera habitual el 80 % de los servicios de la VTC en el territorio de la comunidad autónoma que otorgó la correspondiente autorización, y en el futuro este registro, esta comunicación eliminará el papel en estas transacciones que ahora mismo se están realizando.

Por otro lado, el Plan nacional de inspección del transporte por carretera, acordado con las comunidades autónomas, está siendo reforzado para luchar contra el fraude y el intrusismo en la prestación de este tipo de servicios, impulsando el control del cumplimiento de los requisitos para ejercer la actividad con el foco puesto en los nuevos operadores que obtengan autorizaciones por vía de la sentencia judicial. Tampoco hay que olvidar que la Administración General del Estado se ha personado en los procedimientos judiciales activos relativos al vacío legal creado por la Ley ómnibus y que defenderá el actual marco normativo ante el contencioso abierto por la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia con el objeto de mantener la prohibición de concesión de nuevas autorizaciones VTC por estar superado el límite de 1 por cada 30.

La actividad del arrendamiento de vehículos con conductor se reguló por primera vez en el reglamento de la Ley de ordenación de transportes, aprobado por un real decreto en 1990. Durante dicha década, se produjo un incremento de la actividad de arrendamiento con conductor que ya competía entonces con el taxi en ciertos segmentos del mercado y, como consecuencia principalmente de la preocupación planteada al respecto por las administraciones autonómicas, se introdujo en 1998 la regla del 1/30, que era la proporción de licencias de taxi y de VTC que existían en ese momento. Hay que tener en cuenta que las diversas administraciones autonómicas y locales competentes han considerado que el transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo tiene un contenido de interés público que, en mayor o menor medida, se ha traducido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 10

en el establecimiento de limitaciones, contingentación de número de licencias, limitaciones del número de licencias de que puede ser titular una misma persona, sometimiento a tarifas obligatorias, características de los vehículos y ejercicio de la actividad de los taxis, límites que no existían en relación con el sector del VTC.

Por tanto, dicha proporción se estableció con el fin de no vaciar de competencias sobre la materia a las administraciones autonómicas y locales y debido al amplio consenso administrativo y empresarial que en dicha fecha suscitó la implantación de esa regla de proporcionalidad. No obstante, esta proporción opera como límite máximo, ya que la normativa vigente habilita a las comunidades autónomas a modificar dicha proporción, siempre que la aplicación sea menos restrictiva y que se determine en función de condiciones particulares en cada comunidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Librero, por su comparecencia. Hasta la próxima. **(Pausa)**.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA AURORA FLÓREZ RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE TRAMOS QUE SE VERÁN AFECTADOS POR LA PUESTA EN MARCHA DEL PLAN PILOTO PARA FOMENTAR EL DESVÍO VOLUNTARIO DE VEHÍCULOS PESADOS DE VÍAS CONVENCIONALES A LAS AUTOPISTAS DE PEAJE, ASÍ COMO VALORACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE LA AP-71 Y DE ALGÚN TIPO DE BONIFICACIÓN EN EL PRÓXIMO PLAN DE DESVÍO, A LA VISTA DE LAS QUE SE LLEVARÁN A CABO EN OTRAS VÍAS DE PEAJE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN. (Número de expediente 181/000513).**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión de esta Comisión de Fomento dándole la bienvenida al secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, don Manuel Niño, que va a responder al resto de las preguntas que figuran en el orden del día y con esas modificaciones que puse de relieve al comenzar. Así que, en primer lugar, responderá a la que figura en el orden del día con el número 16, que es una pregunta del Grupo Parlamentario Socialista y que va a formular la diputada doña María Aurora Flórez Rodríguez.

Tiene la palabra.

La señora **FLÓREZ RODRÍGUEZ**: Gracias. Buenos días, presidente.

Señor Niño, ¿ha valorado el ministerio la inclusión de la AP-71 en el próximo plan de desvío voluntario de vehículos pesados, incluyendo algún tipo de bonificación a la vista de las que se llevaron a cabo en otras vías de peaje de la Comunidad de Castilla y León?

Gracias.

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

Señor Niño.

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

Señora Flórez, quería hacer una breve introducción. Como conoce su señoría, gran número de carreteras convencionales soportan un tráfico de vehículos que provoca problemas de congestión y de alguna forma también de seguridad. Para ello, desde el Ministerio de Fomento durante muchos años venimos trabajando en la posibilidad del desvío de vehículos pesados de mayor tamaño —los que se conocen como vehículos pesados del grupo 2— y estamos intentando provocar su desplazamiento a las autopistas de peaje cuando existan estas vías paralela, todo ello intentando optimizar el uso de las infraestructuras que forman parte de la red de interés general del Estado. Para ello, el Ministerio de Fomento está colaborando con diversos gobiernos regionales para implantar medidas de desvío obligatorio que van acompañadas de una importante bonificación del peaje para estos vehículos que he citado de transportes de mercancías tipo 2, es decir, aquellos vehículos pesados que tienen cuatro o más ejes, para que puedan trasvasarse de las carreteras nacionales a las autopistas de peaje.

Esta colaboración está dando ya sus frutos y, como conoce su señoría, recientemente, el pasado 1 de diciembre se ha firmado el convenio entre el Gobierno de La Rioja y Avasa, que es la sociedad concesionaria, para aplicar medidas de desvío obligatorio que van acompañadas de bonificaciones de peaje de hasta el 75 % a los vehículos pesados de transporte de mercancías del tipo 2 en el caso de la autopista AP-68 en el tramo Zambrana-Tudela. La medida se viene aplicando desde el pasado 2 de diciembre.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 11

En el caso concreto del Gobierno de Castilla y León, estamos trabajando de manera muy estrecha con la Junta de Castilla y León para implantar medidas similares, tanto en la AP-71, sobre la que pregunta su señoría, como también en la AP-1. Tenemos ya borradores de este acuerdo y nuestro objetivo es iniciar la tramitación en breve plazo.

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

La señora **FLÓREZ RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

La pregunta formulada se debe al hecho de que el eje de comunicación León-Astorga es uno de los más relevantes del noroeste peninsular y el principal eje de comunicación, León-Astorga-Ponferrada, y de ocupación de la provincia con la mayor intensidad de tráfico de todas las carreteras leonesas. Desde su apertura, la ruinosa AP-71 ha presentado una muy baja densidad de tráfico con un IMD total de 3851 vehículos, según datos de su propio ministerio del año pasado, de 2016, y que contrastan, y mucho, con los de la otra vía alternativa y paralela —usted ha mencionado paralela—.

La N-120 en este mismo tramo, entre León y Astorga, tiene una intensidad media diaria de cerca de 17 000 vehículos, llegando incluso a 20 000 en los puntos próximos a la capital leonesa. A la elevada densidad de tráfico, con una masiva presencia de vehículos pesados por la existencia de un polígono industrial, se le añade una elevada concentración de pueblos, una importante presencia de peregrinos que deben cruzar la carretera en varios puntos y un pésimo estado de conservación del asfalto; todo ello la convierte en la vía de mayor complejidad circulatoria de la provincia y en una de las más peligrosas. A su Gobierno no se le ha ocurrido mejor forma de promover el uso de la autopista que aumentar la presión del tráfico sobre la carretera nacional, con trampas como la colocación de una línea continua que obstaculiza más aún la circulación del tráfico y el movimiento entre los vecinos de las localidades que atraviesa, prohibiciones de giro o un absurdo radar de tramo que nadie comprende. Pero fíjese usted que, aun con tantos inconvenientes, mientras la AP-71 sigue ostentando el título de una de las más infrautilizadas y ruinosas de España, con menos 3 millones de euros en el último ejercicio, en la N-120, paralela y gratuita, siguen aumentando los niveles de tráfico, con el consiguiente incremento de la saturación y de la peligrosidad. Todo esto tiene una causa que es el precio del peaje. Ahora dicen —usted acaba de recordarlo— que hay un acuerdo con el Partido Popular de Castilla y León para un desvío obligatorio de vehículos pesados del tipo 2 que no contenta a nadie ni es la solución. Mire, señor Niño, esta es una reivindicación histórica de los leoneses que, por activa y por pasiva, les hemos pedido que actúen tanto por la saturación y peligrosidad de la nacional como para impulsar la utilización de la autopista y, por supuesto, por el desarrollo económico de la zona, estrangulado aún más por estas circunstancias.

Hoy le pido una vez más, como ya hice a través de una iniciativa parlamentaria, que se dejen de chapuzas y de parches, que estudien y negocien la bonificación del peaje hasta su completa liberalización para todo tipo de vehículos, que presten especial atención a los 5 kilómetros de mayor densidad de tráfico entre el nudo de La Virgen a Villadangos y que estudien la inclusión de la AP-71 en el plan de desvío voluntario de vehículos pesados. Le pido que presten atención a esta provincia que tiene muchas carencias, pero, en lo que concierne a su ministerio, esto es un auténtico solar. Si me dan veinte comisiones de Fomento, no sé si lo arreglaríamos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Flórez.
Señor Niño, para responder.

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

Señora Flórez, le voy a hacer un pequeño relato sobre lo que ha sido el plan de desvío voluntario de pesados y luego quiero también responderle a dos cuestiones, al hilo de la pregunta que me ha formulado, una relativa a la liberalización de la autopista, cuestión que quiero responder y también —ha hecho un comentario en un tono que creo que no es correcto desde el punto de vista de seguridad vial o desde el punto de vista de la gestión de carretera— otra relativa a actuaciones que se han llevado a cabo por la Dirección General de Carreteras que tiene como objeto la mejora de la seguridad vial como puede ser la mejora de la señalización horizontal y también respecto al estado de la carretera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 12

El plan que el Ministerio de Fomento está ahora mismo llevando a cabo del desvío voluntario de vehículos pesados en su momento —hoy creemos que la única forma de que sea eficaz es que sea obligatorio— arrancó en el año 2015 con una prueba piloto que se hizo, como conoce su señoría, entre el mes de julio y el mes de noviembre del citado año y donde se plantearon unas bonificaciones del 50 %. Todo ello se consensuó con el sector, el sector del transporte se comprometió a impulsar esta medida y la verdad es que este desvío voluntario no fue todo lo satisfactorio que todos hubiéramos deseado, ya que solo se desviaron en el conjunto del plan nacional 6,5 % de vehículos pesados.

Ante estos resultados y, teniendo también el ejemplo de la experiencia de Girona, donde se llevó a cabo el desvío de vehículos pesados, que se inició en mayo del año 2013 y sigue funcionando en el momento actual con un gran éxito, hemos conseguido que con un desvío obligatorio hasta el momento actual se hayan desviado 3,7 millones de vehículos pesados, lo que supone una media de 2900 vehículos al día. Ello ha supuesto una reducción notable en cuanto al número de accidentes mortales, una reducción del 72 % y también una reducción de las víctimas mortales en el 63 %. En el caso concreto de Castilla y León, hemos creído conveniente trabajar conjuntamente y a propuesta de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León hemos llegado al acuerdo, como he dicho en mi intervención previa, en dos importantes carreteras: una es la N-120 y otra es la N-1. Me voy a referir a la N-120.

Las medidas de desvío obligatorio de vehículos pesados del tipo 2 van a afectar a un tramo de 35 kilómetros, entre la salida 1 de León y la salida 37 en Astorga. Para ello vamos a implantar una bonificación que creemos que es una bonificación suficientemente atractiva para el sector si tenemos en cuenta que los vehículos pesados se van a beneficiar también de un menor tiempo de recorrido, un menor gasto en combustible y también un menor gasto y, aunque esto es más difícil de percibir por parte del sector, en emisiones de CO₂. Con esta medida nosotros creemos que se pueden desviar 700 vehículos diarios, lo cual va a suponer una mejora en la seguridad en este itinerario. El importe de la bonificación lógicamente tiene que ser compensado a la sociedad concesionaria Aulesa, estimamos que el importe va a ser anualmente del orden de medio millón de euros y se pagará el 60 % por parte de la Junta de Castilla y León y el 40 % por parte del Ministerio de Fomento.

Al hilo de su pregunta y el comentario que ha hecho sobre la señalización, estará su señoría de acuerdo conmigo en que cualquier medida que podamos tomar en aras de reducir la seguridad vial, será bienvenida y que las medidas están de acuerdo también con la normativa de carreteras. Es decir, que si se modifica la señalización horizontal o se impiden giros, es para garantizar una mayor seguridad vial. Evidentemente, eso puede incrementar los tiempos de recorrido por parte de los vehículos, pero nuestro objetivo fundamental es la reducción de la seguridad vial como realmente estamos consiguiendo en la red de carreteras del Estado. Le invito a que venga mañana a mi comparecencia en la Comisión de Seguridad Vial, donde expondré cuáles son los avances y las mejoras en la seguridad vial.

En definitiva, nuestro trabajo consiste en buscar aquellas medidas que puedan contribuir, por una parte, a la mejora de la seguridad vial y, por otra, a hacer un uso más efectivo del conjunto de las vías, sean autopistas o sean vías convencionales, que forman parte de la red general de carreteras del Estado.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA YOLANDA DÍAZ PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE DESARROLLAR ACTUACIONES PARA MEJORAR Y MODERNIZAR EL TRAZADO DE LA LÍNEA FERROVIARIA FERROL-A CORUÑA. (Número de expediente 181/000458).**

— **DE LA DIPUTADA DOÑA YOLANDA DÍAZ PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA ADECUACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA FERROL-A CORUÑA A UN TREN DE PROXIMIDAD, CON UNA INFRAESTRUCTURA QUE NO DEJE A LA COMARCA DE FERROLTERRA FUERA DEL EJE ATLÁNTICO. (Número de expediente 181/000459).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a las preguntas que figuran en el orden del día con los números 8 y 9 del Grupo Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y que se formulan de modo acumulado por la diputada doña Yolanda Díaz Pérez, a quien doy la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 13

La señora **DÍAZ PÉREZ**: Gracias, presidente. Bienvenido, señor Niño.

De forma acumulada le formulo las dos preguntas que tienen que ver con una carencia estructural o una inacción estructural tanto del Partido Popular como del Partido Socialista durante la gestión de los Gobiernos de nuestro país. Las preguntas son: ¿Cuáles son las previsiones acerca de desarrollar las actuaciones para mejorar y modernizar el trazado de la línea ferroviaria desde Ferrol a A Coruña? ¿Cuáles son las previsiones acerca de la adecuación de la línea ferroviaria Ferrol-A Coruña a un tren de proximidad con una infraestructura que nos conecte además con el eje Atlántico y no deje fuera a una comarca enorme en nuestro país, en Galicia, como es la comarca de Ferrolterra y como son nueve *concellos* y ayuntamientos afectados con una población muy relevante en Galicia.

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

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

Señoría, en el Ministerio de Fomento y ADIF, y también la Xunta de Galicia, estamos trabajando para determinar las posibles mejoras a realizar en este itinerario que forma parte del eje Atlántico-Ferrol-A Coruña, encontrándose la renovación de la línea A Coruña-Ferrol en fase de análisis por parte de ADIF en este momento y también, porque afecta a la comarca de Ferrol, estamos trabajando en la mejora de la red de ancho métrico gallega, especialmente en todo lo que se refiere a la mejora de las trincheras, que son actuaciones que de alguna forma son necesarias, dado el clima y dado también la zona por la que atraviesa esta línea de ancho métrico.

Por otro lado, el Ministerio de Fomento ha completado recientemente el estudio de viabilidad del *by-pass* de Betanzos y tiene previsto el inicio en el próximo año 2018 del estudio informativo que supondrá una mejora del itinerario entre A Coruña y Ferrol gracias a la construcción de este *by-pass*.

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

La señora **DÍAZ PÉREZ**: La verdad es que la respuesta me causa perplejidad porque al hablar del clima no sé muy bien si usted conoce el noroeste peninsular o no, pero, desde luego, tenemos un clima suave y no hay ningún obstáculo para los problemas que usted está aquí aduciendo.

Lo único que le queremos manifestar es que traten con un poquito de cariño a unas comarcas y a nueve ayuntamientos que representan a más de 600 000 personas desde Ferrol hasta A Coruña. Son nueve ayuntamientos encabezados por alcaldes y alcaldesas de distinto signo político que están hoy en pie de guerra y que llevan luchando para conectar Ferrol con A Coruña y, por supuesto, conectar mi ciudad, Ferrol, con el eje Atlántico y también con la frontera, obviamente portuguesa.

No sé si usted es conocedor de esta línea. Yo le invito a que venga, a que transite con nosotros en ferrocarril y se lo transmita a su ministro para que conozca de primera mano cómo es la realidad de esa línea. Esta es una línea centenaria que lleva desde el año 1903 sin ninguna inversión. No sé si ustedes conocen esto. A mí me daría vergüenza comparecer hoy aquí y decir lo que usted nos ha dicho, porque lo que nos ha dicho hoy respecto al estudio de la variante del *by-pass* ya se lo han contestado casi hace un año a esta misma portavoz respecto a cuáles son sus pretensiones. Señor Niño, supongo que lo conoce, porque me han contestado y me han dicho en esa misma respuesta que entendían —por ser rigurosa, quiero citarlo literalmente— que en las conexiones ferroviarias que había entre mi ciudad, Ferrol, y la ciudad de A Coruña —leo literalmente— consideran que la oferta de servicios es la adecuada para cubrir la demanda existente. Supongo que lo conoce, porque es público. No sé si sabe que hablamos de 69 kilómetros. No sé si conoce que en vehículo privado tardamos veinticinco minutos en llegar desde Ferrol a A Coruña y estas son las frecuencias, los horarios, los precios y lo que se tarda en ferrocarril. (**Muestra un documento**). Eso sí, es un viaje hermosísimo —si usted va, lo verá— que cruza cuatro rías —la de Ferrol, la de Ares, la de Betanzos y la de A Coruña—, pero con una tardanza mínima de una hora y diez minutos en el mejor de los casos, que puede llegar a ser de una hora y media. En cuanto al precio, por ejemplo, un trayecto de una hora y veintisiete minutos, según la propia información de Renfe, cuesta 12,30 euros. Señor Niño, no sé si para ustedes esto es hablar de frecuencias o servicios adecuados. Desde luego, en En Marea creemos que nos están tomando el pelo y, ya que parece que van a sacar adelante los presupuestos, les pedimos que atiendan las demandas del alcalde de Ferrol, del alcalde de A Coruña

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 14

y de los nueve alcaldes que hay por el camino para que de una vez por todas se desarrolle ese proyecto que está encima de la mesa desde el año 2003 y en el que hablamos de 550 millones de euros. Señor Niño, hablamos de esto, hablamos de que nos dejen de tomar el pelo. Perdóneme que le hablemos y nos dirijamos a usted así, pero es una broma de mal gusto que comparezca para decirnos lo que nos llevan diciendo desde hace quince años, es una falta de vergüenza.

No sé si hace falta que además les digamos cuál es la situación socioeconómica de la comarca de la que estoy hablando particularmente, la comarca de Ferrolterra. Está en una situación de absoluta pobreza. No sé si sabe que hemos vivido la crisis más fuerte del sector naval, que somos una comarca pobre y que necesitamos como agua de mayo la conexión con una ciudad con la que tenemos enormes vínculos. Tenemos vínculos de trabajo, porque mucha gente se desplaza diariamente a la ciudad de A Coruña; vínculos universitarios, porque compartimos el campus de Ferrol con el de Elviña y todos los días muchos estudiantes se desplazan de A Coruña a Ferrol y de Ferrol a A Coruña; y también vínculos sanitarios —supongo que lo conoce—, porque estamos unidos en un área sanitaria de la que dependen cientos de personas diariamente. Por tanto, hablamos de cosas absolutamente relevantes para los ayuntamientos afectados. No sé si hace falta también que le diga, señor Niño, que la exclusión que hizo cuando era ministra la actual presidenta del Congreso de los Diputados, la señora Ana Pastor, con el plan de racionalización de las infraestructuras —y ya termino, señor presidente— de no incardinarnos con el eje atlántico no ha hecho más que ahondar en la pobreza que sufre esta comarca. Estamos hablando de necesidades sociales y económicas. Estamos hablando de que mejoraríamos la calidad de vida de miles de personas de una comarca muy importante y de todos los territorios afectados.

Voy a terminar, señor Niño, haciéndole una pequeña consideración que me comentaba ayer un amigo que transita por esa línea ferroviaria. ¿Sabe usted cómo hace un usuario en el apeadero de Barallobre —sobre el que también me han contestado ustedes— para que le pare el ferrocarril? Sencillamente levantando la mano como si estuviéramos en el siglo XIX. Señor Niño, creemos sinceramente que no nos merecemos esto y nos gustaría que nos conteste a varias preguntas ahora que tiene usted tiene la oportunidad. ¿Que inversiones van a desarrollar en esa vía? Respecto a los 550 millones de euros, ¿van a hacer ustedes algo en el presupuesto que tienen ya encima de la mesa para subsanar esta situación, sí o no? ¿Qué van a hacer realmente con el *by-pass* de Betanzos? No nos hablen de estudios ni nada de nada semejante. Díganos exactamente cuáles van a ser las consignaciones presupuestarias para esta realidad. Díganos también si van a electrificar la vía. Díganos también si nos van a incardinar con la Red Transeuropea de Transporte y también con la Red Ibérica de Transporte, porque lo necesitamos. Díganos también de una vez por todas si van a conectar el litoral *galego* de norte a sur como se ha hecho con la AP-9 en mi país, Galicia. Esto es lo que hoy esperan miles de ciudadanos y ciudadanas que pagan impuestos y que merecen una respuesta tras quince años de ausencias de unos y de otros. Creo que tienen ustedes la oportunidad de favorecer y mejorar la vida de muchos conciudadanos de mi país, Galicia, y del noroeste peninsular.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Díaz.
Contesta don Manuel Niño.

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

Señoría, lo que nos ha descrito no responde a la realidad porque fue precisamente un Gobierno del Partido Popular el que incluyó esta importante actuación dentro del eje atlántico en el año 2003. Yo fui testigo de ello porque en ese momento era director general de Ferrocarriles. **(La señora Díaz Pérez: Sí, y luego la quitaron)**. De hecho, le voy a contar lo que ha ocurrido, aunque supongo que lo conoce. El estudio informativo de la nueva conexión entre Ferrol y A Coruña, cuyo primer antecedente data del año 2003, fue sometido a información pública y hubo gran número de alegaciones y contradicciones respecto a lo que se quería en esa infraestructura. Fruto de esas contradicciones se tomó la decisión —ya no fue el Gobierno del Partido Popular— de dividirlo en dos tramos: el tramo A Coruña-Betanzos y el tramo Betanzos-Ferrol. Se sometió nuevamente a información pública en el año 2007 y también fue objeto de fuertes críticas, lo que llevó a que se volviera a iniciar nuevamente la tramitación en el año 2009, aunque tampoco se pudo completar. El tramo Betanzos-Ferrol se vio afectado por la situación que tuvo este país en el año 2010 y quedó paralizada la tramitación ambiental del estudio informativo correspondiente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 15

Con estos antecedentes, ¿en qué estamos trabajando ahora mismo? Le puedo asegurar que en el ministerio lo que queremos es una hoja de ruta que sea definitiva y que responda a las necesidades de los ciudadanos. Por cierto, conozco la línea y la he recorrido en tren. Tiene usted razón en que es una línea que desde el punto de vista del paisaje merece la pena, aunque desde el punto de vista del tiempo de viaje, como le voy a decir con posterioridad, no es competitiva con respecto al transporte que se puede desarrollar por la autopista de peaje AP-9. Con estos antecedentes, ¿cuál es la actuación que merece la pena, por un lado, desde el punto de vista de la reducción de los tiempos de viaje y, por otro lado, de la mejora de la infraestructura? Creemos que es la supresión del *bypass* de Betanzos, lo que supondrá una mejora en los tiempos de viaje y estimamos que esa reducción puede estar en torno a 10 minutos en función de las paradas que se arbitren. En esta actuación, una vez que hemos hecho el estudio previo, vamos a hacer el análisis ambiental y queremos que las distintas alternativas que estamos contemplando —estamos contemplando concretamente, tres alternativas— se puedan someter a lo largo del próximo año a información pública. Una vez que se supere la información pública se procederá a redactar el proyecto. Estamos hablando de una infraestructura que tiene un coste que no es el que se había planteado en su momento en el estudio informativo entre A Coruña y Ferrol, sino que es un coste de entre 870 y 1000 millones de euros. No se puede decir que sea un coste desproporcionado, porque evidentemente estamos en una zona en la que para la mejora sustancial de los tiempos de viaje se necesitan inversiones voluminosas. Desde el punto de vista de la mejora de los tiempos de viaje, creemos que esta es la actuación más importante. Las otras actuaciones que se van a llevar a cabo por parte de ADIF y que he indicado en mi intervención previa se refieren a la mejora y el mantenimiento de la red convencional. A este respecto tenemos tipificadas zonas que nosotros denominamos de tratamiento de trincheras, que son zonas que tienen problemas en la plataforma, en los desmontes y terraplenes que ya están identificados, y la intención es llevar a cabo este tratamiento de la plataforma. Por otra parte ADIF tiene en marcha la renovación de la línea entre Coruña y Ferrol, con un importe inicial previsto de cuatro millones de euros, actuando sobre la superestructura de la vía. Creemos que con estas actuaciones vamos a poder mejorar la infraestructura que hoy existe, y con ello dar una mejor respuesta a los tiempos de viaje. También quiero indicar que estamos trabajando con la Xunta de Galicia para poder realizar un plan completo. Para ello la Xunta de Galicia encargó un estudio de la demanda para conocer exactamente cómo se puede satisfacer de la mejor manera posible la demanda existente, tanto a través de autobús como ferroviario, y proponer las medidas que sean complementarias a las que ya le he enunciado, como la mejora de la construcción del baipás en Betanzos; por otra parte, actuaciones en la plataforma, lo que llamamos el tratamiento de trincheras, así como la renovación de la superestructura. Todo esto entendemos que va a mejorar la fiabilidad de los tiempos de viaje, y se llevará a cabo una vez que se finalice el estudio de demanda que está llevando a cabo la Xunta de Galicia junto a nosotros, para determinar qué otras actuaciones serán necesarias para poder atender de la mejor manera posible esa demanda.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON CÉSAR LUENA LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PLANES PARA EL PROYECTO L.A.V. CASTEJÓN-LOGROÑO-MIRANDA. (Número de expediente 181/000375).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que es la número cuatro, que va a formular el diputado don César Luena. Les advierto que la señora Bastidas, diputada que está presente y que preside la Comisión de Fomento, ha solicitado de su amabilidad que adelantemos su pregunta. Si no les importa la formulará después de la del señor Luena.

Tiene la palabra, don César.

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

Bienvenido, señor secretario general. No se lo tome a mal, pero tengo que decirle que echo de menos por aquí en la Comisión de vez en cuando al secretario de Estado, que al parecer tiene miedo de venir, pero es que tiene más responsabilidad que usted. Le agradezco —y creo que se lo reconocemos todos— que esté aquí, que dé la cara usted por el secretario de Estado, que parece que se esconde. En todo caso dígaselo de mi parte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 16

La pregunta que le voy a hacer es casi de carácter existencial: qué planes tiene el Gobierno de España en relación con la alta velocidad en La Rioja, con el corredor cantábrico-mediterráneo, con los tramos Castejón-Logroño y Logroño-Miranda. Y le digo existencial porque estamos hartos, y creo que puedo hablar —en esta Cámara que tanto se habla en nombre del pueblo— en nombre de una mayoría de riojanos. Estamos hartos de tanto cinismo, de tanta mentira. Hace poco nos enteramos de que la declaración de impacto ambiental de los estudios informativos de Castejón-Logroño había caducado en 2013, y ustedes chitón, han estado respondiendo preguntas —algunas de este diputado— diciendo que la cosa iba bien. ¿Sabe cuánto han invertido en la alta velocidad en La Rioja en los últimos seis ejercicios presupuestarios, señor miembro del Ministerio de Fomento? Cero. Por tanto es una pregunta de carácter existencial.

No le voy a preguntar por plazos, por previsiones presupuestarias, no. Dejemos de marear la perdiz, ¿tiene el Gobierno la intención de cumplir con los planes que han anunciado —que venían de atrás, de otros Gobiernos, como el socialista— para que el corredor cantábrico-mediterráneo y los tramos que atraviesan La Rioja en la zona norte sean una realidad? Luego hablaremos de plazos, pero primero vamos a hablar de la verdad, señor Niño.

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

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

Señor Luena, le trasladaré al secretario de Estado su pretensión, pero no me desmerezca que yo le pueda contestar, porque estoy contestando en nombre del Gobierno. **(El señor Luena López: Al contrario)**. Es decir, estoy contestando también en nombre del ministro y del secretario de Estado, y supongo que él le trasladaría exactamente lo mismo que estoy diciendo yo. De todas formas se lo diré.

Lo que sí le puedo asegurar es que el Ministerio de Fomento está comprometido con las infraestructuras de La Rioja, en concreto con el tramo al que ha hecho mención su señoría, Zaragoza-Castejón-Logroño-Miranda, del corredor cantábrico-mediterráneo. Al hablar de infraestructuras me va a permitir que —ya que al final la labor del ministerio es más amplia que la exclusivamente ferroviaria, aunque no es que solo le hable de carreteras— le haga referencia a que el 16 de mayo de 2017 se firmó un protocolo con el Gobierno de La Rioja para la funcionalidad de todo el corredor viario, que por cierto estamos cumpliendo. Ya he dicho en una intervención previa que el pasado 1 de diciembre firmamos un convenio entre el Gobierno de La Rioja, el Ministerio de Fomento y Avasa para el desvío obligatorio de bonificaciones de peajes hasta un 75 %.

En materia ferroviaria en el tramo Castejón-Logroño-Miranda le anuncio que antes de que acabe este año se va a presentar la primera fase del estudio informativo entre Logroño y Miranda, para proceder a iniciar la tramitación ambiental, tal y como anunció el ministro en su momento. En lo que se refiere al tramo entre Castejón y Logroño como sabe tiene la declaración de impacto ambiental vigente, y ADIF está trabajando en el proyecto de la variante Rincón de Soto, que es una actuación relevante porque no tenemos que perder de vista que dentro de los procesos de planificación hay que comenzar también por aquellas actuaciones que tengan un interés más relevante desde el punto de vista de las infraestructuras. En este caso estamos hablando de la variante Rincón de Soto que va a suponer la eliminación de seis pasos a nivel, con un coste estimado de unos cincuenta millones de euros. Respecto al resto del itinerario entre Castejón y Logroño estamos trabajando en dos frentes, por una parte, analizando aquellas actuaciones sobre la línea existente, para mejorar los tiempos de circulación actuales, y por otra, también en la conexión definitiva que como saben sus señorías será de alta velocidad y que tendrá un presupuesto estimado de entre 900 y 1200 millones de euros.

También quiero destacar otro hecho importante, porque forma parte de este corredor cantábrico-mediterráneo y que va a afectar de manera notable a los tiempos de viaje a Logroño, y es que el pasado 31 de octubre licitamos el estudio informativo de la línea de alta velocidad entre Zaragoza y Castejón, que tendrá una inversión de 850 millones de euros y de cuya construcción se van a beneficiar, tanto la comunidad riojana como la de Navarra.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 17

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

Al contrario, le agradecemos todos mucho que venga a dar la cara, cosa que no hace el secretario de Estado.

Vuelvo a la pregunta existencial, señor Niño. Ya que viene —y se lo reconozco— deje el mamotreto que tiene preparado desde el ministerio y dígame la verdad. Concretamente entre Castejón y Logroño, ¿ustedes están pensando en mejorar la vía y además, después, impulsar alta velocidad ferroviaria, o no, es decir, solo mejorar la vía, pero no impulsar la alta velocidad ferroviaria? Lo mismo le digo para Logroño-Miranda. No nos vayan a hacer ustedes por segunda vez lo que nos hicieron con Castejón-Logroño, dejar morir la declaración de impacto ambiental y después decirnos que iban a mejorar la vía. **(Muestra un documento)**. Mire, señor Niño, este es un mapa que han dado ustedes al periódico *La Rioja* del grupo Vocento, igual también a más medios de comunicación, con fecha 1 de diciembre. Dice: fuente ADIF y Renfe. Le voy a señalar esto —si quiere luego se lo dejo—, ¿ve usted como una especie de isla de alta velocidad? Pues eso es La Rioja, una isla. No vaya a ser que le digan ustedes la verdad a los periódicos y no se la digan a la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

Creo que he sido bastante claro, ni siquiera le quiero arrancar compromisos presupuestarios, se lo pediremos al Gobierno si hay presupuestos y no han hecho nada. Ni siquiera quiero que me diga usted lo que decía antes un parlamentario de broma aquí: En 2050; no, ni siquiera le pido eso. Le pido que nos diga la verdad, ¿están pensando en alta velocidad para Castejón-Logroño o están pensando convertir a La Rioja en una isla, algo que no se merecen muchísimos ciudadanos? Por cierto, lo que no se merecen es una planificación como la comunitaria o la europea de grandes corredores, porque el paso natural del corredor cantábrico-mediterráneo tiene dos pasos Castejón-Pamplona y después la Y vasca y Castejón-Logroño-Miranda de Ebro y después con la Y vasca. Por tanto, señor Niño, ya que ha venido díganos la verdad, díganos qué intenciones tiene, si están pensando en todo lo que usted ha dicho, además de la variante de Rincón de Soto, que tampoco aclaran si la van a cambiar o mantienen el actual trazado — aproveche que está aquí esta mañana—. Pero sea claro —y termino—. Alta velocidad, ¿sí o no? ¿Van ustedes a mejorar la vía, pero renuncian a la alta velocidad? Ya le digo —es mi obligación avisarle— que se van a encontrar ustedes, primero, con un rechazo a este cinismo, y segundo, con una exigencia de las que se denominan de comunidad, de región, es decir, no con una exigencia del Partido Socialista, sino de una comunidad que no va a resignarse a convertirse en una isla, porque no lo es.

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

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

Señoría, le puedo asegurar que me he preparado concienzudamente para darle una respuesta satisfactoria. Tiene su señoría una desgracia, y es que me ha tocado gestionar ferrocarriles desde el año 1998 hasta 2004, y luego desde 2012 hasta ahora, con lo cual la historia de la planificación de esta infraestructura la conozco casi tan bien como usted. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**. Le voy a dar algún dato. No voy a caer en atribuir determinados errores de los Gobiernos socialistas, pero sí querría indicarle que el primer estudio informativo, tanto de la integración del ferrocarril en Logroño, de la que una parte ya disfrutan hoy los riojanos y los habitantes de Logroño, como entre Castejón y Logroño, viene de estudios informativos correspondientes a un Gobierno del Partido Popular. Por cierto, antes he visto que ha hecho una referencia al año 2050. Si tenemos en cuenta una nota de prensa que he podido rescatar para esta intervención, del 19 de octubre del año 2011, se hablaba expresamente de que el itinerario entre Castejón y Logroño estaba incluido en la red global ferroviaria, y aquí tengo el mapa correspondiente **(lo muestra)**, por si lo quiere ver; se lo doy y se lo dejo para que vea que esa propuesta estaba realizada. La planificación establecida por la Unión Europea para la red global —lo digo porque habla del año 2050— es que en 2050 tendrán que estar los corredores acondicionados. De todas formas le puedo asegurar que, con las actuaciones que tienen en marcha ahora mismo este Gobierno y el Ministerio de Fomento, vamos a actuar de manera rápida para conseguir que este corredor tenga las características adecuadas a lo que es un ferrocarril del siglo XXI.

Quiero añadir otra cuestión. El Gobierno del Partido Popular, cuando presentó en febrero de 2012 a la Unión Europea la nueva Red Transeuropea, incluyó esta línea dentro de la denominada red básica. Es cierto que la red básica que determinó la Unión Europea al final no ha incluido esta línea dentro de lo que es la red básica, sino en la red global.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 18

Sobre el estudio informativo Castejón-Logroño la declaración de impacto ambiental se tuvo en junio de 2003, como conoce su señoría. Bueno, la declaración de impacto ambiental que se emitió no fue exactamente en 2003; en 2003 fue cuando el expediente se remitió al Ministerio de Medio Ambiente, porque la declaración de impacto ambiental tardó tres años en obtenerse, concretamente en el año 2006. Luego hay otro fenómeno curioso, y es que la aprobación del estudio informativo se realizó en el año 2009.

Respecto a la referencia que hace de que hemos dejado caducar el expediente y la declaración de impacto ambiental le puedo indicar que los proyectos que se comenzaron a redactar en el año 2010 ya contemplaban variaciones de trazado respecto de lo que se aprobó en el estudio informativo, con lo cual requería ya una nueva tramitación ambiental. Por tanto la validez de la DIA ya estaba cuestionada antes del año 2013, que ha sido la fecha en que ha caducado la declaración de impacto ambiental. ¿Por qué? Porque tal y como se estaban redactando los proyectos había que resolver una cuestión importante, y es que se trata de un corredor que tiene que ser también apto para mercancías, con lo cual había que eliminar determinadas rampas de 23 y de 25 milésimas; además no pasaba por la terminal de mercancías de El Sequero; además había que reubicar lo que llamamos los puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes; además no resolvía los problemas de paso por algún núcleo, como es el de Calahorra. Por tanto la declaración de impacto ambiental ya estaba cuestionada. En consecuencia, ¿cuál es la hoja de ruta en la que estamos trabajando ahora mismo? Desde luego no se renuncia a que este itinerario tenga características de alta velocidad, y estamos trabajando para que así sea, me refiero entre Castejón y Logroño. Pero también estará de acuerdo conmigo su señoría en que haya que intentar determinadas mejoras, que son mejoras de un presupuesto limitado, que incidan en que la actual vía pueda tener unas condiciones de vialidad adecuadas, y en este sentido también se está trabajando. Es decir, en vez de coger su argumento, que dice: van a hacer actuaciones en la línea convencional y se van a olvidar de la línea de alta velocidad, le diría que es al revés, que vamos a continuar trabajando, como ha dicho por cierto el ministro de Fomento en declaraciones a la prensa —se las puedo remitir, porque las tengo todas aquí—, para que sea una línea de alta velocidad, sin perjuicio de que hay una línea convencional existente cuyas características tenemos que adecuar para que se pueda circular en condiciones de vialidad adecuadas.

Variante de Rincón de Soto. Le confirmo que el trazado era el que estaba aprobado en el estudio informativo, y que ADIF está trabajando en esos proyectos, con un presupuesto estimado de 50 millones de euros. Respecto a Logroño-Miranda, que creo que es una actuación también importante, en los próximos días se anunciará la presentación de la primera fase del estudio, y con ello podremos dar respuesta a este importante corredor cantábrico-mediterráneo en el que estamos trabajando, de acuerdo también con la disponibilidad presupuestaria y con los presupuestos que se puedan aprobar en el año 2018, que espero que sea en un plazo relativamente breve.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON CÉSAR LUENA LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE ATENDER LA SOLICITUD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO DEL CESE DE LA PARADA DE LOS TRENES DE MERCANCÍAS EN LA ENTRADA A LA CIUDAD DE LOGROÑO, EN EL BARRIO DE LOS LIRIOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/014782). (Número de expediente 181/000533).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos a la pregunta decimoséptima, que también formula don César Luena. Tiene la palabra, señoría.

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

Señor Niño, le tengo que plantear algo, no a usted, sino al ministerio en relación con una pregunta que trae mi grupo, pero también el Grupo de Unidos Podemos, la diputada Sara Carreño, también de La Rioja, y es que ustedes nos han respondido a varias preguntas y solicitudes de información tarde, mal y nunca. Se lo voy a explicar brevemente para que los miembros de la Comisión sepan de qué estoy hablando, sin perjuicio de que seguro que en preguntas posteriores la diputada Carreño lo volverá a hacer.

En el barrio de Los Lirios del Iregua, en Logroño, desde hace mucho tiempo, exactamente desde 2011, y con al apoyo cómplice —entiendo yo— de la interpretación burocrática que hace el Gobierno, que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 19

enreda entre reales decretos y reglamentos internacionales, están parando trenes con mercancías peligrosas a escasos metros de bloques de viviendas —cuando digo escasos metros, señorías, digo diez metros—, y suelen hacer paradas de hasta treinta y un minutos. Por tanto, señor secretario general, ¿piensan ustedes ordenar la inmediata paralización de estas paradas, que ustedes a veces llaman estacionamientos o paradas técnicas? Jerga. Por favor, no utilicen eso; vamos otra vez —si me permite que le diga— a la verdad. Es un barrio entero que cuenta con el apoyo del ayuntamiento en pleno, lo cual significa que también con el apoyo del Partido Popular, para que estos trenes con mercancías peligrosas dejen de parar a diez metros de las viviendas, en Logroño, utilizando como le digo trampas —a mi juicio— burocráticas, como el reglamento internacional que ustedes citan en sus respuestas o el real decreto de marras.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Luena. Para contestarle tiene la palabra el señor Niño.

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

Señor Luena, le puedo asegurar que, tanto ADIF como ADIF-Alta Velocidad, disponen de normas de circulación internas que regulan el estacionamiento de estos trenes, denominados de mercancías peligrosas, y para ello lo que hacemos es aplicar la normativa vigente. Si su señoría cree que no estamos cumpliendo la normativa vigente que ahora le voy a detallar, díganos exactamente de qué artículo se trata y lo discutimos.

Aquí existe, por una parte, el reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas, y la edición que actualmente aplicamos es la de 1 de enero de 2017 —posiblemente el próximo año se cambie—, así como las disposiciones que están contenidas en el real decreto de 20 de abril del año 2001, y que regula también aquellos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Concretamente —supongo que su señoría conoce este real decreto— su artículo 4.2 determina que se prohíbe la planificación, la programación de paradas y los estacionamientos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Le puedo garantizar que dichas normas —como no puede ser de otra forma— se cumplen por parte de ADIF. Lo que se realiza en el entorno del barrio de Los Lirios, por lo que pregunta su señoría, son detenciones momentáneas necesarias por las condiciones de gestión del tráfico, y no estamos incurriendo en absoluto en ningún incumplimiento ilegal.

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

El señor **LUENA LÓPEZ**: Había dicho yo estacionamientos, paradas técnicas. Dice usted: retenciones momentáneas, señorías; sí, retenciones momentáneas de sulfuro de óxido —véase la fotografía que le voy a llevar ahora a la Mesa— a diez metros de la población, o de cloro líquido. Le voy a entregar las fotografías ahora. **(Muestra varias fotografías)**. Por cierto si quiere entramos un día en una discusión sobre el cumplimiento de los artículos. Lo que yo le pregunto es: ¿usted ve normal que a diez metros de la población paren trenes con mercancías peligrosas hasta treinta y un minutos, y ustedes se escondan dentro de reales decretos, reglamentos internacionales y una jerga burocrática al uso? Sí le voy a decir una cosa, y es que la asociación de vecinos hoy mismo ha registrado sendas denuncias al Ministerio de Hacienda —me han pasado el justificante de denuncia— **(Muestra un documento)** y al Seprona, denuncias que ya le digo que el Partido Socialista apoya. Pero no solo es el Partido Socialista, sino que el Ayuntamiento de Logroño en pleno —por eso le pregunto también—, todos los grupos, han pedido que se dejen de hacer estas paradas. Por tanto, ¿ni siquiera contempla el Gobierno atender tampoco una petición institucional del ayuntamiento de la capital de la comunidad? Por último, ¿usted ve normal que en todo este tiempo no ya los grupos políticos, que como le he dicho ha sido tarde, mal y nunca, sino que también los vecinos de Los Lirios del Iregua hayan recibido el desinterés y el desdén del Gobierno, del Ministerio de Fomento, de la Delegación del Gobierno, y que no les hayan contestado debidamente ni hayan tomado ninguna decisión? Yo creo que más vale tarde que nunca, por tanto —le voy a escuchar atentamente, como siempre— respóndame lo que crea, pero le voy a sugerir que cuando acabe esta sesión vaya al ministerio e impulse la decisión de que ningún tren con mercancías peligrosas pare —llámelo usted como quiera— a diez metros de ningún barrio de ninguna ciudad de España, tampoco de Logroño.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 20

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

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

Señoría, le reitero lo que he dicho en mi intervención previa, y es que no se están realizando paradas y no se está incumpliendo la normativa. Si hay denuncias nosotros las contestaremos si se nos requiere, y justificaremos que lo que estamos haciendo es adecuado a la normativa. Escuchándole atentamente me planteo que si un camión de mercancías peligrosas, porque existe un semáforo en un determinado sitio, se estaciona, eso también hay que prohibirlo. Yo creo que la regulación del tráfico tiene que ser atendida, porque sería mucho peor que estos vehículos tuvieran que circular sin tenerla en cuenta. En todo caso por parte de ADIF existen las herramientas para garantizar una cosa muy importante, como es la seguridad en el transporte de estos productos, y para ello existe la correspondiente reglamentación, que garantiza que el transporte de estos productos —como le voy a detallar a continuación— se realiza en condiciones de seguridad muy elevadas. Además esta es una normativa que se aplica no solamente en España, sino que se aplica en países de la Unión Europea y en todos aquellos países que forman parte de la denominada Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril.

A nivel nacional he hecho referencia al real decreto de 20 de abril del año 2001, que regula cómo se tiene que realizar este transporte, y no solamente se regula el paso, sino que también se regula —que es muy importante— la carga y la descarga de las mercancías peligrosas, así como qué actuaciones hay que tomar en caso de que existan emergencias.

En cuanto a las normas de circulación de trenes —me vuelvo a referir al artículo 4 del citado real decreto del año 2001— se establece, en el caso concreto de que existan líneas ferroviarias para ello, que los trenes que transporten mercancías peligrosas deberán utilizar necesariamente, cuando existan, las líneas que circunvalen las poblaciones. Desgraciadamente esto no ocurre en Logroño, porque como sabe su señoría no existe una variante ferroviaria, por lo cual no tienen más remedio que atravesar la ciudad.

Otro apartado importante de este decreto es el relativo a que las empresas ferroviarias no podrán planificar ni programar paradas en túneles de más de cien metros, ni circulaciones de trenes que incluyan estacionamiento en una estación de núcleo habitado o cuando aquella esté situada a menos de quinientos metros de distancia del núcleo más próximo de la población agrupada. También en el caso de que existan estaciones de origen, clasificación o destino que se encuentren en núcleo habitado o estén situadas a menos de quinientos metros de aquel en los que deba realizarse un estacionamiento, las empresas de transporte ferroviario habrán de disponer de la organización y medios necesarios para, en caso de accidente, efectuar las actuaciones más urgentes.

Yo creo que existe una mala interpretación de este artículo por parte de su señoría —se lo digo con todos mis respetos—, pues no se está incumpliendo, ya que como he dicho no se producen estacionamientos, sino detenciones derivadas de la regulación del tráfico ferroviario. La señalización ferroviaria es la que existe, y le pongo un caso concreto. Si hay un semáforo que no te permite el paso, el tren no tendrá más remedio que parar; es decir, son paradas que se hacen, no son paradas que estén planificadas o programadas, sino que son paradas derivadas de la regulación del tráfico ferroviario, y no tenemos constancia de que se esté incumpliendo este aspecto, no solamente aquí, sino en ningún otro punto de la red ferroviaria. Le vuelvo a insistir en que no es lo mismo estacionamiento que una parada derivada de las condiciones reales del tráfico ferroviario que provocan que un tren esté obligado a detenerse. Los trenes de mercancías peligrosas tampoco realizan estacionamientos en ninguna parte de su trayecto y tan solo lo hacen en el origen o en las terminales ferroviarias, donde se cuenta con los medios adecuados para que se pueda realizar el trasvase, en su caso, de la mercancía. Quería volver a insistir en que cuando se realiza este transporte ferroviario, y concretamente en el caso de Logroño, existe una transición en ese punto de la vía doble de la salida de la estación de Logroño a vía única en el resto de los tramos. Eso es lo que puede producir, y en algún caso está produciendo, esas detenciones momentáneas de trenes de mercancías ante las señales que marcan un cambio de lo que nosotros denominamos en el ámbito ferroviario el cantón ferroviario como consecuencia de la regulación del tráfico.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 21

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ELENA MARÍA BASTIDAS BONO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DEL NUEVO EJE FERROVIARIO PASANTE DE LA CIUDAD DE VALENCIA. (Número de expediente 181/000473).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la pregunta que figura en el orden del día con el número 10, que va a formular la diputada del Grupo Parlamentario Popular doña Elena María Bastidas Bono. Tiene la palabra.

La señora **BASTIDAS BONO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Niño, como bien sabe, la Comunidad Valenciana es una de las regiones que con más ilusión y con más esfuerzo ha trabajado en los últimos años para conseguir ese necesario, vertebrador y productivo proyecto denominado corredor mediterráneo. Los valencianos vivimos con especial intensidad cualquier avance, convenio, licitación o ejecución de la obra que esté vinculado al mismo. Una de las infraestructuras más esperadas es la del eje pasante ferroviario de Valencia, que permitiría la conexión entre la Estación Central y la línea Valencia-Barcelona con el fin de convertir a la estación en pasante y eliminar su disposición actual, que, como usted sabe, provoca efectos nefastos al tener que realizar maniobras en el entorno de la estación; asimismo, la posibilidad de crear puntos de conexión con las líneas de metro y tranvía con dos nuevas estaciones urbanas y que esté prevista la circulación por el túnel de trenes, tanto de largo recorrido como cercanías, regionales o de alta velocidad. Entenderá que supondría un avance muy importante para el desarrollo económico y el mejor servicio a la ciudadanía.

Para quienes no conozcan la situación, les diré que las vías ferroviarias acceden a la estación de Valencia por el sur y no disponemos de una continuidad directa hacia el norte. Nos consta la sensibilidad del Ministerio de Fomento por el corredor mediterráneo en general y por las necesidades y demandas en las infraestructuras de nuestra comunidad. De hecho, las frecuentes visitas por parte del ministro De la Serna comunicando los avances y previsiones o bien anunciando partidas presupuestarias destinadas a proyectos concretos así lo demuestran. Pero aun sabiendo del esfuerzo y de la determinación para avanzar en esta y en otras obras esenciales para el desarrollo de nuestra tierra, de la Comunidad Valenciana, es lógico, como le decía al principio, y mi obligación como diputada precisamente por la provincia de Valencia que le pregunte cuáles son las previsiones de su departamento sobre el nuevo eje ferroviario pasante de la ciudad de Valencia.

Muchas gracias.

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

Señor Niño.

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

Señora Bastidas, como bien ha dicho su señoría el Gobierno está realizando un gran esfuerzo inversor en la Comunidad Valenciana que se reflejan en los Presupuestos Generales del Estado y concretamente en los presupuestos vigentes aprobados para el año 2017. El esfuerzo presupuestario del Grupo Fomento para el año 2017 asciende a 660 millones de euros, un 31 % por encima de la media nacional. En el *ranking* por comunidades autónomas esta inversión la sitúa en el quinto lugar. En cuanto a carreteras, la inversión va a ser de 121 millones de euros, que está por encima de la media nacional. También quiero indicar que la Comunidad Valenciana es la quinta del *ranking* de inversión en ferrocarril, con una inversión cercana a los 290 millones de euros.

El Ministerio de Fomento y ADIF estamos trabajando conjuntamente en la integración del ferrocarril en Valencia. Se ha hecho un esfuerzo en los últimos meses para alcanzar una solución para la integración del ferrocarril que sobre todo fuera viable. Como dato previo querría indicar que en el año 2003 se firmó un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat y el Ayuntamiento de Valencia que se plasmó en el compromiso por parte de las tres administraciones de impulsar la integración del ferrocarril en Valencia. Se constituyó, como sabe su señoría, la Sociedad Valencia Parque Central y se incluyeron una serie de actuaciones: en primer lugar, la construcción del acceso y el nudo sur, que iba a permitir la llegada de la alta velocidad, que fue en el año 2010; también el propio canal de acceso y el túnel pasante, junto con otras actuaciones, como son la remodelación de la terminal de Fuente San Luis y la nueva Estación Central. En su momento, la estimación de costes era de 876 millones y posteriormente, una vez que se desarrollaron los proyectos, esta cifra se incrementó llegando a 2816 millones, es decir,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 22

más que se triplicó esta cantidad. El resultado de las operaciones urbanísticas era lo que debía contribuir en su mayor parte a la financiación de esta operación, pero tras lo ocurrido a partir de los años 2008 o 2009 claramente se ve que era una actuación, tal y como estaba planteada, inviable con el diseño que se había hecho en aquel convenio. Hasta la fecha se han invertido 474 millones, lo que ha permitido completar el acceso sur y el nudo sur, también la Estación Fuente San Luis y las dos primeras fases del canal de acceso; por tanto, quedan pendientes las restantes actuaciones. ¿Qué se ha hecho en estos años? La Sociedad Parque Central encargó al Ministerio de Fomento y a ADIF la redacción de un estudio de las actuaciones que quedaban pendientes para completar el convenio. El pasado 9 de mayo ese estudio fue presentado en el consejo de administración de la sociedad; en él se planteaban varias alternativas y finalmente se ha elegido la denominada Alternativa E, solución mixta, con un importe de 2228 millones de euros, pero que se puede ejecutar por fases. En este contexto, es preciso hablar de la actuación por la que pregunta su señoría, que es la construcción del túnel pasante.

En cuanto al túnel pasante, se ha licitado el pasado 4 de septiembre la redacción de un nuevo estudio informativo del túnel pasante, ya que las circunstancias en las que se había realizado el anterior estudio han cambiado, y se adjudicará en las próximas semanas. Esta es una de las piezas básicas de la red arterial ferroviaria, ya que va a permitir que todos aquellos trenes que accedan por el sur a la Estación de Valencia puedan continuar a través de este eje pasante sin necesidad de realizar inversión de marcha y que, por tanto, toda la circulación del corredor mediterráneo sea pasante a través de este túnel, y así la Estación de Valencia dejará de funcionar como una estación en fondo de saco. La actuación tiene un presupuesto elevado —880 millones de euros— para una longitud de 9 kilómetros. Esta actuación, junto con las otras actuaciones que quedan pendientes, permite que se realicen las distintas actuaciones por fases. Quiero indicar que el túnel va a conectar con el nivel inferior previsto en la Estación Central de Valencia, de tal forma que aquellos trenes que se puedan dirigir al norte para luego conectar con la línea existente Valencia-Castellón-Tarragona lo puedan realizar sin tener que efectuar esta inversión de marcha a la que me he referido.

Esta actuación va a permitir también mejorar todos los servicios de cercanías, incluso en este eje, como conoce su señoría, se aprobaron dos estaciones, una en la Estación de Aragón y otra en Universidad. En este nuevo estudio que vamos a hacer vamos a analizar la viabilidad de estas estaciones. Quiero indicar a su señoría que este túnel se va a diseñar para doble vía y en ancho mixto, es decir, que pueda tener tanto el ancho estándar internacional como el ancho ibérico; en principio, dada la longitud, lo más probable es que sea un tubo único para la doble vía. Se construirá mediante tuneladora, salvo los recintos de las estaciones de Aragón y Universidad, incluyendo también la conexión hacia el sur con el túnel actual de Cabañal, que se prevé que pueda ser ejecutado mediante pantallas.

Todos estos trabajos forman el alcance del estudio informativo que, como he dicho, está en trámite de licitación y que, una vez adjudicado, permitirá, en cumplimiento de la legislación ferroviaria y ambiental, hacer el análisis de las distintas alternativas para definir aquella alternativa que se pueda someter a información pública y pueda obtener la declaración de impacto ambiental como paso previo, una vez que se apruebe el estudio informativo, a poder redactar los proyectos que sirvan de base para, en su momento, efectuar la licitación de las obras.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PLANES DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA LÍNEA SEVILLA-ANTEQUERA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/010875). (Número de expediente 181/000385).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, la que figura con el número 5, que es del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y que formula el diputado don Sergio Pascual Peña, que tiene la palabra.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Buenos días, presidente. Buenos días, señor Niño.

¿Qué planes tiene el Gobierno para la línea Sevilla-Antequera? Asimismo, ¿se ha evaluado la posibilidad de completar el tramo Marchena-Antequera, el que ya se ha explicado, enlazándolo con el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 23

actual Sevilla-Marchena de la línea convencional como posible solución integrada para el corredor mediterráneo en su paso por Andalucía?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Niño. (**El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia**).

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

Las obras de la conexión de alta velocidad entre Sevilla y Antequera, como conoce su señoría, las promovió la Junta de Andalucía, que paralizó su construcción en el año 2011 porque no contaba con financiación para poder completarlas, aunque ya, como sabe su señoría, se había construido la plataforma de más de la mitad del trazado. A mí me parece muy bien que me pregunte como Ministerio de Fomento, pero esta es una actuación que ha sido promovida por la Junta de Andalucía y supongo que en Andalucía también se lo preguntará a dicha Administración.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Tiene la palabra, señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: No le quepa ninguna duda de que preguntamos también en Andalucía, el problema está en que desde nuestro punto de vista esta es una actuación fundamental para nuestra tierra, para Andalucía y es una actuación que compromete a ambas administraciones; de hecho, hay un protocolo de 2009 firmado por las dos administraciones que no ha sido denunciado. Yo pregunté sobre la documentación existente y me encontré con una respuesta que no citaba el protocolo, pero luego indagando uno se encuentra con que sí que existe este protocolo y que nunca ha sido denunciado. Por lo tanto, el ministerio está comprometido también con esa línea. A nosotros nos gustaría que los rifirrafes entre las distintas administraciones se dejaran de una vez de lado y se empezara a pensar en los andaluces y en las andaluzas porque, de ser así, probablemente se conseguirían fuentes financieras de la Unión Europea ya que ese tramo está recogido en la Red Transeuropea de Transportes. A nosotros, honestamente, no nos parece normal, y estoy convencido de que al ministerio tampoco se lo parece; a ningún responsable de Fomento desde la época de los romanos le ha parecido normal ir desde Sevilla a Granada pasando por Córdoba; de hecho, cualquiera que se acerque a un mapa entiende que no es razonable ir de Granada a Sevilla o a Huelva pasando por Córdoba, es decir haciendo 120 kilómetros hacia el norte. Esto no es razonable, no es el camino más corto ni de lejos y, por lo tanto, el que se apueste por el baipás lógicamente significará que para conseguir hacer ese recorrido entre Sevilla y Málaga o entre Sevilla y Granada en los mismos tiempos en los que se podría hacer por una línea más directa se tendrán que hacer menos paradas y, por supuesto, dejar de lado poblaciones tan importantes como Osuna, Pedrera, etcétera, que están ahora mismo conectadas por la red convencional pero que nos tememos que progresivamente irán perdiendo servicio en beneficio de ese Sevilla-Málaga, vía baipás, que hace 70 kilómetros más de lo que es razonable.

Nosotros pensamos honestamente que, igual que en su momento se apostó por la A-92 —lo hizo la Junta de Andalucía— como una conexión troncal para Andalucía, ahora el ministerio debe colaborar con la Junta de Andalucía —y a eso abocaba ese protocolo de colaboración que está vigente, insisto, y me gustaría que me dijera si lo van a denunciar o no— para que esa red troncal se pusiera en marcha cuanto antes, porque de lo contrario el ferrocarril va tener una desventaja competitiva muy seria en Andalucía respecto a otros tramos del corredor mediterráneo por un lado y, por supuesto, respecto a la carretera. Esto es así, cualquiera que haga cuentas de kilómetros lo puede entender y estoy seguro de que ustedes también lo saben. Esto es fruto de esa lógica radial que tiene muy poco sentido para la cohesión territorial de nuestro país en general, pero de Andalucía en particular. Solo le doy un par de ejemplos que son extremadamente llamativos. Entre Cádiz y Málaga, separadas por en torno a 250 kilómetros, el ferrocarril tarda aproximadamente el doble de lo que se tarda de Málaga a Madrid, una distancia del doble. Además, hay tres frecuencias al día, mientras que entre Málaga y Madrid hay dieciséis. Como comprenderá, cualquier tejido productivo que pudiera florecer entre Málaga y Cádiz se ve gravemente perjudicado por esa red extremadamente radial. Pero hay casos aún peores. El caso entre Córdoba y Jaén es todavía más llamativo. Es un trayecto de 100 kilómetros que se recorre solo cuatro veces al día y a 60 kilómetros por hora; tarda prácticamente lo mismo el cordobés que se monta en Córdoba en ir a Jaén que en ir a Madrid,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 24

y además puede ir treinta y tres veces, tiene treinta y tres frecuencias a Madrid. Se trata de que, cuando menos, no se boicotee el sistema ferroviario andaluz y se apueste por no tirar a la basura esos 280 millones que en su momento costó esa explanación, que se estudie la posibilidad de poner las vías en esos 77 kilómetros que ya están explanados, que están solo a falta de poner las vías, conectándolos a la red convencional actualmente existente que llega hasta Marchena. Esto tendría un coste probablemente superior al del baipás, pero tendría beneficios considerablemente superiores en el medio y largo plazo. Primero, no encontraría la hostilidad de los vecinos y vecinas de Almodóvar del Río, que quieren un cercanías, no quieren un baipás; segundo, tendría la posibilidad de conseguir presupuestos europeos, como ya indicaba; tercero, no dejaría un vacío ferroviario potencial en el medio plazo en esa zona de Osuna, Estepa, etcétera, que tiene cerca de 200 000 habitantes y, en último lugar, mejoraría la competitividad del ferrocarril frente a la carretera, lo que es, por otro lado, un compromiso de este Gobierno con la Unión Europea desde que se firmó el Libro Blanco del transporte. Así que yo le pediría encarecidamente que al menos estudien la posibilidad de colaborar con la Junta de Andalucía, de instar a la Junta de Andalucía, de recurrir a fondos europeos para recuperar ese tramo entre Antequera y Marchena y evaluar la posibilidad de conectarlo con la red convencional, que llega luego hasta Sevilla, para que tengamos un tramo del corredor mediterráneo decente en Andalucía, más o menos rectilíneo y no ese zigzag de 130 kilómetros al norte que no es precisamente lo óptimo para este recorrido.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor Pascual. Para cerrar este punto tiene la palabra el señor Niño.

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

En los primeros años de la década de los 2000 fue la Junta de Andalucía la que decidió participar y promover la construcción de esta línea de alta velocidad que recorriera transversalmente toda la comunidad autónoma y que se denominó eje transversal andaluz. No se llegó a firmar ningún acuerdo. Si existe entre ADIF y la Junta de Andalucía un protocolo para la gestión y explotación de la nueva línea, pero es para la gestión y explotación, no para la construcción. Por tanto, fue la Junta la que asumió la responsabilidad de la construcción y la financiación de este tramo entre Sevilla y Antequera, con un coste estimado de 1100 millones de euros y cuyas obras de plataforma, como ha recordado su señoría y he dicho yo también en la primera parte, están ya ejecutadas entre Antequera y Marchena, quedando pendiente el tramo entre Marchena y Utrera si queremos conectarlo con la línea Sevilla-Cádiz, o también, tal y como en su momento planificó la Junta de Andalucía, si se quiere, mediante un trazado pasante por el aeropuerto de Sevilla. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. A este respecto, hay que decir que únicamente se ejecutaron las obras de plataforma y quedaron pendientes lo que llamamos las obras de superestructura: la vía, electrificación, señalización, etcétera. Por tanto, efectivamente es un corredor que está a medio construir y en el año 2014, dado que no había llegado a su fin la construcción de esta línea, la Junta de Andalucía ha tenido que devolver ayudas al Banco Europeo de Inversiones por valor de 180 millones de euros.

Por parte del Ministerio de Fomento, y con el objetivo de aprovechar las infraestructuras de alta velocidad, se planteó hace unos años la realización del denominado baipás de Almodóvar del Río. Este baipás intenta analizar la posibilidad de, usando dos líneas de alta velocidad, conseguir mejores tiempos de viaje que los que se logran por la línea convencional de Sevilla con Granada y con Málaga. Y esto es lo que están llevando a cabo el Ministerio de Fomento y ADIF. Con ello, como conoce su señoría, actualmente existen seis servicios tipo Avant para las relaciones entre Sevilla y Málaga, con un tiempo de viaje de una hora y cincuenta y cinco minutos, y una vez que se realice este baipás estaríamos hablando de un tiempo de viaje de una hora y treinta y cinco minutos, y si se considera un trayecto sin paradas el tiempo de viaje podría ser incluso de una hora y veinticinco minutos. También se beneficiará de este baipás la relación de Sevilla con Granada cuando se ponga en servicio la línea de alta velocidad Antequera-Granada. Esa es la actuación en la que ahora mismo estamos trabajando porque actualmente en la planificación ferroviaria que tiene la Junta de Andalucía no ha renunciado a poder trabajar en este eje transversal y, por tanto, realizar las inversiones a las que se refiere su señoría. En todo caso, por parte del Ministerio de Fomento —no solamente para esta actuación sino para otras como, por ejemplo, el itinerario entre la estación ferroviaria de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla— estamos dispuestos a trabajar de manera coordinada para realizar estas infraestructuras ferroviarias, siempre, por supuesto,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 25

previo acuerdo con la Junta de Andalucía; esta es la tónica que mantenemos desde el Ministerio de Fomento con la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ACTUACIONES PREVISTAS EN LA LÍNEA SAGUNTO-SEGORBE-TERUEL, ASÍ COMO PLAZO PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS MISMAS. (Número de expediente 181/000400).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, la número 6, del Grupo Parlamentario Popular y que formula el diputado y portavoz del grupo don Miguel Barrachina Ros.

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

Gracias, don Manuel Niño, por su presencia y además por su profusión de datos, por su conocimiento y por la calidad de las intervenciones con las que siempre regala a esta Comisión de Fomento.

Hay una actuación determinante para la zona en la que yo vivo, la Comunidad Valenciana, en el límite con Aragón; probablemente en los casi cien años que tiene la vía férrea Valencia-Sagunto-Segorbe-Teruel-Zaragoza sea la de mayor envergadura, he leído que se prevé invertir algo más de 300 millones de euros a lo largo de la legislatura e incluso más allá. Eso supone para nosotros la supervivencia de una vía férrea que, como sabe, ha tenido en otras épocas distintas incidencias, leves accidentes y que venía soportando una limitación para mercancías en algunas zonas de hasta 20 kilómetros/hora. Esta actuación que, como digo, hermana a la Comunidad de Aragón y a la de Valencia, que nace en la provincia de Valencia y transita durante 62 kilómetros por la Comarca del Alto Palancia en la provincia de Castellón, en mi ciudad, Segorbe, y pasa por las provincias hermanas de Teruel y Zaragoza, es una vía indispensable no solo para el desarrollo de estas dos comunidades autónomas sino también para el tránsito de mercancías porque, como usted bien sabrá y yo como vecino de la zona he podido ver, se está recuperando el tráfico de vehículos, el tráfico de la factoría de Opel en Zaragoza, tráfico que venían siendo descartados por la lentitud anterior. Por tanto, esa actuación de enorme envergadura y con desarrollo para varios años ha tenido un impacto inmediato; de hecho, se han recuperado en la zona —lo vemos y lo disfrutamos— una serie de servicios por la reducción de los tiempos que ha tenido lugar y por la ganancia en comodidad y en puntualidad que supone la inversión que está realizando el Grupo Fomento en todo el territorio. Por tanto, además de agradecerle el esfuerzo inversor que está llevando a cabo el ministerio, quería solicitarle información sobre el impacto futuro de esta obra, de esta importante vía no solo para los viajeros sino también, como le digo, para mercancías. Hay una parte del tránsito de mercancías proveniente del sur de la Comunidad Valenciana, pero también en un futuro de Murcia y de Andalucía, que optarán por este tránsito porque ahorra hasta 100 kilómetros hasta la conexión con la nación francesa, con la vecina Francia, y por lo tanto descongestiona una parte del futuro corredor mediterráneo, que, debido a las obras actualmente en marcha, supondrá —imagino— un aumento merecido del tráfico ferroviario.

Le agradezco de nuevo su comparecencia y le pido y le reclamo información sobre esta apuesta inversora que, como le digo, probablemente sea en este siglo de vía férrea la más importante que ha disfrutado esta vía Valencia-Sagunto-Segorbe-Teruel-Zaragoza.

Muchas gracias.

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

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

Señor Barrachina, le puedo asegurar que el Ministerio de Fomento y ADIF, en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia y Puertos del Estado —y quiero destacar tanto la participación de la Autoridad Portuaria de Valencia como la de Puertos del Estado— estamos trabajando para avanzar en este corredor cantábrico-mediterráneo y en especial en el trayecto por el que me pregunta su señoría: Sagunto-Teruel-Zaragoza.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 26

Quería hacerle un relato de cuáles son las actuaciones que hemos llevado a cabo en los últimos años y para ello el punto de referencia es el convenio que se firmó con el Gobierno de Aragón en el año 2015, que ha permitido la realización de una serie de actuaciones para la mejora de la línea con una inversión de 4,8 millones de euros. Me estoy refiriendo a la instalación del tren-tierra entre Zaragoza y Teruel; ya está en servicio el tramo Teruel-Caminreal y también el tramo Zaragoza-Arañales de Muel, y está en ejecución con finalización en las próximas semanas el tramo entre Arañales de Muel y Caminreal. Esta actuación del tren-tierra va a suponer una mejora notable en cuanto a la explotación de esta línea ferroviaria. Lo más importante, como conoce su señoría, ha sido el plan integral de mejora de la línea, que ha sido presentado por el ministro de Fomento, que prevé una inversión de 335 millones de euros hasta el año 2021. Como he indicado al principio, una parte de los cuales se van a financiar a través de la Autoridad Portuaria de Valencia, mediante el denominado Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria.

Este plan que se está llevando a cabo tiene como principales objetivos la mejora del conjunto de las infraestructuras ferroviarias para potenciar la capacidad y competitividad de esta línea tanto para las circulaciones de viajeros como las de mercancías y también, como ha hecho referencia su señoría, a la posibilidad de captación de nuevos tráficos que esperemos que sea así, sobre todo gracias también no solamente a estas actuaciones sino al plan que va a presentar el día de mañana el ministerio de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril. En definitiva, queremos mejorar la viabilidad en esta línea y también reducir la probabilidad de incidencias. Gracias a este plan integral que vamos a llevar a cabo mejoraremos la capacidad para que puedan ser satisfechos los tráficos ferroviarios tanto los existentes como futuros, reducir la nueva competitividad, incremento de la velocidad en la matriculación, aumento de eficiencia en el transporte e incorporación de trenes eléctricos porque una de las actuaciones importantes va a ser la electrificación de la línea. Se va a conseguir una reducción de incidencias y también una mejora en la interoperabilidad con los corredores atlántico y mediterráneo.

Como me he referido, gracias al convenio que se ha firmado con la Autoridad Portuaria de Valencia el pasado 19 de junio de 2017, se han identificado una serie de actuaciones que van a mejorar las condiciones de explotación de la línea. Estas actuaciones van a permitir, por una parte, el incremento de la longitud básica mínima de trenes de mercancías, el aumento de la velocidad media de recorrido de los trenes de mercancías, el aumento de la capacidad disponible para trenes de mercancías gracias a la construcción de apartaderos de 750 metros y se prevé por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia una inversión de 13,6 millones de euros que se espera puedan ser ampliados mediante nuevos acuerdos para que se puedan dedicar en torno a 40 millones de euros del Fondo financiero de accesibilidad portuaria.

Por otra parte, ADIF ya ha aprobado la redacción de los proyectos de renovación y adaptación integral de la línea entre cuyas actuaciones se incluyen no solamente aquellas actuaciones en la infraestructura como son la vía, terraplenes y estructuras y que se realizan gracias a la inspección previa que se está haciendo de esa línea. Por tanto, estamos trabajando en distintos frentes. Por una parte, suprimir limitaciones temporales de velocidad. Concretamente ya se han eliminado ocho limitaciones temporales de velocidad en el tramo entre Teruel y Barracas, que ha supuesto una inversión de 8,84 millones de euros y está previsto que se eliminen otras cuatro limitaciones en una longitud total de 2,4 kilómetros. También se está trabajando en el aumento de la longitud de las vías de estacionamiento, concretamente en las estaciones de Estivella-Albalat, Navajas, Barracas, Puebla de Valverde, Teruel, Ferrerueta y Cariñena, que tendrá una inversión de 13,6 millones de euros.

Otro de los objetivos para incrementar el tráfico de mercancías es mejorar la capacidad portante de la línea con el objetivo de aumentar por eje de las 20 toneladas actuales a las 22,5 toneladas, mediante actuaciones en las estructuras de fábrica existentes. Actualmente el proyecto está en fase de supervisión, se va a actuar en once estructuras y con una inversión de 1,3 millones de euros. Está previsto que se puedan iniciar las obras en el primer trimestre del año 2018.

También estamos avanzando en la electrificación del trayecto entre Sagunto-Zaragoza. Para ello se ha licitado el contrato para la redacción del proyecto de la catenaria. También se están realizando los estudios para las subestaciones y el acceso a la red y, como ya se dispone en el tramo Zaragoza-Teruel de la declaración de impacto ambiental, tenemos la DIA correspondiente a la línea de alimentación de alta tensión. En octubre se ha licitado la redacción de los proyectos constructivos de las subestaciones y centros de autotransformación y estamos trabajando en el resto de las actuaciones relativas a las instalaciones eléctricas. Y en el apartado de instalaciones de seguridad está prevista la actualización del CTC y la adaptación de los sistemas de señalización y de los sistemas de protección a la electrificación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 27

En definitiva, lo que pretendemos con estas medidas es mejorar la fiabilidad y la reducción de los tiempos de viaje en los servicios de viajeros. Gracias a ello, desde el pasado 1 de octubre los tiempos de viaje en los trenes de viajeros entre Valencia y Zaragoza han pasado de cinco horas y veintiséis minutos a cinco horas y tres minutos y los servicios de mercancías han tenido un ahorro de diez horas y veintitrés minutos a siete horas y once minutos. Con ello se mejorarán los servicios y también se está mejorando la puntualidad. En este sentido, quiero destacar que existe una comisión de seguimiento para las actuaciones. Se constituyó el pasado 12 de julio y la segunda reunión ha tenido lugar el pasado 26 de octubre en Zaragoza. Por tanto, el compromiso del Ministerio de Fomento y de ADIF es firme. Hay un programa de inversiones, con un horizonte temporal situado en el año 2021, que se va a cumplir. Para ello existe una comisión de seguimiento, que es la que se encargará de velar para que el cumplimiento realmente se realice.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA SARA CARREÑO VALERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE ESTACIONAMIENTOS DE TRENES DE MERCANCÍAS EN EL BARRIO DE LOS LIRIOS DE LOGROÑO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/015843). (Número de expediente 181/000488).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en el orden del día figura con el número 11. Es una pregunta del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea que va a formular la diputada doña Sara Carreño Valero. Tiene la palabra.

La señora **CARREÑO VALERO**: Buenos días, señor Niño.

Como ha dicho en una intervención previa, la normativa reguladora de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril prohíbe los estacionamientos en túneles, en estaciones de núcleo habitado o a menos de 500 metros de núcleos de población, pero, como ya se le ha dicho en esta Comisión, en la ciudad de Logroño se están ocasionando reiteradamente paradas de trenes a menos de 10 metros de distancia de viviendas habitadas. Por todo ello, querría preguntarle cómo es posible que se esté dando esta situación y si puede suponer un peligro para los vecinos y vecinas de viviendas cercanas a la vía.

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

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

Señoría, tal y como acabo de contestar al señor Luena, vuelvo a insistir en que en el entorno de Los Lirios no se está produciendo parada planificada de ningún tren de mercancías peligrosas y que por tanto no se está incumpliendo la normativa que he detallado anteriormente, relativa al reglamento de transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril, así como el real decreto de 20 de abril del año 2001. Insisto en que lo único que se hacen son detenciones momentáneas, derivadas de las condiciones de gestión del tráfico, por lo que no estamos incumpliendo la legalidad vigente.

Muchas gracias.

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

La señora **CARREÑO VALERO**: Cuando pregunté la primera vez por estos estacionamientos me contestaron que eran paradas técnicas y ahora dice usted que son detenciones momentáneas. La cuestión es que para la Real Academia de la Lengua estacionamiento, parada o detención viene a significar una cosa similar: el tren no se mueve. Hasta ahí nos queda claro, pero la realidad es que el tren está parando y transporta mercancías peligrosas. Y dice que no incumplen la ley. Es que es difícil incumplirla porque el Real Decreto 412/2001 no define qué es una parada técnica. Refleja un concepto completamente amplio, genérico y abierto —ni siquiera aparece en el real decreto, sino en una nota informativa del Ministerio de Fomento— e indica que cualquier causa justificada por la gestión del tráfico que no afecte negativamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 28

a la seguridad en la circulación se considerará parada, con lo cual no hay una serie de motivos por los que se pueda parar o no.

Habla usted de planificación o no planificación. Planificado o no planificado, los trenes siguen parando a menos de 10 metros del núcleo urbano de Logroño y esto está documentado. Está claro que el objetivo de la regulación de la materia que nos ocupa siempre es encontrar un equilibrio entre dos intereses contrapuestos, que son la necesidad de la circulación a la que usted aludió en una intervención anterior y la seguridad de la población, disminuyendo su exposición a riesgos derivados del transporte de mercancías peligrosas. Pues bien, la Asociación de Vecinos y Vecinas de Los Lirios del Iregua, el barrio colindante, ha documentado hasta doce paradas de trenes de mercancías desde el 26 de abril hasta el 29 de noviembre, algunas de hasta 30 minutos de duración y algunos de mercancías peligrosas. Este es el único barrio fuera de los planes de soterramiento de las vías del tren en la ciudad de Logroño, lo cual fue una decisión irresponsable que tuvo como consecuencia directa construir otra vía y poner un semáforo de ordenación del tráfico en pleno núcleo urbano. El lugar donde está parando el tren es una trinchera sin preparación alguna de seguridad y no existen protocolos para dichas paradas porque, como usted ha dicho, no son planificadas. Todo esto al fin y al cabo lo que conlleva es un peligro ecológico y medioambiental evidente. ¿Por qué? Porque están parando muy cerca de la cuenca del río Iregua donde desemboca en el Ebro y porque algunos de estos trenes, como hemos podido ver por las pegatinas que portan en los vagones, transportan sustancias tales como cloro líquido o dióxido de azufre. Es obvio que podría haber un escape —porque esto no se puede garantizar que no ocurra— y, de haber un escape de estas sustancias, sería peligroso en una zona con un río, como ya he dicho, un terreno poroso y viviendas muy cercanas. Hay que tener en cuenta que existe una estación a menos de 20 kilómetros, en Arrúbal, más alejada del núcleo urbano donde podrían realizarse estas paradas. Por otro lado, los vecinos y las vecinas han mostrado su preocupación públicamente, han denunciado ya esta situación ante el Gobierno de la comunidad autónoma, el ayuntamiento, ADIF y hoy han ido al Seprona también. Por muy cortas que sean las paradas, como le he dicho, tenemos documentadas paradas de hasta 30 minutos. ¿Puede usted garantizar que en estos 30 minutos jamás va a haber un incidente que provoque un escape de una sustancia peligrosa? ¿O tenemos que esperar a lamentar que efectivamente haya un incidente para luego buscar una solución y un lugar alternativo para realizar las paradas, estacionamientos o como usted los quiera llamar?

Aparte de que me gustaría que contestara a esta pregunta, desde aquí solicitamos directamente que se garantice la seguridad total de los ciudadanos y las ciudadanas de Logroño, que se garantice que no existen riesgos para la salud pública y, para ello, que cesen las paradas en el núcleo urbano de Logroño y se busquen soluciones alternativas, como podría ser la estación de Arrúbal. Sin más, me gustaría preguntarle si se compromete usted a evaluar la posibilidad que le he dicho de que paren en otras estaciones como la de Arrúbal y, si no se compromete, si me puede usted asegurar que jamás va a haber un incidente que provoque un escape y que suponga un riesgo para la salud de los logroñeses y las logroñesas.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Carreño.
Señor Niño.

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

Señoría, tanto en la respuesta que ahora le voy a dar como en la que le he dado al señor Luena, insisto en que están malinterpretando el artículo 4.2 del real decreto de 20 de abril. Dicho artículo prohíbe la circulación de trenes que incluyan estacionamiento en una estación del núcleo habitado o cuando aquella esté situada a menos de 500 metros de distancia del núcleo más próximo de población agrupada. Desde luego, los hechos que denuncia su señoría no se refieren en absoluto a estacionamientos de trenes y tampoco son paradas planificadas o programadas. En absoluto. Las operaciones planificadas o programadas se realizan única y exclusivamente, como he dicho en mi intervención previa, en las terminales ferroviarias y para ello se cuenta con los medios de vigilancia adecuados. Vuelvo insistir en que aquí lo que se produce es una transición de la doble vía de salida de la estación de Logroño a la vía única que hay en el resto del tramo. Por ello, pueden producirse detenciones momentáneas de los trenes de mercancías porque tienen que atender a las señales ferroviarias; si no lo hicieran, el problema que tendrían estos trenes sería mayor. Una opción posible para que estas detenciones no se produzcan es que los trenes circulen por un itinerario alternativo. Antes he indicado que si existiese una variante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 29

ferroviaria en Logroño lógicamente usarían la variante ferroviaria porque así está prescrito en la normativa. Pero sabe su señoría que hoy no es posible porque existe un soterramiento de la línea y, por tanto, no se puede utilizar una variante que no existe. Insisto en que la normativa se está cumpliendo y que, en definitiva, estamos hablando de detenciones de trenes. La otra alternativa podría ser que estas mercancías no circularan por ferrocarril. Supongo que su señoría coincide conmigo en que, aun existiendo riesgos en el transporte de mercancías peligrosas, la seguridad es muchísimo más elevada por ferrocarril que por carretera, entre otras cosas porque si queremos la equivalencia con un tren de mercancías peligrosas, para transportar las mismas mercancías que un tren se necesitarían veinte o treinta camiones. Por eso, yo creo que su señoría estará de acuerdo conmigo en que no es alternativa el transporte por carretera. Tradicionalmente, el ferrocarril se ha demostrado para este tipo de transporte como el modo más seguro y el medioambientalmente más eficiente. En este sentido, creo que cualquier medida que pudiera consistir en evitar que estas mercancías circulen por ferrocarril irían en contra de la política por parte de la Unión Europea.

Lo que sí le puedo asegurar es que desde el Ministerio de Fomento y desde ADIF queremos que el transporte se realice en las mayores condiciones de seguridad, que es lo que se está haciendo; que se cumpla la normativa y, en definitiva, con ello lo que estamos consiguiendo es que las mercancías peligrosas puedan transportarse con total seguridad a través del modo ferroviario.

Muchas gracias.

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

— DE LA DIPUTADA DOÑA CAROLINA ESPAÑA REINA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE AVANCES PRODUCIDOS EN EL ACCESO NORTE VIAL AL AEROPUERTO DE MÁLAGA. (Número de expediente 181/000495).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que en el orden del día figura con el número 13, presentada por la diputada del Grupo Parlamentario Popular doña Carolina España Reina, a la que doy la palabra.

La señora **ESPAÑA REINA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Niño, queridos compañeros, por darles algún dato, el aeropuerto de Málaga es uno de los aeropuertos españoles con un mayor número de viajeros; es el segundo de la Unión Europea que más creció en el año anterior; se ganaron dos millones de pasajeros, se creció un 15 %. Es el mismo ritmo que lleva ya este año, en el que podemos alcanzar los dieciocho millones de pasajeros, otros dos más que el año anterior. Por lo tanto, sin lugar a dudas la mejora de la movilidad es fundamental para potenciar el aeropuerto Málaga-Costa del Sol y para ello es necesario tener accesos con suficiente capacidad.

El acceso norte al aeropuerto es una infraestructura fundamental para Málaga que va a facilitar la entrada al aeropuerto de forma directa desde la hiperronda, ahorrando tiempo y ofreciendo una alternativa a la actual entrada. Es un proyecto muy esperado que salió a licitación el pasado 31 de agosto. Me consta que no se produjo la licitación con anterioridad porque existían negociaciones con la Junta de Andalucía, ya que esta Administración debía construir el vial metropolitano, el distribuidor oeste de Málaga para dar acceso así a los polígonos industriales, entre otros. Por cierto, vial distribuidor que está adjudicado desde el año 2009 y del que nunca comenzaron las obras. Volvamos a lo que nos interesa que es el acceso norte, con un presupuesto superior a los 40 millones de euros y que también va a mejorar considerablemente el acceso al municipio de Alhaurín de la Torre. Como he dicho anteriormente, sabemos que la licitación se adjudicó el 31 de agosto pasado y nos gustaría conocer el estado en el que se encuentra esta importante infraestructura para la provincia de Málaga y cuándo se prevén que puedan empezar las obras. Ya que hace algunos años este Gobierno puso en marcha el acceso sur al aeropuerto, esperamos que también se pueda inaugurar lo antes posible el acceso norte.

Por lo tanto, esa era la pregunta: En qué momento de la tramitación se encuentra, cuándo podrán comenzar las obras y qué duración prevista tienen las mismas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora España.
Señor Niño.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 30

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

Señora España, desde el Ministerio de Fomento estamos comprometidos en la mejora de las infraestructuras, concretamente de las infraestructuras viarias, y a este respecto tenemos en marcha una serie de obras, como conoce bien su señoría, como es la remodelación del enlace de Arroyo de la Miel, en Benalmádena; la reparación de pasarelas peatonales en la A-7; tenemos en fase de proyecto la mejora de los accesos de la A-7 en Marbella; la remodelación del enlace de Caleta de Vélez en la A-7 y la ampliación de carriles y obras complementarias en la ronda oeste. Y en fase de orden de estudios, la mejora de la capacidad de la A-7, con la reordenación de accesos y permeabilidad peatonal en Marbella y la remodelación del enlace de Fuengirola.

Efectivamente, el aeropuerto de Málaga es uno de los aeropuertos españoles con mayor crecimiento del número de viajeros y esto genera la necesidad imperiosa de disponer de unos accesos que permitan asegurar un nivel de servicio y una capacidad adecuada. Málaga es la sexta provincia con mayor volumen de inversión de Fomento en materia de aeropuertos, por lo que las infraestructuras viarias tienen que estar en consonancia y dar respuesta a este incremento de la inversión en el aeropuerto de Málaga, que se traduce en un mayor número de viajeros. Para ello estamos colaborando con AENA, concretamente en el acceso norte al aeropuerto desde la A-7, desde la conocida como hiperronda, que ya se uniría al acceso sur que se ha realizado desde la Málaga-20 que, como saben sus señorías, se puso en servicio en marzo de 2014. Estamos empeñados en la mejora de los accesos a los aeropuertos y, en el caso concreto del aeropuerto de Málaga, se puso en servicio, como les acabo de citar, el acceso sur el 19 de marzo de 2014, suponiendo una inversión de 56 millones de euros. En cuanto al acceso norte, es una actuación que, como bien ha dicho su señoría, intentamos planificarla con la Junta de Andalucía, que en la misma zona había adjudicado una obra que, por cierto, está parada. Este acceso arranca en el enlace con la A-7, con una glorieta a distinto nivel que ya existe en su punto kilométrico 230. Este acceso norte tiene una longitud de 1,7 kilómetros. Como bien ha dicho su señoría, licitamos las obras el pasado 31 de agosto. Ya estamos en la fase de valoración técnica de las ofertas y precisamente mañana está prevista la apertura de las ofertas económicas. En cuanto a la duración de las obras, esta dependerá del plazo que finalmente oferte la empresa seleccionada. La inversión de licitación ha sido de 41,8 millones de euros, que si la unimos a los 56 millones del acceso sur estamos hablando de una inversión total cercana a los 100 millones de euros, que demuestra el esfuerzo que está haciendo el ministerio para la mejora de las infraestructuras viarias que conectan con el aeropuerto de Málaga.

En definitiva, este es el compromiso por parte del ministerio. En cuanto al inicio de las obras, este dependerá de los trámites a partir de ahora. Una vez que se hace la apertura económica se verá si alguna de las ofertas ha incurrido en baja temeraria; hay un plazo para requerir a la empresa para que justifique dicha baja temeraria, posteriormente se fiscalizará la adjudicación y, una vez que se adjudique la obra, se firmará el contrato. Una vez hecha la comprobación del replanteo se iniciarán las obras, que espero que sea en el plazo más breve posible.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON FERNANDO NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE MEDIDAS PARA REDUCIR LA ELEVADÍSIMA SINIESTRALIDAD QUE SUFRE LA N-122 A LA ENTRADA DE LA CIUDAD DE VALLADOLID A SU PASO POR LA CISTÉRNIGA, PUNTO NEGRO CALIFICADO COMO EL MÁS PELIGROSO DEL PAÍS, DE ACUERDO CON EL INFORME ANUAL DE LA ASOCIACIÓN EUROPEA DE AUTOMOVILISTAS. (Número de expediente 181/000497).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día con el número 14. Es una pregunta del Grupo Parlamentario Ciudadanos y doy la palabra a su portavoz, don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

El paso de la N-122 por La Cistérniga ha sido declarado como un punto negro, el punto más peligroso de la Red Estatal de Carreteras según el informe elaborado por la Asociación Automovilistas Europeos Asociados, este es el kilómetro 357.9. Figura en el mismo informe otro punto negro, en el sexto lugar del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 31

informe, es el 358.4, pero la N-122 a su paso por Castilla y León encabeza el listado de tramos de riesgo en otro informe, en este caso el del RACE EuroRAP, European Road Assessment Program, de evaluación de la Red de Carreteras del Estado. Esta siniestralidad resulta tanto más alarmante porque desgraciadamente en los datos generales de siniestralidad se ha roto la tendencia decreciente que veníamos experimentando desde 2002. Con lo cual, la pregunta es esta: ¿Tienen ustedes pensada alguna actuación en estos puntos negros o en general sobre los puntos negros de la N-122?

Muchas gracias.

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

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

Señor Navarro, en primer lugar, me gustaría aclarar que el concepto de punto negro desde los expertos en el mundo de las carreteras, concretamente desde los equipos de la Dirección General de Carreteras, se considera que no es un concepto muy acertado, ahora le voy a indicar por qué. Entre otras cosas, porque la identificación de tramos de concentración de accidentes se hace de acuerdo con una directiva establecida por la Unión Europea. La verdad es que mediáticamente el concepto de punto negro es bastante visual. En todo caso, en la Dirección General de Carreteras trabajamos no con los puntos negros sino que preferimos referirnos a los tramos de concentración de accidentes. Este es un concepto que está asociado a la existencia en la Red de Carreteras del Estado de ciertos tramos donde existe un riesgo de que se produzcan accidentes mayor que el existente en otras secciones de similares características de la Red de Carreteras del Estado. Para ello, en la identificación de estos tramos de concentración de accidentes además de los datos relativos a la accidentalidad con víctimas —tanto las mortales como heridos graves— se tiene en cuenta también el tipo de carretera, el tipo de zona así como el tipo de tráfico soportado por la vía. Con la metodología a la que ha hecho referencia su señoría, la metodología de la Asociación Europea de Automovilistas, no se analizan ni las causas que provocan los accidentes ni las características de las carreteras ni la zona en la que discurren, aparte de que tienen en cuenta tramos de un kilómetro con un índice de peligrosidad medio en los últimos años igual o superior a 9,6.

En definitiva, consideramos que se desvirtúa el análisis que realmente hay que hacer de los accidentes. Concretamente, en la N-122 en la provincia de Valladolid, se encuentra identificado efectivamente un tramo de concentración de accidentes entre los puntos kilométricos 357,9 y 358,4, a los que ha hecho referencia su señoría y que tiene una longitud de medio kilómetro, el cual se corresponde con la intersección de las autovías A-11 con la N-122 y con la V-30, la circunvalación de Valladolid donde existen dos glorietas.

En este sentido —por lo que se refiere a la Red de Carreteras de Castilla y León— se encuentran identificados un total de cinco tramos de concentración de accidentes, lo cual sumaría una longitud total de 2,7 kilómetros, que es el 0,05 % de la longitud total de la Red de Carreteras del Estado en la comunidad autónoma. Por parte de la Dirección General de Carreteras se realiza un análisis riguroso de todos estos puntos. Como medida inicial se procede a la identificación mediante carteles específicos de que existe ese tramo de concentración de accidentes y, por supuesto, se trabaja en colaboración con la Dirección General de Tráfico. A este respecto —no sé si lo conoce su señoría—, también quiero indicarle que la Dirección General de Carreteras lleva a cabo estudios detallados por parte de técnicos auditores que trabajan para la Dirección General de Carreteras donde se identifican todos los elementos que contribuyen a la formación de un tramo de concentración de accidentes. Es decir, en estos estudios se analizan la configuración de la vía, el entorno, las proximidades, con el objeto de definir las medidas para su tratamiento.

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

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Aunque la metodología sea distinta de la de la Asociación de Automovilistas Europeos o la del RACE, vemos que coincide la denominación de punto negro o tramo de concentración de accidentes. Que sea un porcentaje muy pequeño ese tramo de concentración de la N-122, mucho mejor, porque eso hará que sea más fácil tomar las medidas correctoras,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 32

y nos alegramos, por supuesto, de que se estén usando también los algoritmos de la DGT o los que sean, pero no nos ha detallado ninguna actuación en concreto en este tramo.

Por último, me gustaría insistir en que muchas veces —no digo que este sea el caso— se dedica menos atención a la conservación y mantenimiento no solo de carreteras, sino también de las líneas de ferrocarril, por su escasa visibilidad electoral; como siempre se dice, el mantenimiento no corta cinta. En todo caso, le agradeceríamos que nos detallara alguna actuación concreta.

Muchas gracias.

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

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

Los técnicos auditores, continuando con mi primera intervención, han analizado precisamente este tramo de concentración de accidentes, y fruto de ello hay una serie de actuaciones a corto y medio plazo que ahora le voy a detallar. En concreto, y por lo que se refiere a este TCA en la N-122 en Valladolid, que ha sido identificada, se ha hecho un primer análisis de cuáles son las causas de la accidentalidad. Primero, no se respeta la señalización de ceda el paso en los accesos a la glorieta. También hay una mala elección de los carriles a la hora de circular por su interior —es frecuente observarlo en gran parte de los conductores cuando circulan por las glorietas—. Asimismo, se realiza la salida de la glorieta de manera inadecuada. Del mismo modo, a veces hay retenciones por encontrarnos en hora punta que originan accidentes por alcances, que no son accidentes graves, sino accidentes que no producen lesiones, aunque sí problemas en la carrocería de los vehículos.

Como resultado del estudio que han llevado a cabo estos auditores y la propia Dirección General de Carreteras, se han propuesto una serie de actuaciones: el tratamiento de refuerzo y mejora de la señalización, del balizamiento del tramo y el repintado de las marcas viales y colocación del sistema de contención de vehículos, una vez que se sale. Todas estas actuaciones ya han sido ejecutadas. Actualmente, también estamos trabajando en la redacción de un proyecto para la construcción de un carril segregado para girar a la derecha y que permita que se conecte el ramal de enlace de la autovía VA-30 con la carretera multicarril N-122 Valladolid A-11 sin pasar por la glorieta, es decir, al segregarse estos tráficos disminuirá la accidentalidad, lógicamente. Cuando se lleve a cabo esta actuación mejorará notablemente este punto y esperamos que deje de ser un tramo de concentración de accidentes.

En su intervención previa ha hecho una alusión a la accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado. Me va a permitir que le invite a que me escuche mañana en la Comisión de Seguridad Vial, aquí en el Congreso, donde voy a hacer un análisis de un tema absolutamente apasionante para la gente que vivimos el mundo de las carreteras, que es la mejora de la circulación vial o de la seguridad vial, como quiera. En este sentido, quería indicar que durante los últimos cinco años se ha producido una mejora sustancial de la accidentalidad en la carretera N-122, habiéndose reducido los accidentes con víctimas en un 66,7 %. Además, ninguno de los accidentes registrados ocasionó víctimas mortales o heridos graves. Quiero remarcar que todas las actuaciones que realiza la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento tienen como objetivo la mejora del nivel de seguridad. De hecho, quiero indicar que se ha producido en los últimos años una mejora de la seguridad de la circulación vial. Concretamente, el riesgo de sufrir un accidente en la Red de Carreteras Estatales en Castilla y León, en este periodo 2012-2016, ha descendido a casi una quinta parte en este quinquenio.

Su señoría ha hecho referencia a las actuaciones que se producen dentro de la conservación y mejora de la seguridad vial, que quizá no son actuaciones tan vistosas, pero las actuaciones importantes, las grandes actuaciones de creación de nuevas infraestructuras y acondicionamiento tienen también el objetivo de la mejora de la seguridad. Es decir, cuando uno construye una autovía que sustituye a una carretera convencional es una mejora importante de la seguridad vial, porque las condiciones de circulación son distintas.

Quería insistir en el esfuerzo que se está haciendo en Castilla y León en conservación y explotación. En el año 2016 se destinaron 151 millones de euros y, gracias al presupuesto que se realiza y a las inversiones que realiza la Dirección General de Carreteras, se está produciendo una tendencia en el descenso de la mortalidad en las carreteras estatales. En este sentido, su señoría habrá leído estos días

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 33

en la prensa que se ha producido un repunte en cuanto a la accidentalidad o el número de muertos en las carreteras, pero quiero destacar que en lo que se refiere al presente año, tomando como período de enero a septiembre del año 2017, el número de víctimas mortales en la red de carreteras se ha reducido un 8,9 %. Es cierto que en el resto de las carreteras, las pertenecientes a las comunidades autónomas y diputaciones, se ha producido un repunte del 3,5 %, pero, en definitiva, nuestro compromiso por la seguridad vial es claro y en él estamos trabajando creo que de manera importante.

Muchas gracias.

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

— DEL DIPUTADO DON JOSÉ MIGUEL CAMACHO SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONEXIÓN EN ALTA VELOCIDAD DE MADRID CON EXTREMADURA. (Número de expediente 181/000572).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, que es la que figura con el número 18. Es una pregunta del Grupo Parlamentario Socialista que va a formular el diputado don José Miguel Camacho Sánchez, a quien doy la palabra.

El señor **CAMACHO SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Niño, buenos días. El pasado día 11 de noviembre se produjo en Talavera de la Reina una manifestación donde hubo unas 40 000 personas que, entre otras cuestiones, solicitaban un tren de calidad, una conexión ferroviaria con Madrid en condiciones. El día 28 de ese mismo mes de noviembre 40 000 extremeños se desplazaron a Madrid —los que fueron en tren llegaron nada más que media hora tarde sobre el horario previsto, cuando lo normal es una hora o una hora y media; incluso la última incidencia, como ustedes denominan, en el trazado entre Madrid y Talavera de la Reina fue de cinco horas, 5 horas en hacer 100 kilómetros, lo cual es habitual, ya que llevamos unos meses donde en torno a unas 70 incidencias son las que ha habido en ese tramo—, repito, vinieron a Madrid a pedir un tren digno; no un tren de alta velocidad ni de altas prestaciones, sino un tren digno y que la comunicación entre Madrid y Extremadura se pueda hacer con determinadas garantías.

Por eso, el Grupo Socialista le pregunta hoy cuáles son las previsiones del Gobierno, del Ministerio de Fomento, para llevar adelante la conexión de Madrid con Extremadura; y recalco, Madrid con Extremadura, no lo que están haciendo ustedes en Extremadura, que ya nos lo ha dicho el ministro de Fomento en varias ocasiones. Ya sabemos por sus palabras, y esperemos que sea real, que en el año 2020 van a estar terminadas las obras del mejor cercanías del mundo entre Plasencia y Badajoz, porque en estos momentos no conectan con ninguna otra ciudad, y nos gustaría saber cuáles son esas previsiones para conectar ese tren de cercanías maravilloso con la capital de España, con Madrid.

Nada más y muchas gracias.

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

Señor Niño.

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

Señor Camacho, le puedo asegurar que desde el Ministerio de Fomento, por parte no solo del ministerio, sino de ADIF y Renfe, estamos trabajando intensamente para que Extremadura tenga un ferrocarril del siglo XXI. Concretamente, se está trabajando en la línea de alta velocidad que ha de conectar Madrid con Extremadura. El objetivo es cumplir los plazos que supongo le habrá escuchado al ministro. Se ha referido anteriormente al tramo entre Badajoz y Plasencia, en el que se han establecido dos hitos: al término del año 2019 finalizar las obras y el inicio de las pruebas de circulación y, el año 2020, para la finalización de este tramo como vía electrificada. También se está haciendo un esfuerzo importante para que la calidad de los servicios ferroviarios que a día de hoy se ofrece a los extremeños sea lo más alta posible, tanto por los trenes que se van a utilizar como por la propia infraestructura. Si me permite, yo creo que el propio presidente Fernández Vara ha indicado en declaraciones que el actual equipo ministerial, junto con Renfe y ADIF, son los que más en serio se han tomado la problemática del tren a Extremadura. Con lo cual, pediría un cierto margen de credibilidad, reconociendo el pasado de esta línea. Le puedo garantizar que en el Ministerio de Fomento estamos dando el mayor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 34

impulso de la historia reciente a la ejecución de esta infraestructura ferroviaria que conectará con Extremadura.

Muchas gracias.

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

El señor **CAMACHO SÁNCHEZ**: Muchas gracias.

Le decía al final que no me contara lo de Extremadura, que ya lo sabemos, y es lo que usted me acaba de contar: lo de Extremadura. De lo que yo le he preguntado, no me ha dicho absolutamente nada, pero como en una pregunta anterior de mi compañero César Luena usted hacía mención a que lleva trabajando en materia de infraestructuras en este país desde el año 1998, luego con el parón de 2004 a 2011, y a continuación de 2011; pues hablemos del pasado —si le parece a usted bien— para saber de dónde venimos y qué es lo que hay que hacer de aquí en adelante.

Allá por finales de los años noventa fue cuando se tomó la decisión por el Gobierno del Partido Popular, con el señor Aznar a la cabeza, de llevar adelante la línea Madrid-Lisboa. En el año 2003 esto se ratificó en una conferencia hispano-lusa, donde se llegó al acuerdo con el Gobierno portugués de llevarlo adelante. En el año 2004 ustedes perdieron las elecciones, ganó el Partido Socialista, que gobernó este país, y hasta ese momento, ¿qué era lo que habían hecho en este país con respecto a la línea Madrid-Lisboa? Exclusivamente el encargo del informe de impacto medioambiental.

Cuando llegó el Gobierno socialista, ese informe de impacto medioambiental se paró y se hizo otro. ¿Por qué? Porque ustedes habían puesto en marcha un informe de impacto medioambiental exclusivamente para un trazado como el de Madrid-Sevilla, solo para viajeros. Se tomó la decisión —con la que se puede coincidir o se puede discrepar— de que fuera mixto, viajeros y mercancías, por tanto, había que hacer un informe de impacto medioambiental nuevo. Eso lo empezó a hacer un Gobierno socialista, porque hasta ese momento, ustedes, en el año 2004, cuando dejan el Gobierno, es lo único que habían hecho en todo el trazado Madrid—límite con la frontera portuguesa, no ya con Lisboa, porque es otra cuestión distinta.

Durante ese espacio de tiempo se hace ese informe de impacto medioambiental y se empiezan a licitar ya las obras en el tramo extremeño por un Gobierno socialista —espero que usted no me rebata eso—, y en el año 2011 el Partido Socialista dejó el Gobierno. Pero en el año 2010, que fue cuando el Partido Socialista hizo el último presupuesto —para el año 2011—, el Partido Socialista dejó en los presupuestos exactamente la cantidad de 1658 millones euros —están aquí las fechas, por si acaso tiene usted alguna duda— (**Muestra unos escritos**) para el tramo entre Madrid y Oropesa, que es sobre el que le he preguntado ahora, la conexión entre Madrid y Extremadura.

No solo dejó hecho esto, sino que dejó hechos y adjudicados —están en el *Boletín Oficial del Estado*— todos los proyectos constructivos del tramo entre Madrid y Oropesa, subdivididos en siete adjudicaciones distintas —están aquí las fechas— (**Muestra un escrito**), en octubre del año 2010, y ustedes llegaron al Gobierno en las elecciones del mes de diciembre de 2011. ¿Qué hicieron después? En el presupuesto de 2012 desapareció todo el dinero y no se ha hecho absolutamente nada en ese tramo entre Madrid y el límite con Extremadura durante el espacio de tiempo que ustedes llevan gobernando. Esa es la realidad de lo que ha ocurrido, y ahora, hace muy poquitos meses, fue el ministro de Fomento a Talavera de la Reina —yo creo que le engañaron y pensaba que estaba en Talayuela, porque solamente habló de Talayuela— a explicar qué era lo que se iba a hacer. Y ahora han tomado la decisión, en la que se puede coincidir o discrepar —hay cuestiones a favor y en contra—, del nuevo trazado entre Madrid y Extremadura por Toledo capital, y han sacado ya el nuevo informe de impacto ambiental. ¿Por qué? Porque el anterior les había caducado porque no habían ejecutado absolutamente ni un solo euro en ese tramo. Esa es la realidad.

No podemos esperar más. No puede esperar más la gente de Extremadura que se tiene que desplazar hasta Madrid. No puede esperar más la gente de mi ciudad, de Talavera de la Reina, para venir a Madrid. No podemos esperar más, señor Niño. Esa es la realidad y lo que le pedimos es que se comprometan, que nos digan qué es lo que van a hacer y cuándo lo van a hacer. Eso es lo que queremos.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 35

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

Señor Camacho, no le voy a hacer un relato de lo que ha ocurrido entre 2004 y 2011, pero sí me va a permitir que le recuerde que en 2011 sobre la inversión prevista solamente se había invertido el 10 % y el señor presidente Rodríguez Zapatero dijo en el año 2004 que se pondría en servicio en el año 2010. Pero es que a finales del año 2011 estaban todavía pendientes de licitar la mayoría de las obras. Lo que sí hicieron fue remitir en junio del año 2011 al *Diario Oficial de la Unión Europea* anuncios de los contratos de colaboración público-privada por más de 3200 millones de euros, por cierto, sin informe del Ministerio de Hacienda, porque ninguno de los contratos derivados de la colaboración público-privada que anunciaron en el sistema ferroviario tenía el informe favorable del Ministerio de Hacienda.

En el día de hoy hay una serie de compromisos y de actuaciones que hay que llevar a cabo y, como me pregunta por el Madrid-Oropesa, sabe que hemos licitado el estudio informativo, se va a adjudicar en los próximos días, y ello es el paso necesario para avanzar en la redacción de los proyectos y la licitación de las obras. Se ha incluido el paso por Toledo porque creemos que el hecho de que se puedan conectar dos ciudades, la primera y la segunda ciudad en número de habitantes de Castilla-La Mancha, es un elemento importante en esta línea ferroviaria. Entre Talayuela y Plasencia se han hecho los trámites para llevar a cabo la contratación de los proyectos en los tramos entre Arroyo de Santa María y Navalmoral de la Mata y Malpartida-Plasencia y la estación de Plasencia-Fuentidueñas y se va a iniciar la tramitación para la licitación de los proyectos restantes para completar el tramo entre Talayuela y Plasencia.

En el caso concreto de Plasencia y Badajoz, al que no le gusta a su señoría que me refiera, una vez que se finalice habrá una mejora sustancial de los tiempos de viaje de Madrid con Extremadura, que yo creo que no solamente, como ha dicho antes, se trata de un tren de cercanías, sino que va a servir también para los tráficos de largo recorrido. A este respecto la inversión ejecutada al día de hoy es de 971 millones de euros. También quiero indicar que en este tramo entre Plasencia y Badajoz quedan todavía actuaciones por realizar relativas a la duplicación del tramo entre Cáceres y Mérida, y se va a iniciar el expediente de contratación del proyecto del tramo Cuarto de la Jara-Arroyo de la Albuera de manera inminente. Con todo ello se va a conseguir que se finalicen las obras en el horizonte de 2020 si consideramos la línea electrificada entre Plasencia y Badajoz, y habrá una mejora sustancial de los tiempos de viaje, ya que va a producir una disminución de los tiempos de viaje de una hora y media, que creo que es muy importante de cara a la comunicación con Extremadura. Cuando la línea de alta velocidad esté finalizada —se ha establecido un calendario que se está cumpliendo por parte del Ministerio de Fomento y que fue anunciado, como ha dicho su señoría, en Talavera de la Reina—, tendremos unos tiempos de viaje competitivos entre Madrid y Badajoz.

Otro tema que lógicamente preocupa en Extremadura es la mejora de los servicios ferroviarios actuales. Se han puesto en marcha una serie de medidas, entre julio y octubre, y con ellas ya se están reduciendo de manera significativa las incidencias que había hasta ahora. Además, a principios de este mes de diciembre ha comenzado a funcionar el puesto técnico para atender los trenes de manera inmediata, con el fin de resolver rápidamente las posibles incidencias. En paralelo, se está trabajando en la instalación de un taller de reparación de vehículos en Extremadura y, el próximo 1 de marzo, entrará en servicio con trenes remodelados recientemente, el nuevo Talgo Extremadura, cuyos billetes ya se pueden adquirir desde el día 1 de diciembre.

Estas son las actuaciones que estamos llevando a cabo: por una parte, trabajamos en la línea de alta velocidad, así como en la línea convencional, donde se están llevando a cabo algunas actuaciones, pues hay una mejora en la señalización que va a permitir una mayor frecuencia de los trenes y, por otra parte, estamos realizando las mejoras que le he citado de aquellas actuaciones que puedan prever y atender de manera rápida cualquier incidencia en la circulación de los trenes. En definitiva, este es el trabajo que estamos haciendo y el compromiso con Extremadura, y que a lo largo de los próximos meses los ciudadanos podrán comprobar.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 36

— **DEL DIPUTADO DON HERICK MANUEL CAMPOS ARTESEROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE VALORACIÓN DEL INFORME ELABORADO POR LA ASOCIACIÓN VALENCIANA DE EMPRESARIAS SOBRE «ESTADO ACTUAL DEL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO TRAMO A TRAMO» (ENTRE LA FRONTERA FRANCESA Y ALGECIRAS). (Número de expediente 181/000577).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, la número 19. Es una pregunta del Grupo Parlamentario Socialista que va a formular el diputado don Herick Manuel Campos Arteseros, a quien doy la palabra.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Gracias, presidente.

Esta pregunta quiere poner en valor el trabajo técnico y social que está haciendo la Asociación Valenciana de Empresarios para reivindicar el corredor mediterráneo, y también para evidenciar tanto su importancia para el desarrollo de España como la lentitud y falta de inversiones para concluir los diferentes tramos. Espero que se tenga en cuenta la posición de la Asociación Valenciana de Empresarios y, por tanto, desde el PSV no queremos hacer un uso partidista de este informe, sino retomar, recoger el espíritu que ya trasladó el presidente de la Generalitat valenciana, Ximo Puig, al ministro de Fomento, reivindicando un acuerdo institucional, social y económico en torno al corredor que permita avanzar estas obras. Por eso, le pregunto: ¿Qué valoración hace el Gobierno de España del informe elaborado por la Asociación Valenciana de Empresarios sobre el estado actual del corredor del Mediterráneo tramo a tramo?

Gracias.

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

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

Señoría, me va a permitir indicarle, antes de comentarle la valoración de este informe al que hace referencia su señoría, que desde el Ministerio de Fomento consideramos que el corredor mediterráneo es un gran proyecto europeo, una prioridad política económica y social, dado que relaciona al 48 % de la población española, y las regiones que une, y suponen el 44 % del producto interior bruto. Además, a través de este corredor se desarrolla la mitad del tráfico de mercancías. Las actuaciones que están en marcha tienen como objeto, como conoce su señoría, que el tráfico ferroviario de mercancías se pueda realizar en ancho estándar o en ancho internacional desde los distintos puntos del corredor hacia Francia y hacia el resto de Europa.

El Ministerio de Fomento viene mostrando su respeto y voluntad de diálogo hacia todas las iniciativas que se están promoviendo en el entorno del corredor mediterráneo y, concretamente, a la que hace referencia su señoría, al informe que ha sido realizado por la Asociación Valenciana de Empresarios y también otras instituciones. Prueba de ello ha sido el propio compromiso y la asistencia del ministro de Fomento el pasado mes de octubre al encuentro que ha sido organizado en Madrid ante empresarios y representantes de la sociedad civil, en la que aseguró que el Gobierno va a cumplir con todos sus compromisos. El informe de la Asociación Valenciana de Empresarios que fue presentado el 13 de noviembre en La Encina —también hay un segundo chequeo semestral de dicho informe— recoge expresamente que este Gobierno ha dado un importante impulso a las actuaciones y cita a título de ejemplo una serie de hitos, concretamente, la licitación el pasado mes de septiembre de 2017 de los estudios informativos de la nueva línea de alta velocidad Valencia-Castellón y del túnel pasante de Valencia, que serán adjudicados próximamente; también el análisis que estamos realizando de la conexión con el aeropuerto de Alicante y el estudio informativo de la variante de Elche, que va a permitir conectar a la estación de alta velocidad de Elche con la estación de cercanías de Elche; asimismo, la presentación del proyecto para alta velocidad Murcia-Almería, que anunció el ministro, y en el que los seis tramos restantes de la conexión de alta velocidad entre Murcia y Almería podrán licitarse en su totalidad durante el segundo trimestre del año 2018. La presentación por el ministro del plan de mejora integral de Almería-Granada es otro de los hitos que destaca esta asociación, que va a tener una inversión de 363,5 millones de euros.

Quiero reiterar el esfuerzo especial que está haciendo el Ministerio Fomento para dialogar con las comunidades autónomas implicadas, así como con todo el sector. Prueba de ello ha sido el importante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 37

número de reuniones que ha habido con todas las comunidades autónomas por las que discurre el corredor. Asimismo, me gustaría destacar la existencia de un coordinador de este corredor mediterráneo, que está realizando un seguimiento pormenorizado de todas las actuaciones en marcha, lo que tiene que permitir garantizar una visión global de dicho corredor.

Gracias.

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

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Sin duda, ha habido un cambio de percepción del Gobierno de España de la importancia de este corredor y es cierto que se están tomando medidas y se está hablando con las comunidades autónomas y que, como dice usted, se ha nombrado además a un coordinador. También es cierto que hay determinadas actuaciones que se están realizando y que van a coger un ritmo adecuado pero, por contra, tenemos todo lo que ha pasado antes, que también usted debe reconocer. Alguien puede decir: No, pero es que ustedes lo dejaron así; ya, pero es que nosotros llevamos la línea de alta velocidad del AVE a Valencia, es que a nosotros nos quedaron 30 kilómetros de catenaria para que el AVE llegara a Alicante y ya había llegado a Albacete, y además ya se estaba utilizando, a través de un intercambiador, la alta velocidad para los trenes a Alicante. Es que le quedaron 60 kilómetros para Murcia, 60 kilómetros, llevan ustedes más de cinco años en el Gobierno y no han sido capaces ni de acabar. Además, hay cosas que yo no entiendo aun y creo que los ingenieros de ADIF, tampoco. Tenemos una buena plataforma de ancho ibérico, tenemos una plataforma que hacemos para ancho internacional, pero ahora vamos a coger las de ancho ibérico las ponemos en la plataforma de ancho internacional y después vamos a coger las vías de ancho internacional y las vamos a poner donde están las de ancho ibérico. — Espero que los miembros de la Comisión me hayan seguido porque esto es lo que se ha hecho en un trazado entre Valencia-Xàtiva y Xàtiva-La Encina, y usted lo sabe—. ¡No acabo de entender qué despilfarro de dinero! Luego desarrollan medidas que intentaban acelerar el proceso, y decían: vamos a hacer que llegue rápido a la planta de Almusafe —que si no es principal planta de fabricación de vehículos de España, debe ser la segunda—, y creo que a día de hoy no ha llegado aún. Allí se ha hecho foto hasta el Tato, incluso fotografías nocturnas en las obras. Efectivamente, hace falta ese impulso. Me ha gustado escucharle, porque aquí, en el informe de los empresarios (**Muestra una imagen**), viene muy bien marcado el trazado, y el trazado del corredor es uno, no dos. He oído hablar a algún miembro del ministerio de los dos trazados del corredor mediterráneo. No hay dos trazados; si se quiere desviar fondos o inversiones o créditos de la Unión Europea a otro corredor, que se diga, pero por Madrid no pasa el corredor mediterráneo; eso lo digo yo. Ni yo ni este grupo decimos que no se tenga que hacer; al contrario, hay que hacer los corredores que necesita España para ser más competitivos, pero en reiteradas ocasiones he oído a representantes del ministerio hablar de los dos trazados del corredor mediterráneo y una de las líneas pasaba por Madrid. Es evidente que todos nacimos en el Mediterráneo, pero el Mediterráneo está donde está y no pasa por Madrid.

Algunos informes —ahí vienen explicados— dicen que se ha avanzado, y otros dicen que queda mucho por hacer. Vuelvo a reiterarlo, lo que piden en muchos tramos es doble plataforma de ancho internacional. Esto no lo puede decidir ni usted ni yo —bueno, usted a lo mejor está más capacitado que yo— ni en general un partido; para eso están los técnicos de ADIF, y los técnicos de ADIF le han dicho a los cargos políticos del ministerio que hay zonas donde vamos a tener que hacer doble plataforma de ancho internacional porque la combinación del tráfico de mercancías, más pasajeros, más una línea al lado del tercer carril no cabe y vamos a provocar cuellos de botella. En este sentido, es necesario que vayamos concretando a dónde va a parar el corredor mediterráneo, no vaya a ser que empiecen a circular trenes de 750 metros y no tengan ningún sitio —por ejemplo, en la provincia de Alicante ocurre— donde parar para carga y descargar; cosa que sería curiosa, que tardáramos mucho en hacer el corredor y cuando lo tuviéramos en marcha el tren no pudiera parar en ningún sitio para cargar y descargar. Es importante que se llegue a acuerdos no únicamente sobre dónde van a ir las zonas logísticas, sino también sobre las cosas que tienen que hacer el ministerio en esas zonas logísticas y las cosas que tiene que hacer la Generalitat, sobre todo en el acceso a carreteras.

Los presupuestos deben ir consignándose. Usted ha hablado ahora casi de 300 millones invertidos. Yo lo he seguido año a año. En 2012 no se hizo nada, cero patatero, incluso se retrasó la línea de alta velocidad a Alicante. En 2013 había una cantidad insuficiente y en 2014 había una buena cantidad, más de 200 millones para la provincia de Alicante, y se fue repitiendo en 2015, en 2016 y 2017, pero ejecutarse

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 38

no se ejecutó nunca. Creo que la voluntad del Gobierno es esa, y usted sabe que la voluntad de la Generalitat Valenciana también es que alcancemos acuerdos sobre fases, calendarios, procesos y que sumemos sinergias de ambos Gobiernos sabiendo que la Generalitat no tiene mucha capacidad financiera, conforme está la financiación autonómica en este momento, que tiene un déficit de financiación brutal, como bien sabe el Gobierno porque lo dicen los expertos. Somos incapaces de hacer algunas cosas que nos gustaría hacer por iniciativa propia, pero como son competencia del Gobierno, las tendrá que hacer directamente el Gobierno.

Acabo. Ha hablado de la conexión al aeropuerto pero ha caído la conexión al puerto de Alicante, que en su momento se llegó a contemplar y, que yo sepa, en los últimos mapas que he visto del Gobierno no estaba. Nuevamente reitero las gracias a la Asociación Valenciana de Empresarios por el esfuerzo realizado. Como usted bien sabe porque conoce este documento, la Agenda Valenciana de Infraestructuras, la voluntad del Partido Socialista y en este caso concreto del PSPV-PSOE y de la Generalitat Valenciana es llegar a acuerdos con ustedes no para que esta agenda valenciana se lleve a cabo precisamente mañana, pero sí para que con lealtad institucional marquemos tiempos y plazos.

Muchas gracias.

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

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

Señoría, tiene un error en cuanto al corredor del Mediterráneo. Si quiere le envío cuál es la configuración definida para la correspondiente red transeuropea, porque sí tiene un ramal que pasa por Madrid. Otra cosa es que el Mediterráneo no pase por Madrid. **(El señor Campos Arteseros: No pasa por Madrid)**. Pero, desde luego, es como le digo; créame. Se lo envío, está a su disposición. **(El señor Campos Arteseros, mostrando un mapa: Aquí está el mapa y no está Madrid)**. Yo le hablo del mapa en el que figura la red transeuropea. Como sabe, la red transeuropea tiene red básica, red global y tiene también los corredores básicos, que son el corredor del Atlántico y el del Mediterráneo.

A finales de 2011, cuando llega el Partido Popular, se encuentra con que hay planificadas unas inversiones por un importe de 51 300 millones de euros, lo cual era absolutamente imposible de llevar a cabo. Por ello, el Gobierno del Partido Popular decide realizar una planificación realista y hace una cosa importante también y es que en noviembre de 2013 la Unión Europea determina que el corredor del Mediterráneo es uno de los nueve corredores básicos de la red transeuropea. Entonces se plantea una solución para dar una respuesta en el plazo más breve posible, una solución técnica que permita compatibilizar en la misma plataforma los dos anchos, el ancho estándar y el ancho ibérico, mediante la implantación del tercer carril. En ese sentido se ha estado trabajando durante estos años.

Ha hecho referencia a algunas actuaciones dentro del corredor. Quiero indicarle a su señoría que fue el Gobierno del Partido Popular el que culminó y puso en servicio el tramo entre la frontera francesa y Barcelona y también el que puso en marcha los primeros servicios internacionales de viajeros entre España y Francia. Asimismo, realizó el acceso provisional al puerto de Barcelona. Desde Barcelona a Tarragona estaba en servicio en el año 2008 la conexión desde Tarragona a Barcelona, pero para las mercancías en ancho estándar ha habido que continuar con las obras que estaban absolutamente paradas entre Castellbisbal-Tarragona y Tarragona-Vandellós. Entre Vandellós y Castellón, la previsión actualmente del Ministerio de Fomento, como conoce su señoría, es cambiar el ancho sobre la plataforma existente y para ello se están redactando los proyectos, de tal forma que el cambio de ancho esté ejecutado en el año 2020. Desde Castellón a Valencia, aparte de la instalación del tercer carril en una de las vías —en una segunda fase se prevé que exista el tercer carril en la segunda vía—, como conoce su señoría, porque además lo he dicho anteriormente, se está adjudicando el estudio informativo para un nuevo trazado entre Valencia y Castellón, de tal forma que esperemos que esa línea nueva esté en servicio cuando el tráfico ferroviario, sobre todo el de mercancías, lo necesite.

También querría destacar, dentro de este corredor mediterráneo, las inversiones que se están realizando con cargo al fondo ferropuerto para permitir conectar los puertos a este corredor, porque las mercancías que van a alimentar este corredor procederán de los distintos puertos del corredor del Mediterráneo. Entre Valencia y el nudo de La Encina, respecto a lo que ha estado contando del cambio de la vía, era lo que estaba planificado... **(El señor Campos Arteseros: No, no)**. Sí, sí. Estaba planificado así desde el principio. Allí lo que se ha hecho ha sido una nueva infraestructura que inicialmente se puso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 39

en servicio en ancho ibérico, con traviesa polivalente, y cuando el corredor tenga ancho internacional esas dos vías tendrán que emigrar al ancho internacional, y hay que recuperar la línea ferroviaria que en su momento se quedó fuera de uso con ancho ibérico para permitir las circulaciones que pueda haber en ancho ibérico, pues, aunque serán residuales las de viajeros, pueden existir las de mercancías. Entre La Encina y Monforte del Cid y Alicante se puso en servicio por el Gobierno del Partido Popular en junio de 2013. Además, ha hecho referencia al ramal de mercancías de acceso al puerto de Alicante. Este ramal de mercancías está en servicio desde septiembre del año 2014. **(El señor Campos Arteseros: Pero no con el ancho internacional con el corredor)**. Bueno, pero tendrá ancho internacional cuando el corredor lo tenga, porque no vale para nada que el puerto de Alicante esté conectado ahora mismo al ancho internacional porque no hay ninguna mercancía que pueda salir por ahí. Está previsto que cuando exista ancho internacional en el corredor habrá también conexión con el puerto de Alicante.

También se está trabajando desde Monforte del Cid hasta Murcia, con los trabajos de soterramiento de Murcia que conoce su señoría. En el tramo entre Murcia y Cartagena se están ultimando los trámites para licitar los proyectos de implantación del ancho estándar mediante el tercer carril, así como la electrificación de la línea actual. Aparte, se ha aprobado un estudio informativo que va a permitir que se pueda licitar la redacción del proyecto denominado baipás de Beniel. Asimismo hay un programa para la ejecución de las obras entre Murcia y Almería; también entre Almería y Granada, donde se ha presentado una inversión de más de 350 millones de euros que va a permitir no solamente electrificar esta línea sino también que tenga ancho internacional. Además, entre Granada y Antequera se han acabado las obras y se está ya en la fase de pruebas; y entre Antequera y Algeciras se están llevando a cabo actuaciones de renovación de vía y mejora de las instalaciones de seguridad y se están finalizando los trámites para poder contratar la redacción de los proyectos para la electrificación entre Boadilla y Ronda.

Con ello creo que he dado una perspectiva de todas las actuaciones que se están realizando en este corredor. Por supuesto, agradecemos la colaboración de todas las organizaciones y también de las administraciones, porque es un proyecto que tenemos que llevar a cabo entre todos.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARGARITA PÉREZ HERRÁIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INFORMACIÓN SOBRE EL PROTOCOLO FIRMADO ENTRE EL ALCALDE DE LUGO, EL CONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE DE LA XUNTA DE GALICIA, EL PRESIDENTE DE ADIF Y EL MINISTRO DE FOMENTO PARA LA CONEXIÓN DE LA CIUDAD CON LA ALTA VELOCIDAD Y LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ESTACIÓN INTERMODAL (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/017225). (Número de expediente 181/000596).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día con el número 20.º, de la diputada del Grupo Parlamentario Socialista doña Margarita Pérez Herráiz, a quien doy la palabra.

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: Muchas gracias, presidente.

Señor Niño, hoy ya tenemos su respuesta pero evidentemente no la teníamos cuando se recalificó la pregunta. Usted y yo tenemos diferentes planteamientos políticos y son legítimos los dos, pero, por favor, lo menos que se le puede pedir al Gobierno es seriedad. No es serio que en abril dijeran que no había ningún protocolo firmado con los ayuntamientos de la provincia de Lugo y en noviembre digan que el protocolo de agosto de 2010 sigue vigente. También preguntamos por la comisión de seguimiento que consta en dicho protocolo y respondieron, pero digamos que hablando del tiempo, sin decir nada. Queremos que se dé cumplimiento al protocolo firmado y un primer paso sería que se reuniera la comisión de seguimiento. ¿Cuándo convocarán dicha comisión?

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

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 40

Señoría, efectivamente hace unos meses le indicó el Gobierno que está comprometido con la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Lugo y que Lugo contará desde luego con una estación del siglo XXI. Existe un protocolo del 4 de agosto de 2010 entre el Ministerio de Fomento, la Xunta, el Ayuntamiento de Lugo y ADIF para la implantación de una estación intermodal que integraría tanto los servicios ferroviarios como los servicios de transporte urbano. Los objetivos los conoce su señoría perfectamente y no se los detallo. Este protocolo, lo mismo que ha ocurrido con otros protocolos, es una declaración política y realmente el protocolo debe avanzar hacia un convenio, un convenio que nunca se suscribió porque en definitiva el convenio es el instrumento donde deben materializarse unas previsiones con acuerdos de financiación concretos por parte de todas las administraciones. Efectivamente, como conoce su señoría, en octubre de 2010 se licitaron los servicios para la redacción de los proyectos básicos de construcción de la estación intermodal de Lugo, que incluye también la supervisión de las obras; luego se adjudicó el concurso, ADIF redactó un documento de alcance de los proyectos básicos de construcción de la nueva estación de Lugo y en noviembre se redactó el anteproyecto de la nueva estación intermodal de Lugo.

En cuanto al proyecto de la estación, en el Ministerio de Fomento estimamos que se trata de un proyecto faraónico y creemos que se ha diseñado sin haber cuantificado el incremento real que va a haber de los viajeros que podría tener la estación, y prueba de ello es que se proyectaba un nuevo edificio de viajeros que iba a contar con una superficie en planta de 1300 metros cuadrados. En este contexto, ¿qué es lo que se considera en el Ministerio de Fomento? Pues que, en todo caso, la planificación y la ejecución de las obras debe ajustarse a la previsión de la demanda porque, en definitiva, una estación faraónica luego hay que mantenerla. Por ello, desde el Ministerio de Fomento se ha planteado una primera fase en la que se llevarían a cabo los trabajos necesarios para la mejora de la explotación y accesibilidad de la estación, dejando para fases posteriores actuaciones que sean necesarias cuando así lo prevean el incremento en el número de viajeros. En ese sentido ha habido unas obras de mejora de la accesibilidad de los viajeros que ha consistido en la dotación de ascensores para permitir la accesibilidad del paso inferior entre andenes. También se han hecho mejoras en los andenes para permitir facilitar el acceso a los trenes, una mejora de la pavimentación y los bordes de los andenes y además se han ejecutado obras de mejora de las condiciones de iluminación y eficiencia en la región.

Quiero señalar que el pasado mes de agosto de 2017 se ha celebrado una reunión con la Xunta para retomar los estudios previos de la terminal de autobuses que, como conoce su señoría, tiene que integrarse en la estación intermodal de Lugo. Por su parte, la Xunta está realizando un análisis de la oferta y la demanda del transporte público y el pasado 18 de octubre ha habido una reunión entre la Xunta y ADIF en la que la comunidad autónoma informó a ADIF que se han retomado los trabajos para estudiar la implantación de la estación de autobuses en los terrenos ferroviarios. En definitiva, las actuaciones que se vayan a llevar a cabo tienen que atender al incremento de la demanda de la estación y planificaremos las actuaciones de acuerdo con las necesidades.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.
Señora Pérez Herráiz.

La señora **PÉREZ HERRÁIZ**: Gracias, presidente.

Señor Niño, sin servicios no puede haber usuarios de los servicios y entonces esta dinámica nunca la vamos a romper. ¡Cómo va a haber pasajeros si los servicios de conexión ferroviaria con la ciudad de Lugo son nefastos! Pasó mucho tiempo como para poder justificar que no se convoque la comisión de seguimiento, no me respondió una vez más sobre el protocolo. Además, la alcaldesa de Lugo solicitó a Fomento que haga la correspondiente convocatoria como presidente que es Fomento de la comisión de seguimiento y no solo no lo hicieron, sino tampoco contestaron a esta solicitud. Señor Niño, decir la verdad y tener relaciones educadas es lo menos que se puede pedir y ustedes no están haciendo ninguna de las dos cosas. ¡Qué menos que responder! Lo que consideren, pero responder a la comunicación de una alcaldesa. El protocolo representa la expresión de la voluntad política de los firmantes, es verdad, aunque con posterioridad habría que firmar los correspondientes convenios y, como ustedes reconocen ahora, el protocolo sigue vigente. Por tanto, o se cumple el compromiso político, que es el protocolo, o quien no tenga intención de cumplirlo tendría que denunciar el protocolo y también lo pone en el mismo protocolo, y ustedes no hicieron ni lo uno ni lo otro.

Usted y yo ya hemos debatido sobre la falta de compromiso del Gobierno respecto a la conexión de Lugo con la alta velocidad y para construir la estación intermodal. Al Partido Popular antes de gobernar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 41

todo le parecía poco y ahora poco les resulta demasiado. Ya pusimos en evidencia sus incumplimientos, pero ahora intentan, además de no cumplir, generar confusión y, casi a la vez que aprueban en el Parlamento de Galicia que la alta velocidad llegue a Lugo, la Xunta publica la licitación de estudios previos para una estación que integre tren y carretera, cuando los estudios ya se tenían e incluso, como usted dijo, se había contratado el proyecto.

Usted hizo referencia en nuestro anterior debate a una estación faraónica y hoy la ha hecho otra vez. Supongo que no conoce Lugo porque si lo conociera sabría que no queremos una estación faraónica además de porque somos responsables, porque le aseguro que desentonaría. Además, tampoco queremos, como me dijo usted hace unos meses, modernizar las vías y reducir los tiempos de conexión con Ourense. Queremos la conexión por alta velocidad entre Lugo y Ourense que estaba prevista e incluso contratados los proyectos de varios tramos y una estación intermodal que, además de integrar el transporte de viajeros por tren y por carretera, sea adecuada para la alta velocidad, cuyo proyecto también estaba contratado.

Si el problema para usted es que el diseño de la estación que estaba previsto no le parece satisfactorio —son siete años de retraso sin ninguna comunicación con el resto de los miembros que firmaron el protocolo—, hagan ustedes una propuesta y, como comprenderá, 75 000 euros que pone la Xunta para estudios previos es no avanzar nada. Se puede entender que haya algún retraso porque hubo menor disponibilidad económica, aunque se están excediendo con tanto retraso, pero lo que no se puede entender es que desaparezcan los proyectos previstos y que Lugo quede desconectada de la alta velocidad y, por tanto, en inferioridad de condiciones con respecto a las otras provincias gallegas. Seguimos insistiendo, a ver si poniendo en evidencia sus incumplimientos, rectifican. ¿Incluirán en los próximos presupuestos la conexión por alta velocidad entre Lugo y Ourense? ¿Incluirán en los próximos presupuestos la estación intermodal compatible con la entrada en Lugo de la alta velocidad?

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

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

Señoría, le reitero el compromiso con la alta velocidad y con la estación intermodal de Lugo por parte del Ministerio de Fomento. En este sentido se van a desarrollar las acciones en el futuro. Mal no debemos estar haciéndolo porque el número de viajeros en la estación de Lugo se está incrementando. En el periodo 2012-2015 se ha producido un incremento del 45,6 %, pasando a recibir la estación de Lugo 46 900 viajeros. En el año 2016 se ha producido un incremento del 32 % para llegar a 61 900 viajeros y en noviembre de 2017 ya se habían alcanzado 61 600 viajeros, lo cual supone un 8,1 % más que en el año anterior. Como he dicho, estamos comprometidos con la conexión ferroviaria entre Ourense y Lugo. Se está avanzando en los trabajos, con el objetivo, que es lo importante, de reducir los tiempos de viaje, tal y como fue anunciado de manera conjunta por el ministro de Fomento y el presidente de la Xunta, al entorno de las tres horas. En este sentido, como también conoce su señoría, estamos completando las obras de la variante de Puebla de San Julián. Las obras han sido finalizadas, tenemos una inversión cercana al cien por cien y nos encontramos en la fase de pruebas previas a la puesta en servicio, que va a suponer una mejora en este itinerario. También estamos trabajando en el estudio de las variantes de trazado de Os Peares y Rubián. Y por parte de ADIF están planificadas actuaciones de inversión: por un lado, la electrificación que queda pendiente entre Monforte y Lugo y, por otro, la renovación y mejora de los tramos donde no se vayan a ejecutar las variantes a las que me he referido anteriormente, así como la supresión de los pasos a nivel. En definitiva, con estas actuaciones se determinarán las necesidades para la estación de Lugo y tenga la garantía de que Lugo tendrá una estación del siglo XXI.

Con respecto a la convocatoria de la reunión de la comisión de seguimiento, ahora estamos trabajando en algunos estudios. Me he referido a las reuniones que ha mantenido ADIF con la Xunta para coordinarse en la instalación de la estación de autobuses en terrenos ferroviarios y al estudio de demanda que está haciendo la Xunta. El protocolo está vigente y, por supuesto, en el momento en que se estime necesario se celebrará esa reunión para poder avanzar en la estación y en lo definido en el protocolo que se firmó.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 42

— DEL DIPUTADO DON JAIME MIGUEL MATEU ISTÚRIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE AVANCES PRODUCIDOS EN LA MEJORA DE LAS CONEXIONES FERROVIARIAS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA. (Número de expediente 181/000403).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta, que es la que figura en el 7.º punto en el orden del día. Es una pregunta del Grupo Parlamentario Popular que formula el diputado don Jaime Miguel Mateu Istúriz. Tiene la palabra.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señor presidente, señor Niño, muchas gracias.

Señor presidente, agradezco mucho su comprensión, porque ha sido una mañana interesante en cuanto a comparencias, siempre en aras de la defensa del bienestar de los españoles y de los intereses de España, también fuera de nuestro territorio.

Como siempre, me gusta comenzar mis intervenciones agradeciendo al señor Niño ese conocimiento tan exhaustivo que tiene de todas las infraestructuras que existen en España, a la par que a su equipo que hoy le acompaña, que son estrechos y fieles colaboradores en todos los temas que siempre nos traen aquí perfectamente trabajados.

Dada la importancia que tiene este avance en las infraestructuras ferroviarias con Francia, permítanme decir por qué Francia es un país con el cual nuestras infraestructuras tienen que ser muy potentes para dar solución a todas las cuestiones macroeconómicas que se plantean con nuestro país vecino. Así, podemos decir que Francia es el primer socio comercial de España. Es el primero en cuanto a nuestras exportaciones, que representan prácticamente el 15 % de las que se han realizado. Es nuestro segundo mayor proveedor, con un 10,8 % del total de nuestras importaciones. Es el cuarto país en inversión con un *stock* de inversión en el año 2014 —que ya está muy bien cerrado y comprobado— de 37 023 millones de euros, un 11,2 % de la inversión total extranjera en España. Es nuestro segundo país en afluencia turística después del Reino Unido. Así, con cifras cerradas, podemos decir que en 2015 visitaron España prácticamente 11,5 millones de turistas franceses, con un incremento del 89 % sobre el mismo periodo del año anterior. Los últimos datos publicados por el INE de julio de 2017 indican que ya nos han visitado 1 555 909 ciudadanos franceses, lo cual significa un incremento del 2,8 % sobre julio del año pasado, con un acumulado desde enero a julio de 2017 de 6 296 000, aproximadamente un 4,3 %. Esto es importante por todo lo que ahora le vamos a preguntar a usted, señor Niño.

Parto de la base de lo que se trató en la cumbre hispano-francesa celebrada en Málaga el 20 de febrero de este mismo año. Allí, entre los varios temas que se abordaron como prioritarios, se abordó cuál era el estado, el desarrollo o el impulso que necesitaban las infraestructuras para conectar adecuadamente con Francia. Así, el presidente del Gobierno se centró en el corredor mediterráneo en varios aspectos, como la inversión en el tramo Castellón-Valencia, el acceso a Murcia y el tramo Tarragona-Vandellós. También nos comentó que la unión entre Nimes y Montpellier, ya en territorio francés, iba a ser una realidad próximamente. Respecto al corredor atlántico, se centró fundamentalmente en la explicación del tercer carril entre Irún y Astigarraga para poder conectarlo con el tren convencional Madrid-Hendaya y poder dar servicio de alta velocidad conectado con Francia. También ahí comentó que Francia había declarado ya de utilidad pública el tramo Burdeos-Dax.

Como aspecto novedoso —y no voy a entrar mucho en él porque estamos ansiosos de oír su respuesta a todas las cuestiones que se han planteado en este avance de las infraestructuras ferroviarias— podemos hablar de las autopistas ferroviarias, que es un fenómeno novedoso para España, porque las autopistas del mar ya las conocemos y han tenido un gran éxito. Además, tenemos dos cauces o dos ejes posibles para que circulen y funcionen muy bien, como son los pasos de Figueras a Perpiñán a través del túnel de El Pertús, en el corredor mediterráneo, y el paso Irún-Hendaya, en el eje atlántico. No voy a describir —porque usted lo hará mejor que yo— lo que significa este transporte intermodal de las autopistas ferroviarias, pero sí quiero decir una cosa para que sean todavía más conscientes de lo que significa ponerlas cuanto antes en marcha; aparte de ya lo han hecho con esas convocatorias y manifestaciones de interés y, sobre todo, en aquella reunión que tuvieron en Vitoria el 27 de marzo, en la cual usted también estuvo y fue protagonista principal de estas cuestiones. Las autopistas ferroviarias mejoran la seguridad vial y, por supuesto, generan beneficios medioambientales como puede ser, por ejemplo, la eliminación de 1 tonelada de CO₂ cada 1000 kilómetros y, además, suponen un coste inferior para el propio transporte. Decíamos que en España es una experiencia que no se ha abordado con detenimiento y eso demuestra la baja utilización que tenemos del transporte ferroviario para las mercancías. Por ejemplo, 60,7 millones de toneladas métricas se trasladaron en barco, 35 millones en camión y solamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 43

2,3 millones en tren. Esto refleja el bajo índice de transporte ferroviario que tenemos en España. En Francia ocurre todo lo contrario. Están funcionando cinco autopistas ferroviarias muy exitosas; por no enumerarlas y no agotar mucho tiempo, solo recordaré la existencia de la de Calais-Le Boulou, de 1500 kilómetros, que entró en vigor el año pasado.

Otro de los aspectos que he mencionado, que también se abordó por el presidente del Gobierno en la cumbre hispano-francesa y que fue ratificado —no hay que olvidarlo— en la reunión que tuvo el ministro de Fomento con la ministra francesa del mismo ramo el pasado 4 de septiembre, es el corredor atlántico y la Y vasca —Vitoria-Bilbao-San Sebastián— en la cual se ha realizado una inversión muy potente. Llevamos prácticamente, si usted no me corrige, más de 3000 millones de euros en obra. También se modificó la encomienda de gestión realizada al Gobierno vasco —creo que en la provincia de Guipúzcoa— y este tramo de tercer carril entre Astigarraga e Irún que ya le he mencionado y del que también nos contará usted la importancia de la inversión que se ha realizado. También es muy importante lo que hemos escuchado —y que ustedes nos han contado— de esa modificación estructural, de cómo van a ser los accesos a las tres provincias vascas: soterramiento no, soterramiento sí. Al final hay que decidirlo bien, no vaya a suceder como sucedió con el soterramiento en mi ciudad, Burgos, por ejemplo.

Entrando ya en cuestiones de política de campanario de mi provincia —que también está incluido, por supuesto, en el corredor del Atlántico—, no quiero olvidarme del tramo de alta velocidad Burgos-Vitoria. Ustedes, el día 26 de junio, presentaron la primera parte del estudio informativo en escala 1:25 000. Ahí sí que quiero insistir en que ustedes se comprometieron a que se iba a presentar el estudio informativo a la par que abrir la información pública; le quiero recordar que eso es un compromiso que ustedes adquirieron y que tienen que mantener.

En el tramo Venta de Baños-Burgos, que también forma parte de esa conexión con la Y vasca, también se ha dicho que se finalizarán las obras en el verano de 2018 y se pondrá en explotación a partir del momento en el cual se obtengan todos los certificados de homologación. Una cuestión que se ha planteado hoy con el ministro de Fomento en una reunión con la alcaldesa de Miranda —bien lo conoce usted, señor Niño— es la conveniencia o no del *bypass* de Miranda de Ebro. El Partido Popular de Burgos y el Grupo Popular en este Congreso apoya tajantemente el *bypass*, y lo ve como una oportunidad y no como un rechazo a aquello en lo que ustedes están trabajando.

Voy terminando, porque esto da materia para una contestación muy extensa. En cuanto al corredor mediterráneo, usted ya se ha explayado mucho con las preguntas que le han formulado otros diputados en este Congreso. Es importante destacar —luego usted nos contará cómo va— la nueva sociedad pública mixta hispano-francesa que gestiona ahora el tramo de ferrocarril de alta velocidad Figueras-Perpiñán, cuyo contrato hubo que rescindir el 16 de diciembre del año pasado. Y no me olvido para nada, por supuesto, del antiguo corredor central en sus dos vertientes, ese gran núcleo ferroviario transfronterizo de gran capacidad, túnel de los Pirineos y, por supuesto, la línea Zaragoza-Pau-Canfranc.

Con todo esto que le he dicho, usted se tiene que hacer la composición de que nos tiene que contar cómo se ha avanzado en las infraestructuras ferroviarias que conectan España con Francia. Y si usted tiene tiempo, que también lo dediquemos a ver cómo están las infraestructuras en Francia, para que nuestro esfuerzo sea compensado favoreciendo la circulación y el tránsito ferroviario por Europa.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Niño.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu,

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

Señoría, el Gobierno español está trabajando, conjuntamente con el Gobierno francés, en las conexiones ferroviarias entre ambos países, tanto por la fachada atlántica como por la mediterránea, sin olvidar la conexión central y la reapertura de Pau-Canfranc. A este respecto, existe un grupo de trabajo hispano-francés, que se constituyó el pasado 27 de marzo de 2017, para la mejora de las conexiones ferroviarias en las que participa ADIF, la SNCF Réseau y Renfe.

Aludiendo a todas las cuestiones que ha mencionado su señoría, por comenzar por las autopistas ferroviarias, en el seno del grupo de trabajo que le he indicado anteriormente se dieron los primeros pasos para lanzar el proyecto de servicio de autopista ferroviaria, que se hace en dos etapas, mediante lo que llamamos convocatoria de manifestaciones de interés. Hubo una primera convocatoria, que se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* el 11 de abril de 2017, que tenía por objeto conocer de los fabricantes de material rodante cuáles eran sus propuestas y qué servicios pretendían implementar, y sondear en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 44

mercado para definir las características de los servicios y el modelo óptimo de negocios. Este era el conjunto de las convocatorias de manifestaciones de interés. Como he dicho, ha habido una primera manifestación de interés el pasado 11 de abril, que iba dirigida a los diseñadores y fabricantes de material rodante. Se recibieron cinco propuestas, una de CAF, otra de Civenessy y Stadler Rail Valencia, y otra de Cargo Beamer y Lohr. Esto nos ha permitido conocer las características del material que puede prestar estos servicios, así como la posibilidad de comercialización de los productos, concretamente de los vagones y los costes. Estamos preparando la segunda convocatoria, que se realizará una vez que el Estado francés nos conteste a la propuesta que le hemos realizado del contenido de esta convocatoria de interés. Tenemos, valga la redundancia, mucho interés en que las autopistas ferroviarias se puedan desarrollar en España y es uno de los proyectos que tiene que contribuir al desarrollo del transporte ferroviario de mercancías.

Por repasar los distintos corredores y así responder a lo que me ha preguntado su señoría, en el corredor atlántico estamos avanzando de manera importante en la denominada Y vasca, en la que se han invertido más de 3000 millones de euros; la conclusión de las obras están estimadas para el horizonte de 2023, incluyendo las integraciones en las ciudades principales del País Vasco, es decir, Vitoria, Bilbao y San Sebastián. Como saben sus señorías, recientemente el Consejo de Ministros ha autorizado la modificación de la encomienda que en su momento se realizó al Gobierno vasco para la construcción de la Y vasca. Concretamente, se le ha encomendado la construcción de la estación de Ezkio, la construcción del apeadero de Astigarraga y la ejecución de nuevas actuaciones en el tramo Bergara-Lezo. También se incluye en el acuerdo la integración de la ciudad Donostia-San Sebastián, de tal forma que las actuaciones que va a ejecutar el Gobierno vasco tendrán un coste final de 2343 millones. Quiero destacar que la Y vasca ha recibido 600 millones de financiación por parte del BEI. Por otro lado, en febrero de este año se iniciaron las obras para implantar el tercer carril entre Astigarraga e Irún, tercer carril que se implanta en la línea convencional y que va a permitir que puedan circular trenes de ancho internacional y también de ancho ibérico. El proyecto de implantación del tercer carril tiene una inversión estimada de 165 millones de euros. En estos 165 millones de euros se incluyen las actuaciones de renovación de vía realizadas entre San Sebastián e Irún, por valor de 40 millones de euros. Trabajamos con el objetivo de que estas obras estén acabadas en el verano del año 2019. Como he indicado anteriormente, se ha alcanzado un acuerdo para las actuaciones en los accesos de la alta velocidad a las capitales vascas, incluyendo la realización de nuevas actuaciones.

En lo que se refiere al tramo entre Burgos y Vitoria por el que pregunta su señoría, después de la presentación de la primera fase que hizo el ministro de Fomento en Burgos el pasado 26 de junio, en los próximos días esperamos que se realice el trámite de la información pública de la segunda fase, es decir, la información pública para obtener la declaración de impacto ambiental de la línea de alta velocidad entre Burgos y Vitoria. Las obras del tramo de alta velocidad entre Venta de Baños y Burgos se están desarrollando de manera correcta y se espera que estén finalizadas en verano del año 2018.

Por lo que se refiere a las actuaciones dentro del corredor central, se está trabajando en un nuevo enlace ferroviario transpirenaico de gran capacidad, conjuntamente con Francia. Tiene un programa de trabajo y una ayuda de la Unión Europea concedida para el periodo 2016-2018, por valor de 65 000 euros. Ello está permitiendo que se puedan llevar a cabo los estudios preliminares para poder realizar los estudios definitivos relativos al análisis de los trazados de esta nueva conexión. También estamos trabajando en la reapertura de la línea Zaragoza-Pau-Canfranc. Ha tenido financiación a través de la convocatoria del año 2016 del mecanismo Conectar Europa, del CEF, y que va a permitir que se financien estudios, proyectos y también obras que permitan el restablecimiento de las circulaciones internacionales. Los estudios que se van a llevar a cabo ascienden a 15 millones de euros. También dentro de esta conexión entre Pau y Canfranc se incluyen como novedad los estudios y proyectos constructivos para las plataformas logísticas aragonesa de Plaza en Zaragoza y Pihus de Huesca. Quiero destacar que el pasado 1 de diciembre durante un encuentro entre los Gobiernos de Aragón y Aquitania con la participación del representante de la Unión Europea y del Ministerio de Fomento, se ha hecho una presentación de los trabajos que se van a realizar. Por parte española estamos trabajando en la renovación de la línea entre Huesca y Canfranc, con un presupuesto estimado para el periodo 2017-2020 de 73 millones de euros. Este eje tendrá continuidad a través del eje Sagunto-Teruel-Zaragoza, al que ya me he referido esta mañana. En definitiva, estos son los corredores que habría que completar con el corredor del Mediterráneo, del que he hablado a lo largo de esta mañana y en el que se han producido una serie de hitos importantes en los últimos años. El primero de ellos ha sido la implantación de servicios de alta velocidad entre España

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 396

12 de diciembre de 2017

Pág. 45

y Francia. Los primeros servicios internacionales se implantaron el 15 de diciembre de 2013 y gracias a ello ha podido transportarse un número muy importante de viajeros, concretamente en el año 2016 la demanda de los viajeros ha sido 826 000, lo que ha supuesto un crecimiento del 163 % respecto del año anterior a la entrada en funcionamiento, que fue 2012, luego gracias a esta línea de alta velocidad se ha producido un incremento del tráfico de viajeros por ferrocarril. En lo que se refiere a las actuaciones en Francia, se ha puesto en servicio el tramo entre Burdeos y Tours y el próximo día 18 de diciembre se va a inaugurar el tramo entre Nimes y Montpellier, dentro de este corredor del Mediterráneo. Quiero indicar que dentro de este corredor la inversión que estamos estimando es de 21 849 millones, se han ejecutado ya 13 842 y para el periodo 2017-2020 se realizarán los 3122 y el resto —hasta los 21 800 millones— en los años posteriores. Ya he destacado esta mañana hitos importantes en cuanto a estudios informativos, el acceso al aeropuerto de Alicante, la alta velocidad Murcia-Almería, el plan de mejora Almería-Granada y el interés por este importante corredor mediterráneo de mercancías y que el Ministerio de Fomento ha designado a un coordinador del corredor para que pueda tener una visión global de todas las actuaciones, incluso actuaciones fuera del ámbito de España. Como también ha mencionado su señoría, quiero decir que hace un año la empresa concesionaria TP Ferro dejó de explotar la concesión ferroviaria internacional Figueras-Perpiñán y que, afortunadamente, la explotación se está realizando en el momento actual por una sociedad mixta, por ADIF y SNCF Réseau, actuación que se está desarrollando con absoluta normalidad. Esta es la visión que es analizada de manera detallada en todas las cumbres internacionales que se están celebrando, la última de ellas —como ha dicho su señoría— la celebrada en Málaga.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño. Le tengo que agradecer especialmente el tiempo que ha dedicado a contestar estas preguntas y la amplia información —que nadie puede negar— que suministra con gran generosidad. Una vez más, muchas gracias —esperamos tenerle pronto otra vez aquí— y a todas sus señorías por su colaboración.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y quince minutos de la tarde.