



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 414

Pág. 1

## FOMENTO

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

**Sesión núm. 23 (extraordinaria)**

**celebrada el miércoles 24 de enero de 2018**

Página

### ORDEN DEL DÍA:

**Comparecencia del señor ministro de Fomento (De la Serna Hernáiz):**

- Para explicar la operatividad de las infraestructuras durante el temporal de nieve de enero de 2018. A petición propia. (Número de expediente 214/000054) ..... 2**
- Para que informe sobre las razones de la grave imprevisión y descoordinación que han motivado que miles de ciudadanos quedasen atrapados en la autopista AP-6 y otras carreteras de la red estatal durante el pasado temporal de frío y nieve, a pesar de haberse anunciado por los servicios meteorológicos con suficiente antelación. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000753) .... 2**
- Para que explique los sucesos acaecidos en la AP-6 durante el pasado fin de semana. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/000755) ..... 2**
- Para informar de la gestión realizada desde su ministerio ante el caos en el que se convirtieron varias carreteras y autopistas del territorio español en el que quedaron atrapadas miles de personas, algunas durante más de veinte horas. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/000757) ..... 2**
- Para explicar las causas de las múltiples averías y accidentes significativos que se están produciendo en los servicios de Cercanías ferroviarias en diferentes territorios, así como las medidas que se están adoptando para evitar su repetición. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000750) ..... 2**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 2

- Para explicar las razones por las que el presidente de ADIF se mantiene en su cargo tras encontrarse entre los investigados judicialmente por el caso Lezo a instancias de la Fiscalía Anticorrupción, incumpliendo los compromisos de investidura y, en concreto, el que literalmente comprometía al Partido Popular y a Ciudadanos «a la separación inmediata de los cargos públicos que hayan sido imputados formalmente o encausados por delitos de corrupción, hasta la resolución definitiva del procedimiento judicial». A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000749)..... 2

### Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

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

Muy buenas tardes y feliz año a todos. Reanudamos la actividad de la Comisión de Fomento, en este caso en sesión extraordinaria, para sustanciar las comparecencias que va a evacuar el señor ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna, a quien damos una vez más la enhorabuena y le deseamos también lo mejor en este nuevo año que acaba de comenzar hace pocos días.

Se trata de sustanciar un total de seis comparecencias. Como sus señorías conocen, cuatro de ellas hacen alusión a los temas relacionados con el temporal de nieve y de frío y los problemas que generó en la AP-6; una de ellas a iniciativa del Gobierno de España y otras a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, del Grupo Parlamentario Ciudadanos y del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Luego vamos a sustanciar la comparecencia relacionada con las averías y accidentes que se están produciendo en servicios de cercanías ferroviarias en diferentes territorios; esta es una comparecencia a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista. Y finalmente, el señor ministro atenderá la petición de comparecencia en relación con las razones por las que el presidente de ADIF se mantiene en su cargo en relación con un proceso judicial.

Como sus señorías bien conocen, estas comparecencias se van a sustanciar de un modo acumulado, de modo y manera que el señor ministro hablará de todos los temas, a continuación daremos la palabra a los grupos parlamentarios, comenzando en esta ocasión por aquellos que han solicitado las comparecencias —primero el Grupo Parlamentario Socialista, luego el Grupo Parlamentario Confederal y después el Grupo Parlamentario Ciudadanos— y después, de menor a mayor, el Grupo Mixto, el Grupo Vasco, el Grupo Esquerra Republicana y, finalmente, el Grupo Popular. Como me han dicho algunos diputados que querían repartir su tiempo, así lo haremos, y luego contestará el señor ministro. Daremos el turno clásico de puntualizaciones y cerrará nuevamente el señor ministro.

Sin más dilación, doy la palabra al señor ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías, feliz año a todos.

Comparezco nuevamente, como ha dicho el presidente, ante esta Comisión de Fomento del Congreso para explicar en primer término la operatividad de las infraestructuras durante el temporal de nieve de enero del año 2018. Lo hago, como él ha indicado, a petición propia, dado que desde el primer momento manifestamos nuestro compromiso de explicar en sede parlamentaria todo lo sucedido, y también atendiendo a las solicitudes de los grupos parlamentarios Socialista, Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y Ciudadanos. No obstante, antes de cualquier otra explicación sobre este asunto, quiero volver a reiterar las disculpas a todos los ciudadanos que se pudieron ver afectados en la Red de Carreteras del Estado por el temporal de nieve.

A lo largo de la comparecencia, me centraré principalmente en el temporal de nieve más relevante, que es el sucedido entre el jueves 4 y el domingo 7 de enero. Debo indicar con carácter previo que desde la Agencia Estatal de Meteorología se emitieron —también con carácter preventivo— varios avisos especiales y de nevadas para las zonas del Sistema Central de Segovia, Ávila y la sierra de Madrid para los días 6 y 7 de enero de 2018. Como es conocido, los diferentes medios de comunicación transmitieron la información y nosotros mismos también. A través del Twitter del Ministerio de Fomento nos hicimos eco de ellos desde el 4 enero, con reiteraciones de las advertencias hechas tanto desde la Aemet como desde la DGT. Asimismo, se publicó una primera nota de prensa el 5 de enero con estas previsiones, que se actualizó al día siguiente, el 6 de enero. El episodio de nevadas que finalmente aconteció ha sido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 3

catalogado por la Aemet como muy importante. Se pueden citar como destacables en este episodio las nevadas en las estaciones de Ávila, Segovia y Arévalo. El episodio de nevadas en Ávila es el segundo más importante desde hace veinte años en esta estación. La nevada de Segovia es la más intensa desde el año 1989. Respecto a su duración, los episodios de nevada continuaron durante todo el día 6 de enero y se mantuvieron en muchas ubicaciones hasta las 12:00 o 14:00 horas del día 7 de enero.

Con la excepción de determinadas infraestructuras viarias, en las que me centraré con más detenimiento a continuación, se puede decir que, de acuerdo con la información recabada, gracias a las medidas preventivas puestas en marcha no se registraron incidencias significativas en los modos de transporte sobre los que el ministerio tiene competencias durante este temporal de nevadas. Pasaré a resumir algunas de las actuaciones que se han llevado a cabo en estos modos de transporte. En el transporte ferroviario, a modo de resumen, gracias a las medidas preventivas recogidas en el Plan Director de Medidas Invernales, que se aplica conjuntamente entre ADIF y Renfe, y con los niveles de alerta establecidos no se registraron incidencias significativas. Solo mencionaré que en el caso alta velocidad y larga distancia, dado que una de las medidas preventivas es precisamente en este tipo de situaciones la bajada de la velocidad de circulación, se vieron afectados el 12 % de los trenes durante los días 6 y 7 de enero, con un retraso medio de 32 minutos. A los viajeros se les atendió con la indemnización correspondiente, según la normativa y el compromiso voluntario de puntualidad. En el caso del transporte aéreo, los aeropuertos de la red AENA han estado plenamente operativos y tampoco se produjo ninguna incidencia relevante en los servicios de navegación aérea y control de tráfico aéreo. Sin embargo, por decisión de la compañía, se cancelaron cuatro vuelos —dos llegadas y dos salidas— en Pamplona y, por meteorología adversa, se cancelaron tres vuelos en La Gomera —por fuerte viento—, tres en Granada —por baja visibilidad—, uno en La Gomera —también por fuerte viento— y dos en A Coruña —por baja visibilidad y por viento en cola—. Por último, en el caso de los puertos, como consecuencia del temporal de nieve no se reportaron incidencias significativas.

Paso a continuación a centrarme en el caso de las infraestructuras viarias. Comenzaré indicando que, con carácter general, en el ámbito del Ministerio de Fomento —en relación con la legislación y la normativa de aplicación— desde el comienzo de la campaña invernal se realizan actuaciones preventivas cuyo objetivo es tratar de garantizar la operatividad de las infraestructuras de transporte en este período en el marco de los protocolos y de los procedimientos vigentes. Así, además de lo recogido con carácter general en la Ley de Carreteras del año 2015 y, cuando sea de aplicación, en la Ley de Autopistas de Peaje de 1972, de manera específica para la Red de Carreteras del Estado hay que tener en cuenta, en primer lugar, el protocolo sobre coordinación de actuaciones de los órganos de la Administración Central del Estado ante nevadas y otras situaciones meteorológicas extremas que puedan afectar a la Red de Carreteras del Estado. Este es el marco en el que se basa la ejecución y coordinación de los trabajos para el mantenimiento de la vialidad invernal. Además, sobre la base del mismo se pueden redactar protocolos provinciales. En segundo lugar, hay que tener en cuenta la nota de servicios sobre actuaciones de conservación en las campañas de vialidad invernal, aprobada en octubre de 2006, y en tercer lugar, las instrucciones para la mejora de la vialidad invernal en las carreteras de la red del Estado, de fecha 31 de julio de 2017, que surgen como consecuencia de los acontecimientos acaecidos durante la campaña invernal 2016-2017.

Teniendo en cuenta esta normativa así como los pliegos —es importante considerarlos— de adjudicación, cláusulas y reglamento de explotación de las distintas concesiones, la vialidad invernal en la Red de Carreteras del Estado se gestiona a través de tres tipos de contratos. En el caso de las autopistas de peaje, las empresas concesionarias están obligadas a tener abiertas a la circulación las carreteras que gestionan los 365 días del año las 24 horas del día. Para ello, las concesionarias son las que deben contar con los medios necesarios para que ante situaciones de nevada se cumpla tal exigencia. En segundo lugar, las autovías de primera generación —se trata de contratos similares a los indicados para las autopistas de peaje—, también tienen que contar con los medios necesarios para afrontar los problemas de vialidad invernal. He de resaltar, como he dicho en numerosos foros en los últimos días, que en el caso de la red concesionada —es decir autopistas de peaje y contratos de autovías de primera generación— las funciones de la Administración son exclusivamente las correspondientes a la inspección, vigilancia y control, siendo obligación de la sociedad concesionaria la continuidad en la prestación del servicio con carácter general. Por último, el resto de la Red de Carreteras del Estado, está dividida en sectores de conservación y explotación y para cada uno de estos sectores formalizamos un contrato de conservación integral que, entre otras cosas, se encarga de las incidencias por causas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 4

meteorológicas. Existen, por lo tanto, dos modelos diferenciados: por un lado, los que son de gestión indirecta, es decir que hay un responsable de la carretera, un concesionario que actúa a riesgo y ventura, y por otro lado, cuando la carretera es gestionada por el Estado con un contrato de conservación integral.

De esta forma y una vez indicadas las normas y los contratos que aluden a la gestión de la vialidad invernal, hay que destacar que esta gestión y organización se basa fundamentalmente en dos aspectos: por un lado, el protocolo que ya he mencionado sobre coordinación de actuaciones de los órganos de la Administración Central del Estado ante nevadas y otras situaciones meteorológicas que pueden afectar a la Red de Carreteras del Estado, del que surgen los protocolos provinciales de coordinación, que establecen las condiciones generales de aplicación en la gestión de la vialidad invernal, y por otro lado, los planes operativos de vialidad invernal de cada sector de conservación y de cada sociedad concesionaria de autopistas de peaje, que se redactan sobre la base de los protocolos anteriormente citados. Es en este tipo de planes donde se establecen los medios disponibles y el procedimiento de su utilización.

La operativa de activación de los medios comienza —como ustedes conocen— a través de la alerta que emite la Aemet y según las franjas horarias que marque la activación, aunque los medios —es importante decirlo— tienen que estar disponibles en todo momento para cualquier incidencia que se produzca. Estas alertas se reciben automáticamente en la web de vialidad invernal de la que dispone la Dirección General de Carreteras, a la que tienen acceso todos los responsables tanto de la Administración como de las empresas adjudicatarias y concesionarias. Asimismo, se remite a las distintas demarcaciones de carreteras todos los avisos que la Aemet envía a la Unidad de valoración de riesgos, en la cual está integrada la Dirección General de Carreteras desde esta campaña, precisamente gracias a una de las medidas que introdujimos el año pasado y que propusimos en esta Comisión. Cuando se inicia el episodio de nieve, sobre la base del procedimiento establecido en el protocolo nacional y en los planes operativos, se evalúa la necesidad de solicitar distintas restricciones a la circulación según el grado de intensidad de la nevada, la afección que esté produciendo sobre la infraestructura y la capacidad de los medios existentes para hacer frente a la misma. Estas restricciones comienzan con la limitación de vehículos pesados, la obligación de circular con cadenas, y pueden suponer incluso el corte total de la circulación, es decir, la limitación al tráfico de la carretera en caso de que exista riesgo de que se produzca un bloqueo como consecuencia, por ejemplo, de un accidente.

Una vez hecha esta revisión normativa de la organización y de cómo se gestiona la vialidad invernal, me gustaría indicar que en la Red de Carreteras del Estado tenemos un número muy importante de medios para hacer frente a las incidencias derivadas de la nevada. En esta campaña, la 2017-2018, contamos con 1364 máquinas quitanieves, cinco más que en la campaña anterior; más de 240 000 toneladas de fundentes, fundamentalmente sal, distribuidos en 352 almacenes y 530 silos; además de 36 aparcamientos de emergencia situados estratégicamente para estacionar de manera ordenada aquellos vehículos que tienen restringida su circulación en situaciones de nevada. Todo ello con el objetivo de prevenir la formación de placas de hielo sobre la calzada, informar a los usuarios de cualquier incidencia con la antelación suficiente y, en caso de nevada, retirar la nieve para minimizar las perturbaciones al tráfico. Deseo indicar, además, que la campaña de vialidad invernal se puso en marcha el 1 de noviembre y que va a estar operativa hasta el 30 de abril de este año.

En el caso particular del temporal de nieve del fin de semana de Reyes, que he explicado de manera general al principio de mi intervención, dentro de la Red de Carreteras del Estado se emitieron alertas de nivel rojo para La Rioja y Navarra y de nivel naranja para Asturias, Cantabria, País Vasco, Burgos, Madrid, Segovia, Ávila, Soria, Granada, Jaén, Huesca, Zaragoza, Cuenca, Toledo y Guadalajara. El nivel rojo indica que el riesgo meteorológico es extremo, es decir, fenómenos meteorológicos no habituales por su intensidad excepcional y con un nivel de riesgo para la población muy alto; y el naranja que existe un nivel de riesgo importante para la población, con fenómenos meteorológicos no habituales y un cierto grado de peligro para las actividades usuales. Tras las alertas meteorológicas emitidas se activaron todos los medios disponibles en las comunidades autónomas afectadas —Andalucía, Aragón, Asturias, Cantabria, Castilla y León, La Rioja y Madrid—, es decir, 1036 máquinas quitanieves y el almacenamiento de casi 194 000 toneladas de fundentes. Como conocen sus señorías, dentro de las operaciones de vialidad invernal se realizan tratamientos preventivos en situaciones de bajas temperaturas y curativos en caso de nevadas en los sectores de autovías o autopistas y carreteras convencionales afectadas.

Con las excepciones que trataré con detenimiento en los siguientes puntos, he de decir que se garantizaron satisfactoriamente las condiciones de vialidad en la mayor parte de la red y que las incidencias que se produjeron, teniendo en cuenta la gran magnitud del temporal, se resolvieron —vuelvo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 5

a decir que salvo esas excepciones— en un breve plazo de tiempo. De manera detallada, los trabajos preventivos y curativos que se han ejecutado y los medios empleados en toda la red de carreteras han sido el tratamiento de forma preventiva de más de 46000 kilómetros; los trabajos de retirada de nieve de más de 25000 kilómetros —doy estas cifras para entender la magnitud del trabajo que se llevó a cabo en esos días, que desde luego no se circunscribía a los kilómetros afectados, sino a una parte muy importante de la Red de Carreteras del Estado—, con un consumo de casi 22000 toneladas de sal y 4,8 millones de litros de salmuera. Se encontraban activadas 1155 máquinas quitanieves, de las cuales 848 trabajaron directamente en la retirada de nieve. Esta activación de medios y empleo de los mismos se ha ajustado a las previsiones climatológicas existentes, y prueba de ello es que para los niveles de alerta que existían de las incidencias —vuelvo a reiterar, en las autovías cuya gestión es directa por parte del Estado— estuvieron controladas mayoritariamente. Pongo un ejemplo, la N-VI, carretera que tiene un trazado paralelo a la AP-6 y que incluso también pasa por el puerto de Guadarrama, que gracias a los medios desplegados permitió evacuar a muchos de los vehículos que se habían bloqueado en la AP-6. Tal y como el director general de Tráfico explicó ya el lunes, adicionalmente al caso de las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61 —que voy a tratar con mayor detalle a continuación—, las incidencias más relevantes en la Red de Carreteras del Estado se produjeron en la AP-68, en la A-12, en la N-111 y en la Ruta de la Plata, A-66, en Salamanca. En la AP-68 se produjo un corte de ambas calzadas entre Zambrana y Haro —14 kilómetros entre ambos peajes— entre las 19:30 del día 6 y las 5:45 del día 7 de enero debido a que se produce el accidente de un vehículo pesado a la altura del kilómetro 79, zona Alto de San Felices, dirección Logroño. El problema se centraba en la zona de las Conchas de Haro, entre los puntos kilométricos 77 y 80 de esta autopista, con una pendiente en calzada del 4,75%. Previamente, desde las 12 de la mañana, se habían realizado tratamientos preventivos debido a la bajada de las temperaturas desde el kilómetro 29 al 110, y de acuerdo con el plan de la concesionaria, el nivel de emergencia se activó desde las 20:00 horas del día 6 de enero hasta las 8:30 del día siguiente. En la calzada sentido Bilbao fue posible ir evacuando puntualmente los vehículos cuando se conseguía hacer transitable dicha calzada, por lo que los vehículos bloqueados fueron muy pocos, según la concesionaria Avasa no llegaron a una docena. En la calzada sentido Zaragoza se registraron dos kilómetros de tráfico atrapado entre las 8:00 horas del día 6 y las 5:45 del día siguiente. Las máquinas quitanieves no pudieron circular por la calzada porque estaba ocupada por los vehículos. Ante un vehículo que está parado, el siguiente intenta adelantar y, si se para por ese carril, evidentemente el de detrás termina parándose igualmente. En este caso concreto los usuarios fueron evacuados por la Guardia Civil y el personal de la concesionaria en pista. La concesionaria cuantifica los vehículos afectados en este caso entre doscientos y cuatrocientos. Los vehículos de atención a usuarios podían circular en este caso por el arcén al tener ruedas de nieve. En la autovía A-12 se produjo también un corte en La Rioja, que estaba en nivel rojo, que ya he explicado que significa riesgo meteorológico extremo. El bloqueo de la calzada se produjo en el lado izquierdo, entre el punto kilométrico 104 y 110, entre las 18:15 del día 6 y las 12:15 del día 7. Con anterioridad a este bloqueo, desde las 11:00 horas del día 5 se estaban realizando los tratamientos preventivos, y desde las 16:30 del día 6 los curativos. En este caso no se acumuló nieve en calzada suficiente para impedir el tráfico normal; prueba de ello es que en la calzada derecha la circulación no se llegó a interrumpir en ningún momento. El origen del bloqueo en este caso fue una salida de vía a la altura del Alto de San Antón, kilómetro 104 a 110, a las 18:30, quedando un vehículo cruzado, lo que originó una cola de cien vehículos. Estos vehículos terminaron por ocupar toda la calzada, impidiendo el avance de las máquinas quitanieves que, en este caso, sí pudieran llegar por el sentido contrario, lo que permitió solucionar el problema y volver a la normalidad. En la N-111 se produjo el corte preventivo en ambas calzadas en el tramo del túnel de Piqueras a Lumbreras, desde el punto kilométrico 264 al 274, desde las 3:10 del día 6 de enero hasta las 8:55 del día siguiente y la restricción de pesados en ambas calzadas en el túnel de Piqueras a Torrecilla desde el punto kilométrico 263 hasta el 295 desde las 13:22 del día 6 hasta las 8:55 del día 7. En este caso la causa del corte fue la intensidad y acumulación de la nevada con alerta roja y acumulación de más de cuarenta y cinco centímetros en 24 horas. En la A-66, por último, se produjeron distintos cortes preventivos a pesados y la exigencia de cadenas a ligeros desde las 3:30 del 7 de enero hasta las 14:40 de ese mismo día entre el punto kilométrico 375 y el 425 en el tramo entre La Maya y el límite provincial de Cáceres. Aunque hubo un accidente, no dio lugar a ningún bloqueo y se resolvió rápidamente.

He mencionado estos casos porque la comparecencia era para hablar sobre la afección al conjunto de la Red de Carreteras del Estado, no solo sobre el caso concreto de la AP-6. Es conveniente señalar que hubo otros casos a lo largo y ancho del territorio nacional en donde se produjeron problemas importantes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 6

que, afortunadamente, pudieron ser resueltos. En el caso particular de las autopistas de peaje AP-6, AP-51 y AP-61, se tiene constancia de que la concesionaria tenía los informes de la Aemet. La cronología de lo sucedido ya ha sido relatada por el director general de Tráfico con mayor detalle el pasado lunes, de acuerdo con la información suministrada por la sociedad concesionaria, y yo voy a hacer una breve mención a la misma. La primera incidencia, que se produce el día 6 de enero consiste en el corte de circulación de vehículos pesados en las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61 de manera preventiva debido a la situación climatológica durante la mañana, aproximadamente entre las 11:30 y las 13:20. El corte afectó al tramo comprendido entre el punto kilométrico 39,600 y 109. Posteriormente, debido a que la concesionaria considera que hay motivos suficientes como consecuencia de una mejora de la climatología, se levanta la restricción a pesados en las tres autopistas. Más tarde, ante un empeoramiento de la situación, aproximadamente a las 15:00 horas, se corta de forma preventiva el tráfico de pesados en el mismo tramo comentado anteriormente. Esta incidencia se mantuvo hasta aproximadamente las 23:00 horas del día 7 de enero. A este empeoramiento de la situación hay que añadir que entre las 15:00 horas y las 18:00 horas, en el punto kilométrico 66, un vehículo pesado queda detenido ocupando el arcén y parte del carril derecho, sentido A Coruña. Además, a las 16:30 se produjeron varias incidencias —alcances y salidas— en la AP-6 en los puntos kilométricos 69 al 66, tramo del Caloco sentido Madrid, y también a esa hora se producen incidentes en la AP-61 en los puntos kilométricos 65 a 69 en ambos sentidos. El incidente al que me he referido del punto kilométrico 66 originó el embolsamiento de vehículos sentido Coruña e impidió el funcionamiento de las máquinas quitanieves, no resolviéndose, como ustedes conocen, hasta la mañana siguiente.

Es importante decir que de todos estos incidentes a los que me he referido, el Ministerio de Fomento no recibió información alguna en ese momento y, además, estos hechos acontecidos fueron claramente decisivos para resolver todo el episodio y para entender lo que pasó. Para resaltar aún más la deficiente información trasladada por la concesionaria, hay que indicar que en los informes solicitados relativos al expediente informativo abierto a la concesionaria con posterioridad al episodio de nevadas para aclarar determinados aspectos, existen contradicciones entre la información suministrada en inicio y posteriormente. Asimismo, debido a los problemas surgidos en la retirada del vehículo pesado y a las inclemencias meteorológicas, de acuerdo con la información que nos proporciona la concesionaria, se corta la circulación a todos los vehículos aproximadamente a las 17:10 en sentido Madrid de la AP-6 y a las 17:45 en sentido A Coruña de la AP-6. A las 17:25, la sociedad concesionaria da de alta en la web de vialidad invernal del Ministerio de Fomento un corte a la circulación en la AP-61, no habiendo comunicado nada a este respecto en la llamada que mantienen un minuto antes el director de explotación de la concesionaria y el subdirector general de Conservación de la Dirección General de Carreteras. A las 18:00 horas, un vehículo pesado corta el ramal de salida de la AP-61 en el punto kilométrico 81, sentido Madrid, impidiendo la utilización de dicho ramal como vía de evacuación. De esto tampoco nos informan en las comunicaciones mantenidas entre la concesionaria y el Ministerio de Fomento. A las 19:15 del mismo día 6 de enero finalizan las restricciones en la AP-6 y la AP-61, sentido Madrid.

Con la información suministrada por la concesionaria hasta esa hora a la Dirección General de Carreteras, daba por hecho que todas las incidencias dichas anteriormente se habían resuelto. Las únicas incidencias que se transmitieron por la sociedad concesionaria a la Dirección General de Carreteras fueron que había dos vehículos atravesados en el punto kilométrico 80, sentido Madrid, y algún vehículo parado, pero que se estaba limpiando —textualmente— la calzada para volverla a abrir. Esta reapertura anticipada, añadiendo más tráfico a los tramos conflictivos de la AP-6, pese a la situación antes descrita, con zonas con problemas y con previsión de nevadas para la misma tarde-noche, se entiende que es uno de los motivos fundamentales que producen el colapso, que va a tardar en resolverse toda la noche y parte de la mañana del domingo.

Alrededor de las 20:00 horas se produce un aumento en la intensidad de la nevada que, unido al día del que se trataba, en el que muchos usuarios volvían a sus casas tras las fiestas de Navidad, lleva a activar la fase de emergencia del protocolo de coordinación de actuaciones de los órganos de la Administración Central del Estado ante nevadas y otras situaciones meteorológicas extremas que puedan afectar a la Red de Carreteras del Estado por parte de la delegada del Gobierno de Castilla y León. A las 20:34 el Ministerio de Fomento tiene conocimiento de que ya hay vehículos bloqueados a través de Protección Civil y no por la sociedad concesionaria, a pesar de las comunicaciones recibidas. Vuelvo a repetirlo: a las 20:34 se le comunica al Ministerio de Fomento por parte de Protección Civil esa situación, a pesar de las comunicaciones que se habían mantenido con la sociedad concesionaria. Posteriormente,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 7

alrededor de las 20:45, se produce el bloqueo de las calzadas debido a las intensas nevadas, que durará, aproximadamente, hasta las 14:40 del día 7 de enero. El corte de circulación a todos los vehículos afecta al tramo comprendido entre el punto kilométrico 47 y 80 de la AP-6. A las 21:00 horas, como consecuencia de la nevada y la persistencia de los problemas en los tramos afectados, la concesionaria, casi dos horas después de mantener abierto el tráfico e introducir más vehículos en los tramos críticos de la AP-6 y AP-61, sentido San Rafael, solicita a la Dirección General de Tráfico nuevamente el corte total, ya por entonces con multitud de vehículos atrapados. Se tarda casi dos horas por parte de la concesionaria en cortar el tráfico de la AP-6 y AP-61, un tiempo perdido para poder liberar a los vehículos que ya estaban sufriendo algunos problemas y que supuso introducir más vehículos en los tramos más complicados que hacen que el colapso sea ya prácticamente total e imposible de solucionar por medios convencionales.

A las 22:50 se extiende el corte de circulación al tramo entre el punto kilométrico 39 y 109,5. En este mismo momento, la concesionaria activa el plan de autoprotección en emergencias nivel 3 y, en consecuencia, ofrecemos nuestros medios en el momento en que se activa ese plan de autoprotección, lo que aceptan unos minutos después, a las 23:00 horas. Cinco minutos más tarde, a las 23:55, la sociedad concesionaria notifica a la subdelegada del Gobierno en Segovia la necesidad de ayuda. Aunque era responsabilidad de la sociedad concesionaria, ante la gravedad de la situación, con la mayor diligencia posible, casi de manera inmediata pero sin desatender al resto de nuestra red, dimos orden de que nuestras quitanieves, las del Gobierno, se pusieran al servicio de la empresa concesionaria el tiempo que fuera necesario. A las 22:58, el general de la 12.<sup>a</sup> Zona de la Guardia Civil comunica a la delegada del Gobierno en Castilla y León el colapso en los dos sentidos de la autopista y el bloqueo de vehículos y personas. A las 23:00 horas, el Centro de coordinación operativa integrado de la comunidad autónoma solicita la activación de la UME, que envía —como ustedes conocen— dos batallones de 50 y 113 efectivos que empezaron su intervención en la madrugada del 7 de enero, uno a las 2:45 y otro a las 7:00 horas, procediéndose a la atención de las personas en la medida de lo posible con medios de protección civil, como fueron mantas o bebida. Aproximadamente a las 14:40 del domingo 7 de enero finaliza la liberación de los vehículos y se abre al tráfico la autopista. A lo largo de la tarde del 7 de enero —aproximadamente a las 20:15— se producen dos nuevas incidencias por nevadas en la AP-6, que conllevan el corte de la circulación de todos los vehículos durante períodos de tiempo de aproximadamente una hora y diez minutos respectivamente. Además del bloqueo ya indicado en la AP-6, se produjeron también bloqueos en las autopistas AP-51 y AP-61, que se mantuvieron entre las 23:00 horas del día 6 y las 16:00 horas del día 7 para la AP-51, y desde las 22:50 del día 6 y las 17:45 del día 7 para la AP-61.

Ya he mencionado que se mantuvieron conversaciones con los responsables de la concesionaria para solicitar información sobre lo que estaba pasando, información que luego —como he tratado de relatar— se ha demostrado insuficiente e incompleta para conocer la situación real, para conocer su evolución y para conocer, por tanto, la magnitud del incidente.

Por otro lado, la Dirección General de Carreteras, de forma casi inmediata, ofreció a la concesionaria, sin desatender, como he dicho, sus propios sectores de explotación y conservación de la Red de Carreteras del Estado, los siguientes medios para la gestión de las incidencias. Se enviaron desde Madrid dos quitanieves a las 23:15 del día 6 de enero —no me quiero extender demasiado con una serie de datos pero, si tienen interés, se los podemos facilitar—; desde Valladolid, a las 23:12 del día 6 de enero, se dieron las instrucciones precisas para que se enviaran otras dos máquinas quitanieves a la AP-6; desde Zamora se enviaron dos quitanieves, que trabajaron desde las 12:30 del domingo 7 hasta las 12:30 del lunes día 8 de enero; asimismo, para el corte del domingo día 7 por la tarde se ofrecieron y enviaron dos quitanieves adicionales. Me gustaría resaltar que se trasladó el mayor número posible de medios, pero —vuelvo a reiterar— siempre que no se pusieran en riesgo otras zonas afectadas por la alerta que estaban comprometidas. Destaco también el trabajo de los trabajadores de las demarcaciones de carreteras de Castilla y León y Madrid y de las empresas de conservación de los sectores que han estado en las carreteras gestionadas por el Estado durante dieciséis horas.

Como consecuencia de todo ello, el domingo 7 de enero se procede por parte del Ministerio de Fomento a la apertura de un expediente informativo a las sociedades concesionarias para evaluar lo sucedido en la AP-6, AP-51 y AP-61. Estas sociedades concesionarias, como saben, tienen como único accionista a Abertis Autopistas, y se gestionan de forma conjunta por un director de explotación único. El objetivo de este expediente abierto es analizar las actuaciones de las concesionarias durante el episodio para determinar si existen o no motivos para iniciar un expediente, por un lado, de penalizaciones por incumplimiento del contrato y, por otro, un expediente sancionador, en virtud de lo establecido en la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 8

Ley 8/1972 de autopistas y en la Ley 37/2015 de carreteras. Adicionalmente, a la vista de lo que se ha deducido del expediente informativo, se procederá a solicitar, en su caso, los costes en los que haya incurrido la Administración, así como la ejecución de inversiones por parte de las sociedades concesionarias a su costa, tal y como detallaré a continuación.

Hemos recibido información por parte de la sociedad concesionaria, así como aclaraciones posteriores adicionales solicitadas por el Ministerio de Fomento, y les puedo transmitir que en el día de hoy ya se ha procedido a incoar los dos expedientes sancionadores, una vez cerrado el expediente informativo: el expediente relativo a penalizaciones por incumplimiento del contrato y el expediente relativo a la sanción que corresponda sobre la base de la ley. Ambos expedientes se han tramitado en el día de hoy, por tanto, comienza el trámite relacionado con los expedientes sancionadores para que, con la designación del correspondiente instructor, se inicie el trámite de audiencia al concesionario para que pueda remitirnos las alegaciones que considere oportunas. Ambos expedientes han sido clasificados como graves, la máxima clasificación de la infracción que se puede dar sobre la base de la ley existente y a la luz del resultado del expediente informativo. El expediente de penalización contractual se lleva a cabo porque se considera que hay razones suficientes para la incoación del mismo, con una penalización que establece la propia ley; de la misma manera que en el régimen sancionador se considera que estamos ante una infracción grave, que, tal y como dice la ley, es la que conlleva negligencia en la prestación de los servicios a los usuarios o en el cumplimiento de las tareas de explotación de carreteras o elementos funcionales en régimen de concesión por parte de sus concesionarias, sin perjuicio de las penalizaciones contractuales que, en su caso, se encuentren establecidas en los correspondientes contratos. Por otro lado, como ya he dicho, hemos iniciado los trámites para realizar a la concesionaria una repercusión de los costes en que haya incurrido la Administración General del Estado. Desde el ministerio ya hemos iniciado una cuantificación de los gastos, poniéndonos en contacto con otros departamentos implicados para la evaluación de los mismos. Asimismo, teniendo en cuenta que hubo numerosos afectados, los cuales tienen derecho a recurrir en su condición de consumidores frente a la concesionaria, yo mismo dí orden a la Delegación del Gobierno de las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje para que solicitara a la sociedad concesionaria que se pusiera inmediatamente en su conocimiento cualquier reclamación de usuarios relacionada con los sucesos de los días 6 y 7 de enero. Este requerimiento fue realizado por la Delegación del Gobierno el día 9 de enero. Les daré la información actualizada que la concesionaria nos está trasladando sobre el número de reclamaciones que han recibido, que creo que superan las 172 en estos momentos.

Con independencia de que se haya producido una actuación negligente, como se considera por parte de los servicios del ministerio, en la instrucción del expediente informativo se dice que la infraestructura se ha demostrado insuficiente en algún aspecto, provocando o agravando la situación. Esto puede concluir en el requerimiento por parte del ministerio al concesionario para la realización de inversiones adicionales que se considerarían incluidas en el deber de conservación que corresponde al concesionario y estaría obligado a ejecutarlas a su costa en cumplimiento del artículo 27 de la Ley de Autopistas y de la cláusula 80 del Pliego general de autopistas. Esto es algo que ya se ha hecho y sobre lo que ya se ha pronunciado el Tribunal Supremo ante un problema de congestión en la propia AP-6, y sobre esta base se amplió la estación de peaje y se implantó un sistema de precobro de peaje.

Por decirlo de manera resumida, porque creo que ya ha dado cuenta de ello el director general de Tráfico, se detectaron las siguientes deficiencias. En primer lugar, la gestión de las solicitudes de restricción a pesados en la tarde del día 6 de enero no se realiza de manera coordinada para las tres autopistas pertenecientes a la concesión; de igual manera que se ve ausencia de coordinación con los sectores colindantes en cuanto al planteamiento de las restricciones al tráfico. Por poner un ejemplo, hasta las 17:30 no se corta a pesados la AP-51, mientras que la AP-6 llevaba restringida a pesados desde las 15:05, por lo que durante esas dos horas y veinticinco minutos, al no existir aparcamiento de emergencia en la confluencia de ambas autopistas, no es posible embolsar los pesados que proceden de la AP-51 para evitar que accedan a la AP-6. Esto hace que no sea efectiva la restricción en la AP-6. En segundo lugar, deficiencias en cuanto a las comunicaciones que se transmitieron a la Agrupación de Tráfico y a la web de vialidad invernal de la Dirección General de Carreteras, que ya he mencionado a lo largo de mi intervención. La concesionaria solicitó oficialmente a la Agrupación de Tráfico llevar a cabo las restricciones en los puntos donde ahora en el informe señalan ellos mismos que no eran los adecuados. En tercer lugar, en ningún momento se solicita restricción a vehículos con cadenas; esta medida, como ya he dicho al comienzo, es la siguiente a la restricción a pesados y previa al corte total

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 9

a todos los vehículos, lo que en ningún momento es planteado por la sociedad concesionaria. En cuarto lugar, la propia sociedad concesionaria no asume su responsabilidad en cuanto a la ejecución efectiva de las restricciones, y es bueno recordar que la sociedad concesionaria es agente de autoridad; tiene capacidad para establecer esa medida, además de la responsabilidad que le da el protocolo al ser en estos momentos quien está más cerca del suceso que se está produciendo. Es decir, la sociedad concesionaria, si la Agrupación de Tráfico, por lo que fuere, no estaba o no podía hacer efectivas las medidas en ese momento, como agente de autoridad, tendría que haberlo hecho efectivo con sus propios medios; además, en una autopista de peaje, donde hay control total de accesos, esta medida es más sencilla de implantar que en otro tipo de autovías de gran capacidad. Todo ello sin olvidar que la concesionaria es la responsable por ser la explotadora, porque rige la regla de que debe intervenir el sujeto responsable que esté más cerca del problema —eso es lo que viene en el Protocolo de vialidad invernal— y es la práctica habitual en este tipo de sucesos. En quinto lugar, la información transmitida a los usuarios a través de los paneles de mensajería variable no fue la adecuada porque no guardaba coherencia con las restricciones o cortes que realmente existían en aquel momento en la autopista. Además, la concesionaria utiliza medios no adecuados para, ya en última instancia, intentar evitar el acceso de vehículos a las zonas de bloqueos. Utilizó en el enlace Villacastín máquinas quitanieves para impedir el acceso de vehículos al tramo comprendido entre los puntos kilométricos 80 y 60, sentido Madrid. Estos medios están destinados y equipados para otra cosa, para la realización de trabajos preventivos, extendido de fundentes y curativos de retirada de nieve, no para cortar el tráfico; además, al destinarlo a estos cometidos dejan de poder realizar los recorridos que tenían establecidos. En séptimo lugar, a las 19:00 horas, aproximadamente, se levanta el corte de circulación a todos los vehículos, sin haber asegurado en ese momento —a pesar de lo que se retransmitía— la limpieza de la calzada y sin llevar un control del número de vehículos que iniciaban la marcha. En último lugar, la restitución del corte total a todos los vehículos después de haberse bloqueado la AP-6 en ambos sentidos y la activación del plan de autoprotección se hace tarde, una vez se bloquean todos los vehículos en el punto kilométrico 70 de la AP-6, sentido Madrid, teniendo constancia de este hecho a las 20:45 y, dado el volumen de tráfico que se estaba reteniendo, no es hasta las 22:50 cuando se vuelve a solicitar el corte total a todos los vehículos en sentido Madrid de la AP-6. Del mismo modo, hasta las 22:56 no se activa el plan de autoprotección y se comunica a la subdelegación del Gobierno en Segovia, que procede a solicitar la intervención de la Unidad Militar de Emergencias.

Este es el relato de los hechos que he tratado de describir, porque creo que es información relevante y que explica por qué los servicios técnicos del Ministerio de Fomento han decidido incoar los dos expedientes sancionadores y de incumplimiento y penalización del contrato. En cuanto, ya muy brevemente, a las mejoras que evidentemente hay que seguir haciendo para evitar que un incidente de estas características vuelva a suceder, además de las implantadas el año pasado y las que mi compañero el ministro del Interior ya ha expuesto en la mañana de hoy y que tendrán que ser analizadas, se está trabajando en los dos aspectos más relevantes para mejorar la gestión de la vialidad invernal. Uno, la mejora de la comunicación y coordinación con la Dirección General de Tráfico para establecer mecanismos de comunicación que hagan más efectiva y fluida la solicitud para el establecimiento de restricciones a la circulación que nos permitan mantener una comunicación directa entre los distintos responsables de los sectores y jefaturas provinciales relacionadas, y que sean conocedores de las restricciones de circulación que les puedan afectar en todo momento. Dos, la revisión de la operatividad de los aparcamientos de emergencia. Este es un tema importante; precisamente se encuentra en proceso de revisión el plan correspondiente en lo que se refiere a su funcionalidad, así como a la necesidad de construcción de nuevos aparcamientos. Ya se ha detectado la necesidad de algunos en determinados tramos; en concreto, este mes hemos aprobado provisionalmente el proyecto para uno en la A-66, en Asturias. Asimismo, con el fin de seguir mejorando en la gestión de la vialidad invernal, también se van a proponer otras medidas que permitirán agilizar el tiempo de respuesta, aspecto clave en la gestión de las incidencias. Por ejemplo, medidas a implantar por la Dirección General de Carreteras, como la de promover la implantación de quitanieves con doble hoja o preferiblemente con hojas telescópicas en carreteras de alta capacidad, que permiten actuar sobre más de un carril con una sola pasada. Hacer extensiva la implantación de los pasos de mediana a la red de capacidad de peaje, y mejora de la operatividad en general de los sistemas de contención de los pasos de mediana existentes. En estas carreteras con un menor número de enlaces resulta más sencillo conectar ambas calzadas para la evacuación de los vehículos. Construir nuevos aparcamientos de emergencia en las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 10

autopistas de la red de peaje, que deben ser dotados de los servicios necesarios para adecuar los niveles de seguridad y confort necesarios. En cuanto a las medidas a coordinar entre la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Tráfico, dotar de carácter de vehículos prioritarios a los medios destinados a la atención a la vialidad —utilización de señales luminosas, señales acústicas, servicio urgente, instalaciones de este tipo de señales en los puntos conflictivos, etcétera—. Implantar, de forma progresiva y priorizada, medidas para restringir de forma automática la circulación de los vehículos pesados, por ejemplo, con la instalación de paneles de mensajería variable en la parte anterior a la sección donde está previsto llevar a cabo el desvío de tráfico correspondiente que coincidiría, por otro lado, con los aparcamientos de emergencia, y la colocación de pórticos con control de matrículas a posteriori de la zona de desvío. Con esta medida podríamos agilizar el proceso de hacer efectivo el corte, que no solo ayudaría a la Guardia Civil de Tráfico y a nuestros medios a montar el corte sino que se podría hacer efectivo de manera inmediata bajo sanción del vehículo que pudiera infringir dicha medida. También aumentar los medios de información al usuario a través de paneles de mensajería variable, principalmente para informar del estado de la infraestructura y requerir a los conductores para que quede libre siempre un carril para emergencias. Estas son algunas de las medidas —algunas coinciden con las que ha propuesto el ministro del Interior— que van a ser, por supuesto, debatidas para mejorar los sistemas de funcionamiento en este tipo de situaciones.

Concluyo ya esta primera comparecencia, habiendo explicado la operatividad de las infraestructuras de titularidad estatal durante ese primer fin de semana del año. Vuelvo a reiterar mis disculpas a los ciudadanos que se vieron afectados por el temporal y lo que les puedo asegurar es que vamos a exigir las responsabilidades legales que corresponden a la concesionaria y volver a insistir en la adopción de estas medidas que acabamos de proponer. Desde el minuto uno estamos trabajando en ese catálogo de mejoras para evitar que se puedan volver a producir sucesos de estas características en el futuro.

Paso al segundo bloque dentro de la comparecencia para explicar las causas de las averías y accidentes significativos que se están produciendo en los servicios de cercanías ferroviarias en diferentes territorios, así como las medidas que se están adoptando para evitar su repetición.

Como sus señorías conocen, una de las líneas estratégicas de nuestro ministerio es la relativa a la movilidad, y dentro de la misma ocupa un papel destacado el programa de actuación destinado a la mejora de la red de cercanías. En la actualidad, en nuestro país se presentan servicios de cercanías sobre la red ferroviaria estatal en el entorno de veinte grandes ciudades, diecisiete de ellas son servicios competencia de la Administración General del Estado y a ello hay que añadir los servicios de *rodalies* en los tres núcleos que son competencia de la Generalitat de Catalunya, que utilizan la infraestructura de la red ferroviaria de interés general en ancho ibérico. Todos ellos son servicios prestados por Renfe-Operadora. La infraestructura que da soporte a estos servicios está constituida por más de 2800 kilómetros de líneas ferroviarias y cerca de 800 estaciones. La importancia de los servicios de cercanías para la movilidad urbana queda reflejada en el volumen de viajeros que los utilizan. En 2017, los servicios de cercanías fueron utilizados por más de 423 millones de viajeros —repito, 423 millones de viajeros—, un 3,6% más que en el año 2016 y recuperando ya los niveles previos a la crisis. Para poder dar servicio a todos los ciudadanos que utilizan las cercanías, contamos con 745 trenes, que realizan diariamente más de 4400 circulaciones y que recorrieron cerca de 93 millones de kilómetros en el año 2017, es decir, más de 2300 veces la vuelta al mundo.

La Administración General del Estado lo que hace es cubrir el déficit de explotación de los núcleos de cercanías y para ello establece una serie de contratos —que yo creo que ustedes conocen— con Renfe Operadora, a través de los acuerdos de Consejo de Ministros para la declaración de obligaciones de servicio público, cuya última revisión, a la que me referiré más adelante, se aprobó en diciembre del año pasado. Desde el punto de vista presupuestario, para las cercanías del Estado se consignó en el año pasado del orden de 1150 millones de euros. Teniendo en cuenta los cánones actuales, la compensación que aporta el Estado a las OSP asciende a 937 millones de euros para los servicios de titularidad del Estado y 241 millones de euros para el de *rodalies*. Es decir, que con el nuevo valor del canon establecido para la utilización de las estructuras ferroviarias que figura en los presupuestos del Estado, la aportación que hace el Estado para cubrir ese déficit de explotación de los servicios que no operaría ningún tipo de compañía —porque, evidentemente, no cubren los gastos de explotación y si se mantienen es por una cuestión de vertebración territorial, de cohesión social porque cumplen una función claramente social— asciende a 1178 millones de euros. También me gustaría decir que, con presupuesto ejecutado, en el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 11

año 2017 —además de lo que ha hecho Renfe en la parte que le corresponde de infraestructuras, por ejemplo, en toda la parte de estaciones— en la parte de infraestructuras de ADIF en cercanías, tanto de ancho ibérico como de ancho métrico, se han invertido 151 millones de euros. Esto representa en estos momentos creo que un 163 % más que el año pasado, es tres veces más que en 2015 y cuatro veces más que en 2014. Es decir, se ha hecho un esfuerzo inversor importante en este año 2017, un esfuerzo muy significativo, al menos mucho mayor que en años precedentes.

Entrando ya en el objeto de la comparecencia, y también trasladando mis disculpas a todos aquellos usuarios de los servicios de cercanías que se han visto afectados por las incidencias en los mismos, voy a mencionar algunos datos yo creo que relevantes sobre el alcance de esas incidencias. En primer lugar, el tema de la puntualidad. Si consideramos impuntual un servicio que finaliza su recorrido tres minutos más tarde de lo previsto —y este es un dato objetivo, no es una valoración política—, la puntualidad global de cercanías en España en el año 2017 fue de 95,4 %, ligeramente superior al año 2016, que fue del 94,97 %. No obstante —y esto es importante decirlo—, a pesar de este dato, que yo creo que es bueno en términos de puntualidad, sí es cierto —es también otro dato objetivo, no es una valoración política— que en el año 2017 se ha producido un repunte de las incidencias en la red, que se cifra en el entorno del 7 %. En el caso de Madrid —supongo que ustedes luego en la réplica me preguntarán sobre el mismo, aunque la intervención sea del conjunto de la red de cercanías y yo trate de hablar del conjunto— en lo que llevamos de 2018, el índice de puntualidad que había en diciembre, que era de 96,06 %, está ligeramente por encima —las cosas van un poco mejor—, situándose en el 96,23 %. También es importante decir que si comparamos la puntualidad de Renfe Cercanías con la de otros países de la Unión Europea, que es un ejercicio interesante, los servicios de cercanías se situarían en los primeros puestos del *ranking* europeo, por delante que las compañías francesas, alemanas, italianas, holandesas o portuguesas. No es una fuente del ministerio, es la fuente de la UIC, que hace el análisis de todos y cada uno de los países; tengo aquí la relación por si sus señorías quieren el detalle de cada uno de los países para que puedan comprobar que este es otro dato objetivo y no una valoración política. Por último, algo que no es tampoco un tema menor, es el de los índices de calidad que llevamos a cabo realizando encuestas durante los diferentes años. Aquí la que tenemos cerrada es la de 2016 porque estamos todavía cerrando el dato del estudio de calidad de 2017 —en el momento que lo tengamos lo haremos público— que dio un dato de índice calidad objetivo para los servicios de cercanías convencionales de 7,05, prácticamente igual que en el año 2015, y de un 6,8 para cercanías de ancho métrico, siendo prácticamente igual que en el año anterior.

Para reducir estas incidencias, ¿qué es lo que se está haciendo? Se están poniendo en marcha diversas medidas preventivas específicas, algunas de las cuales les voy a explicar brevemente. En el caso de las incidencias que tienen su origen en el material móvil, estamos poniendo en marcha medidas para la mejora de la fiabilidad, que consisten en intervenciones específicas para cada tipo de tren, para cada serie de tren, así como mejoras y ampliaciones de los talleres de Renfe Fabricación y Mantenimiento. Es importante destacar que ya hemos hecho pública la intención de presentar antes de que concluya el primer trimestre del año 2018 un plan de renovación del material rodante —al que también me puedo referir luego en la réplica si ustedes tienen mayor interés— y que, evidentemente, tratará de sustituir el material rodante en un ambicioso plan —ambicioso desde el punto de vista económico— para sustituir aquellos trenes que hayan superado su vida útil y que, por lo tanto, requieran un proceso de renovación, transformando también aquellos que estén todavía dentro de ese periodo de vida útil. También se está actuando en la parte de fiabilidad de los vehículos con planes de actuación en cada una de las series que componen los trenes de cercanías. Por ejemplo, en el caso de los vehículos de ancho métrico el plan que tenemos, con una duración prevista de cuatro años, contempla una gran intervención o puesta a cero de los vehículos, que presta especial atención al equipamiento de los mismos que sufre mayor número de averías y también a la renovación de los elementos de confort de los vehículos con una mayor antigüedad. En el caso del ancho convencional se están llevando a cabo diversas actuaciones que están dando buenos resultados en la mejora de los vehículos. Tampoco voy a entrar en un detalle exhaustivo, tengo aquí la información, pero se incluyen actuaciones en puertas, modificación de compresores, sistemas de información al viajero, análisis detallado de componentes eléctricos, etcétera.

En lo que se refiere a actuación en talleres, también se está actuando, tal y como les decía, y estamos llevando a cabo actuaciones de mejora en talleres con el objeto de dotarlos de mayor capacidad y eficacia. Entre otras, se incluye el incremento de la capacidad mediante el rediseño de las playas de vías y estacionamiento o la remodelación de determinadas instalaciones, así como otras actuaciones para la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 12

mejora de servicio relacionadas con la accesibilidad, la mejora de interiores, la instalación de la plataforma embarcada en los vehículos, etcétera.

En relación a la infraestructura con carácter preventivo, hay actuaciones de mantenimiento de infraestructura y vía, entre las que se pueden indicar las inspecciones de infraestructura y vía, las actuaciones en esa infraestructura y todas las actuaciones en desvíos. También, la consolidación de trincheras, que es muy importante en las cercanías, especialmente de las redes de ancho métrico y los trabajos de tratamiento de márgenes para el control de la vegetación y riesgos también de incendio, por ejemplo —esto provoca en algunas ocasiones limitaciones temporales de velocidad a la hora de la circulación de los trenes— y otra serie de medidas en cercanías.

A mí me gustaría destacar el esfuerzo que ha hecho el Gobierno de España con la declaración en Consejo de Ministros de nuevas obligaciones de servicio público. En un contexto económico muy difícil, no solo hemos mantenido todas las OSP que había, sino que hemos declarado nuevas obligaciones de servicio público. No se producía desde hacía un tiempo y esto se hace para conseguir también, como digo, dar un mayor y mejor servicio. De esa manera se ha conseguido actuar sobre, por ejemplo, la red de cercanías de lo que era el antiguo FEVE, red de cercanías de ancho métrico, en el caso de Asturias en la línea C3 Llamaquique-San Juan de Nieva y en el caso también de cercanías de Cantabria en la línea Cabezón de la Sal-Santander. En lo que se refiere a las de Madrid, en las líneas Móstoles El Soto-Atocha-Fuenlabrada-Humanes, que van a ver incrementada su frecuencia en el momento en que entre en funcionamiento esta obligación de servicio público. Quiero recordar que hay una declaración de la obligación de servicio público del Consejo de Ministros y luego está el contrato con Renfe Operadora para hacer efectiva esa declaración y esos nuevos servicios y esto es algo en lo que estamos trabajando ya para que se pueda formalizar cuanto antes ese contrato. En el momento que esté ese contrato en la línea que he mencionado el incremento en la frecuencia en hora punta pasará a ser a cuatro minutos y en Coslada-Madrid se va a incrementar el servicio en dos trenes por hora en hora punta, de manera que en estas franjas horarias se aumentará la oferta aproximadamente en un 20 %. En la Comunidad Valenciana, cabe destacar Alicante-Villena, en la que actualmente circulan cinco trenes OSP de media distancia por sentido y se pasará a diez trenes por sentido, aproximadamente, un tren cada hora y media. En el caso de Castellón-Vinarós, en la que actualmente circulan cuatro trenes OSP de media distancia por sentido, se pasará a doce trenes por sentido, con lo cual también se cubren adecuadamente todas las franjas horarias. También se ha declarado el Metrotrén de Córdoba, con un servicio ferroviario de media distancia que enlazará las estaciones de Villarrubia, El Higuero y Alcolea con Córdoba y con la universidad, sin olvidar también que hemos asumido, aunque no lo tengo aquí apuntado, dos servicios que no eran OSP y que estaban prestando con los correspondientes convenios dos comunidades autónomas, uno en Extremadura y otro en Aragón y que a partir de ahora pasan a ser OSP.

Además de mejorar sustancialmente las obligaciones de servicio público, desde hace ya muchos meses estamos trabajando en la elaboración de ambiciosos planes de cercanías, que asimismo estamos tratando de consensuar con el territorio, acudimos a la comunidad autónoma, vamos trabajando con la comunidad autónoma el contenido de los mismos y cuando ya tenemos un acuerdo sobre el conjunto de medidas que podemos llevar a cabo, evidentemente que sea razonable y que sea abordable desde el punto de vista técnico y desde el punto de vista económico, lo presentamos públicamente y lo ponemos en marcha. Esto es algo que hemos hecho ya en algunas comunidades autónomas y agrupamos este tipo de planes de cercanías en cuatro grandes ejes. Primero, toda la parte de renovación y modernización de la infraestructura. Segundo, la ampliación de capacidad cuando es necesario con los datos de que disponemos. Tercero, la extensión de la red y nuevas estaciones. Y cuarto, la mejora de la seguridad también en pasos entre andenes y pasos a nivel. Además, se añade la parte correspondiente a la renovación de material rodante del núcleo de cercanías correspondiente.

Ya presentamos —lo hizo el presidente del Gobierno en marzo— el Plan de Rodalies, con una inversión de casi 4000 millones de euros para el periodo 2017-2025, de los cuales 1900 millones de euros se tienen que invertir en esta Legislatura. Presentamos el Plan de Asturias, con una inversión total estimada de 580 millones de euros, el de Cantabria, con una estimación de 530 millones de euros, el de Valencia, con una inversión total de 1430 millones de euros y el siguiente va a ser el de Madrid, en el que estamos trabajando desde hace muchos meses y tenemos el compromiso de presentarlo en el mes de marzo. Además de todo esto, está el Plan de Estaciones que está en marcha para la mejora de la accesibilidad, para la atención al viajero y que revierte de forma directa en el usuario cotidiano. Aquí están

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 13

actuaciones en andenes, ascensores y escaleras mecánicas, pasos inferiores y reformas integrales de las estaciones.

Concluyo haciendo el balance de las actuaciones que estamos poniendo en marcha precisamente para mejorar el servicio y para tratar de reducir esas incidencias y para ello estamos llevando a cabo un conjunto de actuaciones de ámbito general y de forma integral con la actuación, insisto, en asuntos concretos que consiguen mejorar los indicadores de puntualidad y reducir las incidencias, la presentación de ambiciosos planes de cercanías, que suponen renovaciones completas de las redes en las diferentes comunidades autónomas y las nuevas obligaciones de servicio público para prestar un mejor servicio a los ciudadanos.

Por último, me voy a referir a la última cuestión que incluye la comparecencia ya mencionada por el presidente, relacionada con la solicitud que se había planteado inicialmente por el Grupo Parlamentario Socialista para explicar las razones por las que el presidente de ADIF se mantiene en el cargo tras encontrarse entre los investigados judicialmente en el caso Lezo a instancias de la Fiscalía Anticorrupción, incumpliendo los compromisos de investidura, y, en concreto, el que literalmente comprometía al Partido Popular y a Ciudadanos a la separación inmediata de los cargos públicos que hayan sido imputados formalmente o encausados por delitos de corrupción hasta la resolución definitiva del procedimiento judicial.

Esos compromisos a los que hacía mención la solicitud de comparecencia del Grupo Socialista me gustaría leerlos aquí públicamente. Se trata, dentro de los *150 compromisos para mejorar España*, del bloque III, transparencia, regeneración democrática y lucha contra la corrupción, apartado A, punto 93. Ese es el punto al que se refería el Grupo Parlamentario Socialista y en el que se dice: «El Partido Popular y Ciudadanos se comprometen a la separación inmediata de los cargos públicos que han sido imputados formalmente o encausados por delitos de corrupción, hasta la resolución definitiva del procedimiento judicial. Asimismo, se comprometen a que las personas que se encuentran en dicha situación no puedan ser incorporadas en las candidaturas electorales ni ser nombrados para desempeñar cargos públicos. Adicionalmente, los partidos firmantes se comprometen, a través de un pacto de Estado por la regeneración y la calidad de la democracia, a hacer extensivo estos compromisos y a concretar sus efectos al resto de las fuerzas políticas».

El Juzgado Central de Instrucción número 6 de Madrid dictó un auto, de fecha 26 diciembre de 2017, por el cual determina, en cuanto a la persona que ocupa el cargo por el que se pregunta, citar a declarar en calidad de investigado a los integrantes, en fecha 14 de noviembre de 2001, del consejo de administración del Canal de Isabel II que asistieron al mismo y votaron a favor de la adquisición de la sociedad Inassa, es decir, del conjunto de consejeros del consejo de administración. Por tanto, se ha citado declarar a todos, catorce personas y entre ellas a la persona por la que ustedes preguntan.

La condición atribuida por el auto es en calidad de investigado y, como ustedes conocen, la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que fue modificada mediante Ley Orgánica 13/2015, de 5 de octubre, para el fortalecimiento de las garantías procesales y la regulación de las medidas de investigación tecnológica, tal y como determina la exposición de motivos de la ley citada en la reforma se aclaró el término investigado, distinguiéndolo claramente del de imputado, de tal forma que investigado servirá para identificar a la persona sometida a investigación por meras sospechas, pero respecto de la cual no existen suficientes indicios para que se le atribuya judicial y formalmente la comisión de un hecho punible, señalando que no ha de equipararse al uso de imputado. A diferencia de lo anterior, con el término de encausado se designará de manera general a aquel a quien la autoridad judicial, una vez concluida la instrucción de la causa, imputa formalmente al haber participado en la comisión de un hecho delictivo concreto.

El acuerdo político entre Ciudadanos y el PP se refiere expresa y claramente a las personas que sean imputados formalmente o encausados, pero no se alude a la condición de investigado. Insisto en que, tal y como dice el propio juez —esta no es, por supuesto, ninguna valoración—, el procedimiento de instrucción está en una fase muy incipiente —leo literalmente— en la que no hay imputaciones, sino que se debe concretar el alcance de las irregularidades advertidas, las personas que participaron en su comisión y, en su caso, su relevancia penal. Por lo tanto, no se está incumpliendo en ningún caso ese compromiso.

Quedo a su disposición para el turno de réplica.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 14

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

Comenzamos entonces a dar la palabra a los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Socialista, cuyo turno lo van a compartir don César Ramos y doña Carlota Merchán. Tiene la palabra don César Ramos.

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

La verdad es que ha sido una intervención extensa por parte del ministro. Yo creo que nos quería ganar el debate por agotamiento, aunque no creo que lo haya conseguido. Ahora que estamos en confianza y que no nos escucha nadie, voy a reconocer que la comparecencia me ha parecido un poco surrealista. Tras haberle escuchado, en todos los temas que ha tratado —sobre todo el primero, que es del que voy a empezar a hablar, que es el de la nevada—, me parece que la actitud del Gobierno es bastante surrealista. He traído aquí un titular que sería el que al ministro le hubiera gustado que saliera en los medios de comunicación los días posteriores a la nevada y que refleja cómo ha sido su comparecencia. **(Muestra un cartel)**. El titular es muy sencillo y dice: «Dimiten seis conductores por el escándalo de la AP-6».

Lo más curioso de todo es que cada vez que en este país se ha producido un episodio de crisis por una nevada con este Gobierno —y ya es el segundo— nunca el Gobierno tiene culpa ni es responsable de nada. Es curioso comparar la palabra que utilizó el año pasado en su comparecencia para definir las nevadas que se produjeron y el calificativo que ha utilizado este año. El año pasado era una nevada histórica. ¿Por qué el calificativo era de nevada histórica? Porque el Gobierno no tenía a nadie a quien echar la culpa del caos que se produjo con miles de conductores atrapados por su mala gestión. ¿A quién le quería echar la culpa? A una divinidad que había venido sobre España y nos había castigado a los españoles con una gran nevada. Así se quitaba responsabilidades el Gobierno. Este año la noche en que se estaba produciendo la nevada y con los problemas que se estaban generando, sobre todo en la AP-6, me imagino la conversación que hubo entre el ministro del Interior y el ministro de Fomento. Uno de los dos le diría al otro: Oye, como se ha producido en una autopista de peaje, ¿por qué no le echamos la culpa a la concesionaria? Y ese día fue cuando llegaron al acuerdo de que tenían clara cuál iba a ser la estrategia a partir de ahí en todas las comparecencias y en lo que se iba a contar a los medios de comunicación. Simplemente tenían que vestir al santo y dar los argumentos para que todo el mundo creyera que el culpable de aquella situación y de la mala gestión era una empresa privada y que el Gobierno no tenía ninguna responsabilidad. Si contamos las veces que el ministro ha repetido la palabra «concesionaria», vemos que la estrategia estaba bien planificada. No le voy a proponer lo que le propuse al ministro el día del debate de la estiba —que se tomase un chupito cada vez que decía «multa»—, porque hoy con las veces que ha repetido «concesionaria» creo que ha superado con creces a la palabra «multa» aquel día. Sinceramente, creo que el Gobierno con sus declaraciones intentando culpabilizar a la concesionaria, aparte de que cometer un error —evidentemente, los grupos parlamentarios no vamos a permitir que los ciudadanos se lleven la sensación equivocada sobre quién ha sido culpable de la situación—, comete una irresponsabilidad.

¿Por qué digo que la actitud del Gobierno es una irresponsabilidad? Está acusando a la concesionaria sin que sea la responsable final de la situación, porque el responsable de que los ciudadanos se sientan protegidos para circular y de la movilidad siempre es el Gobierno; y ahora lo demostraremos con lo que pone el protocolo de actuación cuando se produce un caso de estos. Lo que ha hecho el Gobierno permanentemente durante esta comparecencia y durante estos días es acusar a una empresa española, Abertis, de ser la responsable del caos. ¿Alguien se imagina lo que puede pasar si el día de mañana Abertis quiere hacerse con la concesión de cualquier autopista de peaje en cualquier parte del mundo? Evidentemente, las declaraciones que ha hecho el Gobierno durante este tiempo pondrán a esta empresa española en una situación muy complicada para que pueda hacerse con una concesión en otro país. Además, si fuera cierto y la responsabilidad tuviera que recaer sobre la concesionaria, lo podría entender; pero el Gobierno ha actuado de una forma irresponsable con el único objetivo de salvar su culpa.

¿Cuál es el Gobierno que nos gustaría que hubiera, el Gobierno que pedimos en la comparecencia por las nevadas el año anterior? Primero, queremos que el Gobierno analice qué ha pasado. Ha habido errores, el Gobierno tiene que reconocer que ha habido errores y que se pueden corregir de alguna forma. Si el Gobierno no utiliza este caos para ver qué errores se han producido, corremos el riesgo de que el año que viene con cualquier nevada pueda volver a ocurrir y lo que queremos es que los ciudadanos tengan la tranquilidad de que esto no va a volver a ocurrir. Queremos dar las gracias a los trabajadores

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 15

porque ese día se dejaron la piel: los trabajadores de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, de la Agencia Estatal de Meteorología y del servicio de mantenimiento de carreteras, los voluntarios de Protección Civil y también los trabajadores de la concesionaria, a los que no ha nombrado el ministro. Me parece muy grave que el ministro solo se acuerde de una parte de los trabajadores y, como tiene el objetivo de hacer culpable a la concesionaria, no se acuerde de los trabajadores de esa concesionaria, que también se dejaron la piel para solucionar la situación. Son trabajadores exactamente igual. No hay trabajadores de primera y trabajadores de segunda y nosotros nos queremos acordar de ellos.

Cuando nos ponemos a analizar quién es el responsable de esta situación según lo que está marcado por el protocolo de actuación invernal, el protocolo es muy claro y el ministro lo conoce perfectamente. La conservación de carreteras y de que se garantice el tráfico adecuado es responsabilidad de la Dirección General de Carreteras exclusivamente, y así lo dice el protocolo. La vigilancia del tráfico y el establecimiento de las limitaciones para que se pueda circular por ellas es de la Dirección General de Tráfico y, en caso desfavorable, se habla de que haya movilizaciones para que se pueda asistir a las personas que estén atrapadas. Cuando nos vamos al protocolo de actuación invernal y vemos lo que dice cuando habla del caso de autopistas de peaje concesionadas, salimos de duda sobre quién es el responsable. Lo curioso es que el ministro siempre que ha mencionado a la concesionaria hablaba como si fuera la concesionaria la que daba órdenes al ministerio y le informaba cuándo cortaba y cuándo no cortaba. Sin embargo, el protocolo de actuación invernal dice cómo se tiene que hacer —que seguro que fue como se hizo— y quién es el responsable que lo tiene que hacer. Pone que el jefe de Demarcación de Carreteras mantiene comunicación permanente con las concesionarias y dice claramente que cursará a las mismas las instrucciones. Quien cursa las instrucciones es el jefe de Demarcación de Carreteras a la concesionaria. Por lo tanto, el Gobierno es el responsable de las decisiones y las actuaciones de la concesionaria en ese caso. Además, dice que los servicios provinciales de carreteras, aparte de mantener un contacto permanente con las concesionarias, les comunicará las instrucciones pertinentes.

Como vemos, según el protocolo de actuación invernal —que suponemos que se aplicó de la forma correcta—, siempre es un departamento del Gobierno el que da las órdenes a la concesionaria. De las palabras del ministro se puede deducir que eso no fue así y que lo que hacía el Gobierno era simplemente escuchar lo que le iba contando la concesionaria. Si esto que nos ha contado el ministro es cierto, el Gobierno no aplicó el protocolo de actuación invernal. ¿Qué quiere decir eso? Que el Gobierno tiene que analizar quién se saltó ese protocolo, por qué se lo saltó y tiene que cesarlo. Si no, lo que ha hecho el ministro de Fomento hoy aquí es engañarnos con la situación que se dio. Es la segunda situación de crisis por una nevada que se produce en este país siendo usted ministro de Fomento. En la anterior le echó la culpa a los conductores y a la nevada. **(El señor ministro de Fomento, De la Serna Hernáiz, hace gestos negativos)**. Sí, sí. Igual que ha pasado ahora, se echó la culpa a los conductores y a la nevada. **(El señor ministro de Fomento, De la Serna Hernáiz: ¿Yo? En ningún caso.—El señor Luena López: Eso lo sabe toda España. Eso fue así)**. Repito por quinta vez que se echó la culpa a los conductores y a la nevada, porque según parece el Gobierno nunca tiene responsabilidad.

¿Qué nos gustaría a nosotros? Yo no voy a pedir hoy la dimisión de nadie, porque lo que creo que tiene que hacer el ministerio —que no ha hecho— es analizar qué ha ocurrido, contarnos qué falló y cuáles son las responsabilidades del Gobierno; no nos hable de la concesionaria. Debe decirnos qué falló por parte del Gobierno y qué falló en las actuaciones del protocolo y deberá tomar medidas para que se asuman responsabilidades por parte del responsable de que esto haya pasado por segunda vez. Nosotros creemos que cuando se produce un caso de este tipo hay que intentar que sirva para mejorar. Tras la nevada del año pasado, lo que hicimos fue hacer al Gobierno seis propuestas concretas en su comparecencia para que esto no volviera a ocurrir. Dijimos que se revisaran los medios disponibles para garantizar las condiciones de seguridad de los trabajadores. No sabemos qué se ha hecho en ese sentido. Pedimos —y esta es la parte más importante porque creemos que es lo que ha vuelto a fallar— que se revisaran y actualizaran los protocolos existentes. ¿Ha hecho el Gobierno algo en eso? Porque han fallado los protocolos o ha fallado su aplicación. Ha pasado un año, nosotros lo propusimos y no se ha hecho nada. Propusimos un plan renove de carreteras porque creemos, y además así lo dicen los estudios, que la situación de mantenimiento de las carreteras actuales españolas tiene un déficit de 7000 millones de euros, que después tiene como consecuencia que cuando se produce un episodio de este tipo en estas carreteras no se pueda hacer frente. Seguramente el Gobierno lo que haga es echar la culpa a la concesionaria porque, oye, esto es responsabilidad de la concesionaria. Además, pedimos que se creara

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 16

un plan de atención e información a las personas atrapadas. El año pasado fueron varios miles de ciudadanos los que se vieron atrapados por estas circunstancias, este año han sido otros cuantos.

¿Ha aplicado el Gobierno ese plan que propuso el Grupo Socialista para dar atención a esos ciudadanos? Si preguntamos a los ciudadanos atrapados, seguramente la mayoría dirán que no, y lo propusimos hace un año. No ha servido de nada una crisis que se produjo el año pasado y no ha servido para nada que haya pasado un año. A nosotros sí nos preocupa enormemente porque creemos —además el ministro tiene que conocerlo perfectamente— que todos estos elementos tienen que permitir aprender de en lo que se falla y mejorarlo para que no vuelva a fallar. ¿Qué ocurre? Que cuando partimos de la premisa de la que se parte hoy aquí de que el Gobierno no se hace responsable absolutamente de nada, de que quiere tirar balones fuera, a lo que nos vemos abocados es a que, como no cree que se puede mejorar, se va a volver a producir. Primero, recomiendo a los ciudadanos o cualquiera que esté cerca del Ministerio de Fomento, cuando se pueda producir una nevada, que se aleje, porque seguramente el ministerio le eche la culpa. Si pasa por allí, el ministerio va a intentar echarle la culpa. Le recomendamos que se aleje, y recomendamos al ministro que deje de tirar balones fuera. Lo hicimos el año pasado, dijimos al ministerio y al ministro que dejaran de echar balones fuera. Yo entiendo que a este Gobierno le cuesta asumir responsabilidades, pero esa es una lógica de la política antigua, en la que uno intentaba cubrirse las espaldas echando la culpa a otro. Pero yo creo que lo que buscan los ciudadanos permanentemente, y ahora más que nunca, es que un Gobierno asuma sus responsabilidades —y como hemos dicho aquí, no es de la concesionaria, es del Gobierno— y que diga qué va a hacer para que no vuelva a pasar.

Otra de las propuestas que no incluimos el año pasado y que sí vamos a incluir este año, porque además se ha dado la característica específica de que era una autopista de peaje, es pedir que se sea muy exigente con la concesionaria. Primero, hay que ver si se está cumpliendo el contrato. Hay que ser exigente con el cumplimiento del contrato, y creo que no estaría mal revisar esos contratos porque a lo mejor no tenían determinadas cláusulas que habrían permitido dar respuesta en estas ocasiones. El ministro se queda contento, le dice a los ciudadanos que, como el culpable ha sido la concesionaria, la va a multar, y seguramente el Gobierno se crea que los ciudadanos vamos a dar palmas con las orejas: ¡Eso, que el culpable pague! Pero, sinceramente, me parece una irresponsabilidad. Además, lo curioso es que se ha hablado sobre todo de la concesionaria de la AP-6, pero no de la AP-68, donde también pasó algo muy parecido. Ha dicho que en La Rioja también hubo una serie de problemas y que también se tienen que tomar medidas... **(El señor ministro de Fomento, De la Serna Hernáiz, hace gestos afirmativos)**. No, no nos ha dicho que se haya hecho nada con la concesionaria de la AP-68, pero a lo mejor es que, como se ha extendido tanto el ministro, al final se me han escapado algunas cosas, pero creo que no ha mencionado que se haya hecho nada con la concesionaria de la AP-68.

Voy a terminar con este tema recomendándole por segunda vez en esta legislatura que no sigan la misma dinámica, que busquen la forma de mejorar. Nosotros podemos ser comprensivos en una situación como esta, algo que no fueron ustedes cuando nosotros gobernábamos, porque a nadie se le olvida que, cuando hubo un caos circulatorio en AENA, el actual presidente del Gobierno pidió la dimisión de la responsable del Ministerio de Fomento. Como yo creo que eso no sirve para nada, lo digo sinceramente, yo no voy a pedir su dimisión, voy a pedirle que se ponga a trabajar para que no vuelva a ocurrir, voy a pedirle que utilice la transparencia para ver qué ha pasado.

Termino con este tema de las nevadas para pasar al siguiente y dejarle más tiempo a mi compañera que hablará de cercanías. La verdad es que la actitud de este Gobierno es bastante preocupante. Nosotros traemos aquí la petición de comparecencia del ministro por la imputación del presidente de ADIF por una sencilla razón, porque creo que alguien que gestiona la cantidad de dinero público que se gestiona desde ADIF tenga encima la sombra de una investigación puede ser preocupante para los ciudadanos, pero lo más preocupante de todo es que esta situación no es excepcional. Es que el Gobierno del Partido Popular, de cara a la mayoría de los ciudadanos, es un Gobierno que tiene un montón de causas judiciales abiertas, como partido y como responsables políticos. El día que se hizo la imputación nosotros pedimos la dimisión del presidente de ADIF porque creíamos que podía generar determinadas dudas entre los ciudadanos, pero lo más preocupante de todo es que si seguimos esa lógica, tendríamos que pedir la dimisión de todo el Gobierno del Partido Popular, porque cada día que pasa hay un caso nuevo de corrupción. Hoy los medios de comunicación se han vuelto a despachar con unas declaraciones sobre la financiación del Partido Popular. Tenemos que ser muy estrictos. Y aquí, además, le vamos a pasar la pelota a Ciudadanos, que es el partido de la regeneración, según su definición, y Ciudadanos tendrá que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 17

decir si el Gobierno cumple o no cumple, porque nosotros hablamos de un pacto de investidura entre Ciudadanos y el Partido Popular. Yo creo que Ciudadanos es el que se tiene que pronunciar sobre eso; nosotros sabemos que es un tema delicado, respetamos a la justicia y vamos a seguir haciéndolo, así como las decisiones que tome, pero es evidente que esto genera un problema.

Le paso la palabra a mi compañera porque además creo que me he comido demasiado de su tiempo y lo siento, pero no he podido evitarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Merchán.

La señora **MERCHÁN MESÓN**: Gracias. Intentaré reducir un poquito mi tiempo.

Señor ministro, tras oír su intervención tengo una conclusión: usted no usa cercanías, pero es que tampoco conoce a nadie que use cercanías, desde luego no en la Comunidad de Madrid, porque, mire, cada día nos preguntan que qué pasa con ese servicio. Esta mañana me decía una trabajadora: Esto no hay trabajo que lo aguante. Cada día un millón de personas usan cercanías en la Comunidad de Madrid; un millón de personas que en los últimos meses se han autodenominado sufridores de cercanías, porque así espera la gente en Madrid el tren. **(Muestra un cartel con una fotografía)**. ¿Cómo es posible que una de las mejores redes de cercanías de Europa se haya convertido en la avería de cada día? Solo se puede decir una palabra: abandono; retrasos continuados. Usted hablaba de una puntualidad del 96 %, algo que los usuarios escuchan con estupefacción. Además, no ha contado el truco, y es que ustedes miden la puntualidad por las cifras de Renfe Operadora, pero las incidencias que se deben a ADIF ustedes no las contabilizan. **(El señor ministro de Fomento, De la Serna Hernáiz: Sí, sí)**. Desde luego, ese sistema de horario fijo sustituido por el sistema de frecuencia hace que la gente no sepa a qué hora llega el tren, a qué hora sale ni desde luego si es puntual o no es puntual. Hace más de seis meses que pedimos la tabla de trenes y la seguimos esperando. Hay usuarios que esperan en núcleos urbanos de más de cien mil habitantes hasta veinte minutos en hora punta; hay saturación por falta de vagones. Después de esperar veinte o veinticinco minutos, llega un tren con tres vagones donde se tiene que subir la gente que le he enseñado en la foto. Hay un problema generalizado en la accesibilidad en toda la red, pero es que escaleras mecánicas como las de Atocha llevan desde agosto con este cartel: Fuera de servicio **(Muestra un cartel con una fotografía)**, y es porque ninguna aseguradora se atreve a asegurar unas instalaciones obsoletas que, en el caso de Atocha, llevan en funcionamiento el mismo tiempo que la estación. Hay problemas con los sistemas de señalización en los túneles especialmente; en sistemas de comunicaciones; en la catenaria; hay raíles que se rompen. Ayer nos decía Comisiones Obreras que solamente en los primeros veinte días de enero hay 897 trenes afectados, más de 10 000 horas de retraso. Efectivamente, la gente tiene la sensación de que da la vuelta al mundo cuando coge un cercanías o tiene que esperar al cercanías de Madrid.

En cuanto al mantenimiento, usted ha hablado de las mejoras en los talleres. ¿También va a aumentar el presupuesto para que se puedan comprar repuestos? Porque la realidad es que no se pueden reponer muchos de los componentes que se averían. ¿Qué va a hacer con las externalizaciones? Porque ustedes, más que externalizar lo que hicieron fue una subasta a la baja de los servicios de mantenimiento, que ha tenido el consecuente impacto en el empeoramiento del servicio. Hay una reducción del personal porque no se cubren las jubilaciones ni las prejubilaciones. Usted ha hablado de un aumento de inversión. Le voy a decir que desde 2012 —son datos de Fomento— ha habido una reducción del 56 % en el presupuesto de cercanías para la Comunidad de Madrid y de un 17 % para el conjunto de la red. Necesitamos que establezcan un plan de choque que recupere el servicio. Usted hacía mención a planes ambiciosos de cercanías consensuados con los Gobiernos de las comunidades autónomas. Pues bien, le voy a recordar que en cuanto llegaron al Gobierno paralizaron el Plan de inversiones ferroviarias de cercanías 2009-2015, que fue negociado con —supongo que usted sí la conocerá, porque últimamente nadie la conoce— Esperanza Aguirre, un plan muy ambicioso que incluía ampliación de cobertura en la línea que usted ha dicho, pero también incluía un plan de modernización de los activos que garantizaba el adecuado funcionamiento del servicio y que también paralizaron. ¿Qué van a hacer con ese plan?, porque realmente ya tienen parte del trabajo hecho. Actualícenlo, revísenlo, hablen con los ayuntamientos. Se pueden reunir con los alcaldes y las alcaldesas que se lo han demandado y que ya se han reunido con compañeros suyos del Gobierno. ¿Qué piensa un ministro de Fomento al ver cómo uno de los servicios mejor valorados por los ciudadanos, que además es de los pocos servicios que presta directamente la Administración General del Estado, se encuentra en esta situación? Ya le he dicho que los usuarios se autodenominan sufridores. Son usuarios que no merecen

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 18

la falta de respeto de la que son objeto cuando nadie les da una explicación, cuando no hay una megafonía que les informe de qué pasa cuando están tiempo encerrados en un tren, como sardinas en lata, esperando en un andén o directamente echados a la vía. ¿Se acuerda del 6 de noviembre? **(Muestra una fotografía)**. Cientos de personas caminando por las vías de cercanías. Y hablando de falta de respeto, no puedo evitar dejar de preguntarle si la noticia que hemos conocido hoy es cierta. ¿Piensan subir el precio del billete de cercanías a los más de diez millones de viajeros que cada día sufren una avería en la red?

Usted ha hablado también de otras redes. En cuanto a la accesibilidad de los pasos a nivel, ya habido varios arrollamientos: en Llodio, en Monforte de Lemos, en Legazpi. ¿Qué va a pasar con el núcleo Murcia-Alicante? Usted ha hablado de un plan de adquisición de trenes. Ustedes se comprometieron a que ese núcleo se iba a cubrir en la vía de AVE con unos trenes que no son los mismos que en el resto de la red. ¿Qué van a hacer y cuándo? ¿Y cómo van a resolver el tema de la financiación? Porque la distinción que han hecho en ADIF, que permite que alta velocidad se endeude y que cercanías y líneas convencionales se financien a través de los Presupuestos Generales del Estado, nos lleva a que esas redes sean las hermanas pobres y apenas alcancen un 8% de la inversión estatal.

Finalizo ya. Muchas gracias, presidente, por su paciencia. Necesitamos un calendario con medidas concretas para un plan de emergencia, con un presupuesto, que recupere el servicio, y queremos que venga a dar pertinente cuenta a esta Cámara. Desde luego, hoy hay muchas personas pendientes de lo que les va a decir usted con relación a las cercanías, que es un servicio que cada día utilizan un millón de personas en la Comunidad de Madrid, diez millones en todo el Estado; personas que viven con la tensión diaria de si van a llegar a su puesto de trabajo o centro de estudio.

Muchas gracias. **(Aplausos.—El señor Luena López: Muy bien)**.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. El señor Alonso y el señor Errejón van a compartir el tiempo. Comienza la intervención don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Señor ministro, en primer lugar, quiero agradecerle su reacción cuasi inmediata, el día 7, ante los medios de comunicación, en respuesta a nuestra solicitud de comparecencia. Se lo agradecemos, aunque creemos que viene un poco tarde y con la problemática derretida con tantos temas que hoy nos presenta aquí. No nos ha explicado única y exclusivamente el problema de la AP-6, lo cual también le agradecemos, y viene con una serie de soluciones bajo el brazo —algunas de sentido común—, entre ellas dos expedientes sancionadores. Bienvenidos.

Para iniciar la intervención, querría felicitar sobre todo a la Unidad Militar de Emergencias, porque aún tengo presente —y algunos de vosotros os acordaréis— algunas voces que la llamaban la guardia pretoriana de Zapatero, así como aquel editorial de *El País* que decía: Lo civil, a civiles. Decía que recurrir al Ejército para esas tareas contribuía a incrementar la confusión sobre el papel de las Fuerzas Armadas. Una vez más, la UME ha callado bocas, demostrando su eficiencia y necesidad. También quiero felicitar al resto de los servicios, a los de emergencias y a los técnicos de Fomento, así como a los ciudadanos, que dieron lo mejor de sí mismos aquellas horas, y a los trabajadores de Iberpistas, sí, que, aunque con su plantilla reducida —que es el peaje que desgraciadamente han pagado los trabajadores de este país por la crisis—, demostraron su alto nivel de capacitación.

Hará justo un año —se lo recordábamos— comparecía usted en esta Comisión para responder sobre la nevada del temporal de los días 17 a 21 de enero del año pasado. Lo curioso del caso es que las primeras manifestaciones del Gobierno el día 7 de enero sonaron a excusa, ya que fueron calcadas a las que usted pronunció en esta Comisión el 2 de febrero y que decían: El episodio de nevadas intensas puede considerarse excepcional. Seguidamente, el Gobierno reculó en sus manifestaciones y empezó a dirigir sus dardos hacia la concesionaria. Hemos de reconocer que si el ministerio activó el aviso, la responsabilidad se diluye en su caso, pero no así para el director general de Tráfico. Nos acaba de decir que siempre tiene que actuar el que está más cerca del problema. Es evidente que el director no estaba cerca del problema. Don Gregorio Serrano, al igual que el *president* Puigdemont, piensa que se puede dirigir un país por Skype.

Según el director general de Tráfico en su comparecencia de este lunes, la concesionaria decidió reabrir la autopista en todos los accesos a las 19:00 horas. A las 21:00 horas, cuando se volvió a cerrar, ya estaban atrapados miles de vehículos. Decía que esas dos horas fueron fatales, y usted lo ha repetido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 19

aquí. Iberpistas no activó sus protocolos de emergencia hasta las once de la noche y estuvo intentando con sus propios medios resolver la situación. En ningún momento solicitó el nivel rojo, dice el señor Serrano, es decir, prohibir el paso de camiones y exigir el uso de cadenas. Por el contrario, la portavoz de Iberpistas, la señora Ana Bonet, aseguró que se aplicó el protocolo de máximo nivel de actuación en casos de nevadas y que sobre las 22:00 horas se activó el plan de emergencia, con la intervención del Ejército. Después de escucharle a usted, entiendo que la señora Ana Bonet no dijo la verdad. ¿Tiene usted pruebas que sostengan que lo que el lunes dijo el director general de Tráfico era cierto? Como agente de autoridad, usted nos ha dicho que la concesionaria podría haber cerrado la autopista, pero ¿podía el Gobierno haber ordenado el cierre de la autopista aplicando el código rojo en contra de la opinión de la concesionaria? Usted ha dicho que desde el 31 de julio de 2017 tenemos una normativa y que el director general de Tráfico ve las imágenes —no sabemos si de la moviola o de la autopista— para decidir —él o ustedes— el cierre de la misma. Hemos de recordar que por la AP-6 pasan diariamente 22 280 vehículos obligados a pagar peaje y que la concesionaria de la que hablamos en 2015 ingresó 98,4 millones de euros en peajes. La nevada ha puesto al descubierto que lo que falla es el modelo —algo que les recuerdo también a los compañeros socialistas, porque no se trata únicamente de criticar sino de hacer algo, y podríamos hacer un Gobierno— y que no existen plenas garantías de que se pueda volver a producir otro episodio similar. Multar a la concesionaria, como ha dicho usted, es necesario, pero nosotros lo consideramos insuficiente.

Necesitamos la gestión pública de las carreteras —usted lo acaba de decir, las carreteras del Estado no fallaron, falló la concesionaria— y que ninguna empresa haga negocio cuando está en peligro el bienestar de las personas. Se deben derivar responsabilidades no solo jurídicas y contractuales por la gestión del temporal. Existen responsabilidades políticas dentro del Gobierno —en el Ministerio de Fomento yo pienso que no, pero lo tiene que demostrar usted—, y si no se depuran, la responsabilidad será suya. Su modelo caduca, igual que el de la concesión de Iberpistas, que, según la interpretación de la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo, finaliza este 29 de enero.

Como usted nos ha explicado, los gestores de la concesionaria demostraron su incapacidad manifiesta para gestionar adecuadamente una situación complicada, pero que no consideramos que fuese extrema, como también ha demostrado la gestión del resto de carreteras. Siendo esto así, usted dice que se han abierto dos expedientes a la concesionaria. Nos preocupa que los antecedentes siempre se queden en papel mojado; esperemos que esta vez no sea así.

El Tribunal Europeo de Justicia sentenció, ante denuncia de Comisiones Obreras y el grupo ecologista Centaurea, que la actual concesión de Iberpistas es ilegal. La sentencia de abril de 2010 deja claro que la adjudicación a Iberpistas incumplió la Directiva 93/37, sobre la contratación pública. Las obras secundarias costaron más que las principales, y reseña además que procede concluir que las obras complementarias se adjudicaron a Iberpistas a pesar de que no estaban comprendidas en el objeto de la concesión de la que se trataba, por lo que invalida las referidas obras al objeto de ampliar la concesión de la gestión de la A-6, que revertiría al Estado a partir del 30 de enero de 2018. Desde hace años, diversas organizaciones ciudadanas de Ávila y Segovia reclaman la aplicación de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 22 de abril de 2010. Sin embargo, algunas informaciones nos apuntan que la concesión por otros siete años ya está concedida. ¿Es cierta esta información? ¿Tiene ya el Gobierno un acuerdo para una nueva concesión de esa autovía para los próximos siete años? Le pedimos que revierta la gestión de la AP-6, que la revierta al Estado y que las otras autopistas de peaje, cuando finalicen su concesión, no las vuelva a licitar a las empresas, a las de siempre. Nosotros creemos —se lo hemos dicho muchas veces— en el modelo público de gestión y en la euroviñeta como modelo para financiar el mantenimiento y mejora de las vías rápidas. Tardará más o menos, señor ministro, pero al final la euroviñeta se impondrá, y usted lo sabe; solo está comprando tiempo, ¿tiempo para quién? Ya lo dijo su antecesor, antes que la ministra Pastor, el señor Rafael Catalá, en 2016: Las autopistas son un buen negocio. Así es, un buen negocio; las empresas se quedan solo con los beneficios y el Gobierno, como se ha demostrado, asume los riesgos. La empresa concesionaria construye, paga y gestiona la vía, y para hacerlo obtiene financiación bancaria, una financiación que tiene la particularidad de ser una deuda sin recurso. Según datos de la Delegación del Gobierno sobre las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje, las empresas constructoras son las accionistas más importantes, con un 70 %. Señor ministro, nuestro modelo es diferente, y nos gustaría que los compañeros socialistas no únicamente le criticarán a usted sino que vieran lo profundo que es el problema. El problema es de gestión, y la gestión debe ser pública y ha de ser financiada a través de la euroviñeta. Necesitaremos mucha sal y bastantes cadenas para superar su modelo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 20

Le quiero hacer una última pregunta antes de pasar la palabra a mi compañero. ¿De cuánto dinero se habla cuando dice el Gobierno que contempla una sanción grave a Abertis por la gestión de la llegada de la nevada de la AP-6? ¿De cuánto dinero estamos hablando?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.  
Señor Errejón, tiene la palabra.

El señor **ERREJÓN GALVÁN**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, me ocuparé de las otras dos cuestiones que atañen a la comparecencia, y tengo que empezar diciendo que mi valoración con respecto a sus respuestas en una y en otra es diferente. En la que me toca primero, que es la que tiene que ver con ADIF, creo que no ha respetado mucho la inteligencia de quienes le escuchamos. En noviembre del año pasado se conoce la investigación del señor Juan Bravo, que usted nombró presidente de ADIF. Un diputado de nuestro grupo, Sergio Pascual, le pide explicaciones al Gobierno y —esto no nos asombró demasiado— no recibe ninguna. Después, el 27 de diciembre, se conoce su imputación —o, como ustedes han dado en decir ahora, está bajo investigación— porque presuntamente —y esto es un apartado que tiene que ver con la trama Lezo—, mientras era consejero del Canal de Isabel II, recomendó comprar Inasa, una empresa que se compró por diez veces más de lo que se había vendido un año antes. Se vendió por ocho millones y el Canal de Isabel II —es decir, todos los madrileños— la compró por ochenta. Ahí sí que era verdad eso de que a los consejeros les daba igual ocho que ochenta. Además, se hizo —todo esto presuntamente; sería lo que estaría investigando el juez— a través de una empresa pantalla en Panamá. A este señor, que merece todos mis respetos como individuo, resulta que es al que usted nombró presidente de ADIF, que gestiona —si no estoy equivocado— 4000 millones al año, y los gestiona, además en un sector que es particularmente sensible con respecto a la problemática de los sobrecostes.

Los sobrecostes, como usted sabe, suponen uno de los principales lastres de la economía española. Ustedes se han empeñado durante mucho tiempo en intentar hacer más competitiva la economía española ajustando los salarios de la mayoría social. Bien, ese camino, además de ser un callejón sin salida, no da más de sí. Sin embargo, nunca han emprendido una batalla, una ofensiva política para reducir los sobrecostes. Y no solo no la han emprendido, sino que a quienes están implicados en situaciones similares, con una extraña política de promoción de personal, ustedes les han promocionado. El señor Juan Bravo, desde el Ayuntamiento de Madrid, con Gallardón y con Botella, fue el responsable de una buena parte de los sobrecostes de la obra que más sobrecostes ha tenido en la historia de España, que es la obra de la M-30. En una reunión —si no tengo mal entendido— de no más de 20 minutos acordó un presupuesto extra de 1600, cuando el presupuesto inicial era de 1200. Es decir, dobló el presupuesto en una reunión que no llegó a durar un cuarto de hora. La obra, finalmente —lo hemos sabido porque felizmente ha habido cambio en el Ayuntamiento de Madrid—, parece que nos puede estar costando en torno a los 10 000 millones de euros al conjunto de los madrileños; se presupuestó por 1200. Con este currículum, con el currículum de la posible empresa pantalla en Panamá para comprar por ochenta lo que valía ocho y, además, los sobrecostes en la M-30, me gustaría que nos explicara por qué usted decidió que era la persona idónea para acabar con los sobrecostes. Este hombre, que —como he expuesto— no tenía la menor relación con posibles sobrecostes, era la persona idónea. Su respuesta es: ¡Ah!, yo tendría que cesarle o que pedirle su dimisión si estuviera imputado, pero es que está investigado. Es un giro lingüístico simpático, pero esto lo podríamos aplicar a todo, también a los cercanos, de los que luego hablaré. A los retrasos llámeles usted anticipaciones y ya no tenemos un problema. Haga una ley y cámbiele el nombre a las cuestiones que pasan. Cuando un tren llegue tarde, hagan una ley que diga que el tren no ha llegado tarde, sino que ha llegado anticipado, y así ustedes ya no tienen que tomar cartas en el asunto, como pasa con este señor, al que el juez investiga por algo que indicaría —no sé si jurídicamente, pero desde luego políticamente— que a lo mejor no es el más adecuado para ocuparse del puesto en el que está, pero si le cambiamos el nombre a las cuestiones por las que se le investiga entonces no hay ningún problema. Ustedes presumen habitualmente de la empresa privada, pero ningún gestor en la empresa privada habría sido promocionado con este currículum. A cualquier persona que trabaje en la empresa privada y presente este currículum nadie le promociona. Y sin embargo, con un concepto patrimonial del Estado, como si el Estado fuera un botín a repartirse, ustedes le promocionan. Y no es un caso aislado. Tengo entendido que el señor Andrés Ayala, que fue portavoz del Grupo Popular en esta Comisión de Fomento hasta mayo de 2016, tuvo particular suerte, y mientras era portavoz de Fomento,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 21

es decir, mientras tenía que vigilar o fiscalizar o estudiar una parte de lo que hacía el Ministerio de Fomento, recibió la concesión de dos casinos en aeropuertos por parte de AENA. A esta persona, que —como se sabe— tiene una concepción muy sólida de la separación entre intereses privados e intereses públicos, usted lo ha nombrado también consejero de ADIF. Insisto, creo que tienen que cambiar de cazatalentos, porque tienen una política de personal que es marcadamente mejorable. Iniciaba diciéndole que la economía española tiene un lastre profundo en los sobrecostes y que ustedes se los tienen que tomar en serio. Dejen de ajustar los salarios de la mayoría trabajadora y comiencen a ajustar los sobrecostes. Le diría además que igual que la economía española tiene un lastre con los sobrecostes, usted tiene un lastre en este caso. Mi recomendación es que hay lastres que si no se dejan caer a tiempo lo arrastran a uno. Espero que no le arrastre a usted, señor ministro, pero creo que le debería pedir un comportamiento a la altura de las circunstancias, que, en mi opinión, pasa necesariamente por dejar la posición que ocupa.

Con respecto a la cuestión de cercanías, me parece una buena cosa —y creo que hay que agradecerlo— que usted haya comenzado pidiendo disculpas a los ciudadanos que sufren los retrasos, las incidencias, viajar enlatados, el conjunto de las averías, en definitiva, el colapso en el que se han convertido una buena parte de los servicios de cercanías. Me parece que es un gesto que le honra. Creo que el siguiente gesto —y ese no se lo he escuchado— es explicar por qué ha sucedido esto, asumir algún tipo de responsabilidad con respecto a lo que sucede. El cercanías, usted lo sabe, es el transporte ferroviario más utilizado y necesitado por los españoles. A todos nos gusta viajar en el AVE, que es muy limpio, que es muy cómodo y que es muy rápido, pero el AVE lo usan 23 000 personas al día en España; el cercanías lo usan aproximadamente un millón y medio de personas al día. Sin embargo, el AVE, que lo usan 23 000 personas al día, es decir, un 5% de los usuarios de la red ferroviaria española, se ha llevado hasta ahora el 70% de la inversión; 5% de usuarios, 70% de inversión. El resto de trenes, el resto de servicios ferroviarios, es decir, el otro 95%, se ha llevado el 30% de la inversión. Yo no le digo que haya que invertir las tornas, en modo alguno, pero sí le digo que a lo mejor hay que plantearse cuáles son las prioridades de la política ferroviaria del Ministerio de Fomento y del plan de inversiones y de mantenimiento, o al menos el cumplimiento de los compromisos adquiridos.

Es verdad que usted ha facilitado datos sobre el año 2017 de los que yo no disponía; creo que no estaban publicados. Del año 2006 al año 2016, el servicio de cercanías ha perdido 69 millones de viajeros, y eso no ha sido por una mala valoración de los ciudadanos, ha sido porque los ciudadanos han entendido que se arriesgaban demasiado a llegar tarde o que viajaban en malas condiciones, y esto por un conjunto de problemas y de incidencias como la falta de personal, averías de trenes, mal mantenimiento de vías o de estaciones, que han llegado a sufrir hasta diez millones de usuarios al año. Desde que usted llegó al ministerio —creo que en noviembre del 16 y que estaremos por cumplir más o menos un año— se han disparado las incidencias en todas las áreas metropolitanas del país. Mencionaba usted el caso de la red FEVE, en las cercanías del norte, que este verano ha llegado incluso a tener hasta cuarenta cancelaciones al día por falta de maquinistas, por falta de personal que pudiera hacerse cargo de los trenes, y por eso registran cada vez menos viajeros. Si miramos, por ejemplo, al sur, resulta que en Málaga —un servicio de cercanías que usan hasta 16 millones de viajeros al año— se han sufrido también cancelaciones por falta de personal y, además, llevan varios años esperando esa famosa ampliación entre Marbella y Estepona. En todos los puntos cardinales nos encontramos con el mismo problema: la escasa inversión en mantenimiento de motores y de vías, la escasa inversión en personal para aumentar la frecuencia y las dificultades y el incumplimiento de las normas para la accesibilidad de las estaciones para personas con movilidad reducida.

Las cifras del ministerio y de Renfe con respecto a la puntualidad son muy optimistas, pero me da la sensación de que la ciudadanía no se las cree; además, ahora que hay nuevas tecnologías, la gente suele colgar los retrasos que sufre. Le preguntaría cuál es su reacción ante esto, porque buscando información me ha parecido que —a lo mejor no es cierto y, si nos saca de dudas, nos quedamos más tranquilos— la gran reacción del servicio de cercanías que presta este servicio en forma defectuosa va a ser subir el billete a los sufridos viajeros. Decía usted, y decía bien, que viene a ocuparse del conjunto de la red de cercanías de España y no solo de la de Madrid. Tiene usted razón, pero es verdad que la de Madrid concentra al menos la mitad de los viajeros del conjunto del ferrocarril en España, en torno a 700 000 —ahí tenemos una diferencia con las cifras— o un millón al día. Se han dejado de efectuar 140 millones de inversiones que estaban presupuestadas en el año 2009; ustedes han encontrado con una facilidad admirable 2 000 millones de euros para rescatar a las constructoras que compraron las autopistas de peaje

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 22

y, en cambio, para una cifra mucho menor, 140, han tenido más dificultades. Ahí vemos que lo que hemos sufrido ha sido una década de abandono que pasa factura. El año pasado tuvimos 474 averías y este año —y llevamos solo 24 días— van 250 incidencias que afectan a 900 trenes. Escojo solo una —si no, agotaría el tiempo— para explicar lo que significan estas averías. Es el caso de Parla, el día 16 enero; creo que lo enseñaba la diputada socialista en una de las fotos. El día 16 enero, un tren vacío descarrilaba a las 5:45 de la mañana en la línea C-4, lo que obligó al cierre de una de las dos vías de la estación, viéndose el servicio reducido a la mitad. Resulta que Parla, una ciudad de 130 000 habitantes, que, además, es la que mayor porcentaje tiene de personas que trabajan fuera del municipio, tiene una única estación. Hace diez años se planificaron dos más, pero nunca se llegaron a construir. Resulta también que a Parla no llega el metro y que el servicio de autobuses justo ese día estaba en huelga. Resulta, además, que la estación de Parla solo tiene unas escaleras de entrada y salida, porque nunca se llegó a abrir el segundo acceso que reclaman los vecinos desde hace años. Conclusión, los pocos trenes que salieron iban como latas de sardinas y la estación se convirtió en una ratonera hasta el punto de que la policía tuvo que intervenir para ayudar a desalojarla. Estas incidencias —que parecerían un conjunto de datos estadísticos que pueden ser contrastados con otros datos estadísticos— se transforman en experiencias concretas que me he tomado la molestia de buscar; tengo que reconocer que las he encontrado en un círculo cercano, porque he preguntado a una compañera de Parla, que se llama Yoli, que es militante del círculo Podemos de Parla, trabaja en Ciudad lineal de 9 a 3 y me contaba lo que suponía esa experiencia. Me decía: Trabajo en Ciudad Lineal de 9 a 3; tengo que coger el tren de las 7,33 desde Parla hasta Sol y luego el metro para estar en mi trabajo puntal y de manera tranquila, ya que tardo hora y media. Llegar tarde al trabajo me supone tener que recuperar el tiempo de retraso, además de tener que aguantar malas caras y quedar como una trabajadora impuntual y además del trastorno en el trabajo y el cambio de turno. Esos días sufro de estrés y ansiedad, cansancio físico y un cambio en mi jornada. También tengo hijos y tengo que cumplir horarios por ellos, que llevan mal que llegue más tarde a casa. Este mes he llegado nueve días tarde al trabajo. El 16 enero no fui a trabajar por el colapso de la estación, por lo tanto le debo a la empresa seis horas que o las trabajo como extras o me las quitan de mis vacaciones o simplemente me las descuentan del sueldo. Como ve, no estamos hablando solo de retrasos. Le podría hablar, por ejemplo, de la estación de Ciempozuelos, en la que, como no hay ascensores y solo hay escaleras para cambiar de un lado a otro de la vía, si alguien tiene movilidad reducida o empuja el carrito de un niño no tiene posibilidad de hacerlo. Es natural entonces que la ciudadanía esté indignada.

En diciembre de 2016 se conforma la Plataforma de afectados de la C-3, con alcaldes de cinco municipios que hace un año le pidieron una reunión, pero usted debía estar ocupado y desde entonces no se la ha podido conceder. Alguno quizás piense que estos problemas afectan solo —voy acabando, señor presidente, gracias— a los usuarios de cercanías, que si uno no usa cercanías no le afectan. Pues según datos de Renfe, si los 700 000 usuarios que utilizan cercanías solo en Madrid utilizaran el coche privado —cosa que están haciendo cada vez más por el mal servicio— resultaría que expulsaríamos hasta 350 000 toneladas más de CO<sub>2</sub> a la atmósfera. Entre esto, el impuesto al sol y la nula inversión en renovables está quedando un Gobierno majo en términos de involución energética.

Usted —y cierro con esto— en muy poco tiempo de gestión presenta unos resultados calamitosos. Cuando nosotros decimos que hace falta cambio político no es para tirar nada abajo, es para evitar que lo tiren abajo. Lo hemos dicho con las pensiones, lo hemos dicho con la sanidad pública y lo decimos ahora con un servicio del que estamos particularmente orgullosos. Déjenme hacer solo un pequeño homenaje a un director general de cercanías, Javier Bustinduy, que fue el padre de un diputado, compañero mío de grupo parlamentario, Pablo Bustinduy, que levantó un servicio de cercanías del que estar orgullosos y que hoy está claramente amenazado de demolición por el mal uso y el maltrato por culpa del abandono. Le pediría que se posicionara sobre esto. Seguramente sus explicaciones me resultarán satisfactorias. **(Aplausos).**

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el diputado don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Gracias por su presencia, señor ministro.

Nosotros, comparando las comparencias, sí que encontramos diferencias entre la del año pasado y la de este. En la del año pasado, amparándose en la excepcionalidad de la nevada, intentaron dar explicaciones. Recuerdo, por ejemplo, cuando nos explicaba la congelación de la catenaria, porque, en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 23

definitiva, se detalló lo que se podía mejorar. En conjunto, fue más constructiva y nuestra intervención lo tuvo en cuenta. Ahora el tono es distinto; ahora han decidido exonerarse de culpa y pasársela graciosamente a la concesionaria. Nosotros no sabemos de quién es la culpa. Ya han abierto ustedes su expediente y esperaremos a ver las alegaciones y la resolución, pero lo que tenemos claro es que en todo caso esta culpa tendrá que ser compartida y posiblemente no principal, como pretendo argumentar ahora. Hasta ahora, para echar la culpa a la concesionaria, el Gobierno —esta es su primera intervención— ha invocado la Ley 7/1972. Esta es una ley general que regula las relaciones entre Administración y concesionaria, pero si en esta ley ustedes buscan algunas palabras clave como nevada, nieve o quitanieves verán que no hay ninguna referencia. Tampoco las encontrarán, por cierto, si miran en la Ley de concesiones de 2003 o en la Ley de Contratos del Sector Público 2/2011. Donde sí aparecen esas palabras es en el famoso protocolo; digo lo del famoso porque el famoso ha aparecido esta mañana por primera vez y lo ha hecho de la mano de Ciudadanos. Es de agradecer que usted lo haya traído. Este protocolo dice claramente lo que es la coordinación de actuaciones ante nevadas y otras situaciones meteorológicas extremas que puedan afectar a la red de carreteras del Estado. Este protocolo establece dos niveles de actuación. El primero, un nivel central, que se organiza en torno a lo que llama Comité Estatal de Coordinación. Por cierto, el protocolo no diferencia entre las carreteras que están bajo una concesión y las que se gestionan directamente; sí que hace mención a las concesiones, pero no hay un protocolo para unas u otras ni se dice que este protocolo se aplica a unas y no a otras. Pues bien, sobre este Comité Estatal de Coordinación, dice que, ante las emergencias, se debe constituir una unidad de valoración de riesgos —que no sabemos si se hizo— y, sobre todo, se detallan algunas funciones. En su página 13, y siempre en el ámbito central, dice que el comité desempeñará la función de seguimiento de las situaciones que puedan afectar a la vialidad y dispondrá medidas que faciliten la coordinación de la información a los ciudadanos. Esto para empezar, solo en el central. ¿Quién preside el comité? El subsecretario del Ministerio del Interior. Entre los vocales —se ve que el peso está centrado en Interior— están el director general de Carreteras —los otros son de Interior aparentemente— y el director general de política de defensa.

El segundo ámbito es el territorial. Ahí la figura clave es un comité ejecutivo. También da una serie de instrucciones, pero es muy clarificador cuando establece las funciones. Dice: El jefe provincial de Tráfico dispondrá el establecimiento de controles para restringir el tráfico de vehículos pesados o de todo vehículo, exigir el uso de cadenas o desviar el tráfico. Eso dice. Dice también: El jefe de demarcación de carreteras —esta es la parte que a ustedes les toca— mantendrá comunicación permanente con las empresas concesionarias de autopistas de su ámbito territorial y cursará a las mismas las instrucciones que en cada caso corresponda. Hasta ahora parece que la actuación del Gobierno ha sido pasiva con la concesionaria. Y luego dice: El jefe de servicio de conservación y explotación de carreteras dirigirá la actuación de los equipos quitanieves y dispondrá del uso de los fundentes necesarios. A continuación el plan —siempre en este ámbito regional— establece tres niveles: un nivel de alerta —que simplemente se refiere a los avisos que hace la Aemet—, un nivel de preemergencia y un nivel de emergencia. Es posible que en esto de la preemergencia y la emergencia haya también ese juego de cuándo se ha avisado o no se ha avisado, si era emergencia o no emergencia, pero la preemergencia hace referencia a todo el proceso anterior al colapso, es decir, cuando ya hay que tomar medidas para interrumpir o solicitar la interrupción del tráfico de pesados o el uso de cadenas o interrumpir totalmente el tráfico. Es aquí, en este nivel, donde hay que tomar decisiones, donde hay, como digo, que restringir. Por cierto, ¿les pidió la concesionaria restringir el tráfico de pesados? En todo caso, en el protocolo, que también detalla las funciones, se dice que en esta fase de preemergencia los procedimientos operativos a los que este hace referencia deben tener en cuenta el establecimiento y cese en su caso de restricciones a las condiciones normales de circulación —entre paréntesis—: circulación con cadenas, prohibido circular o restricción para vehículos pesados. En la página 21 sigue diciendo que también es responsabilidad la movilización de máquinas quitanieves para dejar expeditas las vías. En este sentido, tanto en el nivel central como en el territorial insisten en de quién son las responsabilidades. Ya en la fase tercera, la de emergencia, cuando se ha producido el bloqueo y hay que atender a los ciudadanos, dice que hay que prestar atención, y ahí sí que se menciona a la concesionaria y dice que le corresponderán los gastos. Hasta ahora esto es en lo que aparece.

Hay un punto específico sobre las restricciones del tráfico, en la página 22, que dice: Procedimiento específico. Se considera que la base de las actuaciones ante la previsión de nevadas debe ser la prevención. A estos efectos, entre otras cosas, es esencial el corte preventivo de la circulación de vehículos pesados antes de que haya riesgo de que queden parados en algún punto dificultando la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 24

circulación o el trabajo de las máquinas quitanieves. Dice: Dado que las restricciones —de esto usted ha adelantado algo— precisan de una decisión que debe tomarse en cuestión de minutos, esta habrá de ser tomada por los responsables de carreteras y/o agentes de la Guardia Civil que tengan suficiente criterio y nivel de responsabilidad y estén más próximos al terreno. Es decir, efectivamente dice lo de próximos al terreno, pero dice algo más. Además, dice que la decisión de corte preventivo de la circulación de vehículos pesados se tomará a la vista de la intensidad de la nevada y antes de que se haya acumulado un espesor de nieve que haga posible que se crucen en la calzada. Dice también que, como hay que tomar decisiones inmediatamente, es necesario el despliegue de los efectivos desde el momento en que el parte meteorológico prevea nevadas. ¿Estaban los efectivos? Es una pregunta que quizá no es tanto para usted, sino para Interior, pero es importante.

Vemos que en el protocolo todas las responsabilidades se están orientando hacia un lado. ¿Cuál es la composición en el ámbito territorial de este comité ejecutivo? El presidente es el delegado del Gobierno. Hemos visto que en el ámbito central era el director general de Tráfico, es decir, Ministerio del Interior; aquí es el delegado del Gobierno, si no me equivoco, Ministerio de la Presidencia. Estos son los dos órganos que presiden el ámbito central y el ámbito autonómico. Aquí, por su parte, por la parte de Fomento, aparece el jefe de la demarcación de carreteras entre los vocales. En resumen, señor ministro, el protocolo define funciones muy clara e insistentemente y nombra responsables, y es a estos a los que hay que pedir responsabilidades. Y hay que decir que, a juzgar por lo que pone el protocolo, la responsabilidad recae sobre todo en el Ministerio del Interior, como director del nivel central, y en la Delegación del Gobierno, es decir en Presidencia, como directora del ámbito territorial. La de Fomento, que también aparece, está en un segundo nivel. De hecho, la figura más alta que aparece es un director general frente a un subsecretario. Estas parece que son las responsabilidades que está estableciendo de manera bastante clara el protocolo. De lo que sí es responsable Fomento es de la relación con las concesionarias —esto lo dice el protocolo un par de veces—, es decir, del deber de información, y nosotros entendemos que las concesionarias que están allí tienen que pedir que se corte el tráfico cuando, en su opinión, las nevadas y las condiciones lo exijan. Ahora bien, no nos creemos que tengan que ser ellas las únicas que tomen o pueden tomar la decisión. ¿Qué pasa si está la Guardia Civil o si está algún responsable de Interior? Hasta que no se mueva la concesionaria... Esto se está poniendo mal, pero como la concesionaria no dice nada... No parece que esto tenga mucho sentido. Ahora bien, si la estrategia es cargar la responsabilidad sobre la concesionaria, los otros ministerios, que parece que están involucrados según el protocolo, están descargando de paso la responsabilidad sobre el suyo, que está involucrado, pero quizá no tanto. Si usted acepta esa maniobra, si usted acepta mayores responsabilidades de las que el propio protocolo le está asignando, a lo mejor también tendremos que pedirle responsabilidades. En todo caso, nos preocupa, y sobre todo le debería preocupar a usted, porque si al final se decide que la concesionaria no tiene esa responsabilidad, la pelota, por obra de pasársela unos a otros, se habrá quedado en su campo. En todo caso, nos preocupa que por este proceso de tirar la pelota adelante y de cierto ajuste de disonancia acaben cambiando este protocolo —que aparentemente no es que esté mal sino que parece que no se ha aplicado— para incluir a la concesionaria y que acaben de tener razón por la vía de ajustar la realidad a su argumento. Todo esto, como pueden entender, nos preocupa mucho. Esto es todo lo referente al problema del colapso.

En lo que se refiere a cercanías, nos agrada lo de los ambiciosos planes de cercanías. Como sabe, nos preocupa muchísimo y lo hemos demostrado. De los escasos turnos de PNL que nosotros tenemos en la Comisión de Fomento, dos han sido ya de cercanías, una de las rodalies y otra de cercanías de Madrid. Como los representantes de la Comisión nos recalcan irónicamente con frecuencia, nuestras PNL son muy exhaustivas y siempre nos encargamos de hacer diagnósticos y dar soluciones, es decir, no son solo de cara a la galería. Veo que el portavoz del PSOE sonrío; sabe que es así. De hecho, tenemos registrada desde noviembre otra sobre cercanías, en este caso de Alicante-Murcia, que pensamos defender en una de las próximas comisiones. Esta también es importante, no del nivel de rodalies o Barcelona, pero ya mueve 3 millones de personas y está lejos de su potencial y, sobre todo, nos tememos, como decimos en la PNL, que sea afectada por las obras del AVE. Esto parece confirmarse. Ayer sacaba El periódico una noticia que hacía referencia a esto, a que la nueva línea de AVE podía interferir en el servicio de mercancías y, de hecho, había un documento de Renfe que decía que posiblemente los viajeros tendrían que hacer un trasbordo, pero que ya se solucionaría en el año 2023 con suerte. Todo esto pone de manifiesto nuestra preocupación —debemos insistir— por las cercanías, y queremos aprovechar esta comparecencia para pedir que nos detalle todos los problemas que hay en este sentido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 25

y, sobre todo, los problemas en mantenimiento. Sabemos que el mantenimiento siempre es la parte desgraciada de Fomento, porque no corta cintas, pero nos gustaría saber si los problemas están en el material motor —por ejemplo, en Madrid parece que casi el 50% de los problemas derivan de eso— o si son de la gestión de la circulación —en rodalies, casi el 40% se deben a eso—.

En resumen, hemos hecho preguntas sobre si tienen los datos desglosados por tipo de problema. Como decimos, estamos completamente de acuerdo en que la vertebración y la cohesión que proporcionan las cercanías son importantísimas y que la rentabilidad socioeconómica de los servicios de cercanías desde todo criterio que se use es favorable. Por tanto, nosotros escucharemos ese plan de renovación del que nos ha hablado con interés. No hace falta que sea absolutamente exhaustivo, pero si nos da unos avances le estaremos agradecidos.

Sobre el último punto, que también ha mencionado el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, le agradecemos que recuerde ese punto del acuerdo de investidura que, efectivamente, contempla que los altos cargos dimitan o sean cesados en caso de ser imputados. Esto para nosotros es muy importante y, de hecho, en la ley omnibus anticorrupción que vamos a defender en próximas fechas también se contempla esto. Se vuelve a repetir lo que ya decíamos en el acuerdo de investidura: los cargos públicos y altos cargos que sean imputados en un caso de corrupción deberán dimitir o ser cesados. Nosotros ya lo hemos dicho. En el ámbito autonómico, lo ha dicho nuestro secretario general, ha pedido el cese también en este caso, con lo cual aquí nos limitamos a reiterarlo.

Muchísimas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra don Joan Baldoví.

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

Empiezo por reconocer que me ha parecido muy bien que usted empezara y terminara su intervención pidiendo disculpas. Creo que eso le honra. Le agradezco también la asiduidad con la que comparece; creo que eso lo agradecemos todos los miembros de la Comisión. Le agradezco también que haya venido hasta dieciséis veces a la Comunidad Valenciana para hacer anuncios —creo que la última que conté fue la dieciséis—. Lo cortés no quita lo valiente, pero ahora pasamos a la segunda parte.

Hace un año del colapso en la A-3 entre Valencia y Madrid. Supongo que aquello serviría para aprender, pero hemos visto —son palabras de ustedes— caos y desastre absoluto. En definitiva, parece que poco aprendimos. Hemos sabido además por sus palabras que se va a incoar expediente sancionador a Abertis. Recordemos que los beneficios que obtiene Abertis en la AP-6 son de 178 000 euros al día. La primera pregunta es: ¿la sanción será calificada como grave o como muy grave? Teniendo en cuenta que los ingresos son de aproximadamente 178 000 euros al día, si la sanción es grave puede oscilar entre 3000 y 15 000 euros, lo cual es poco menos que una picada de mosquito para Abertis; y si es muy grave, entre 15 000 y 300 000, que con un par de días de recaudación lo tienen solucionado. Dicho esto, ya que hemos visto que las responsabilidades se hacen recaer sobre Abertis, yo me hago una pregunta: Si esto lo ha hecho Abertis, si Abertis está ganando 178 000 euros al día en esta autopista, si se han rescatado autopistas y se está hablando ya de que estas autopistas se van a licitar nuevamente porque son viables si no se considera la mochila de la deuda y pueden tener beneficios brutos de explotación, si vemos el desastre de Abertis, si vemos lo que ganan y si vemos que son rentables, ¿por qué no se plantea quedárselas el ministerio? Es decir, hacemos autopistas que no funcionan, las rescatamos y, cuando las rescatamos y ya no tienen la mochila, las volvemos a licitar. No lo entiendo. Si son viables, ¿por qué tienen que hacer otros el negocio? Que lo hagan todos los españoles. Creo que es de sentido común. ¿Por qué tiene que hacer el negocio Abertis si lo podemos hacer todos los españoles? No sé, plantéese.

Como decía Matías Prats, 'permítame que insista' aprovechando su presencia, hablando de autopistas y de Abertis, los beneficios de Abertis en el tramo Tarragona-Alicante en 2016 fueron de 113 millones. Creo que estaría bien que, en lugar de que se los quedara Abertis a partir de 2019, hubiera otra posibilidad. Me gustaría que contestara a una pregunta: ¿va a ser totalmente gratuita en 2019 o se va hacer un peaje blando? Creo que las respuestas son simples: sí, no, nos lo estamos pensando. Si es sí, los sufridos ciudadanos estarán encantados. Si es no, volveremos a preocuparnos. Si es nos lo estamos pensando, que creo que es lo que me va a contestar, me gustaría que se lo pensaran pronto y que antes de que pasara un año los ciudadanos supiéramos a qué atenernos.

En el tema de las cercanías, en una respuesta del ministerio a una pregunta del senador Carles Mulet, de Compromís, se decía que en las cercanías de Valencia se cancelaron 656 trenes de 9119. He repasado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 26

la respuesta y había una gran cantidad de trenes de la línea C-4 que, evidentemente, tiene pocos pasajeros, pero había más de un 6% de la línea C-3, que es la que va desde Valencia a Requena y Utiel. Se aducía falta de maquinistas. Estos 656 trenes fueron cancelados, no con retraso; esta es una cantidad importante desde el punto de vista cuantitativo y también cualitativo, porque ahí hay millones de excusas de muchos trabajadores y estudiantes que tenían que llegar a tiempo y nunca llegaron. En cuanto a las cercanías de Alicante, me uno a lo que dice algún periódico. Usted es un ministro de formas exquisitas y con voluntad de diálogo —eso lo tengo que reconocer—, pero en Alicante-Murcia hasta ahora tienen el mismo tren que desde finales de los ochenta. Siguen con diesel y en muchos casos con vía única como en el siglo XIX. Esa es la magnitud de la falta de inversión en muchos presupuestos generales del Estado —lo apuntaba el señor Errejón— por las prioridades en cuanto a AVE y cercanías. Estas líneas de una conurbación como Alicante-Murcia-Elche tienen la suficiente entidad para que el esfuerzo inversor del ministerio se hubiera reflejado un año u otro. Sé que tiene que haber prioridades, pero estaría bien que esas prioridades pasaran también por las líneas de Alicante. En ese sentido, le pregunto qué va a pasar con las cercanías Murcia-Alicante. Ya sé que anunció una gran inversión, pero me permitirá que sea como santo Tomás, porque viendo lo que pasó con el plan de cercanías 2010-2020, del que nunca más se supo, permítame que sea como santo Tomás y que cuando toque crea. Por último, en cuanto a Castellón, pregunte a los usuarios de cercanías de la línea Castellón-Valencia. Hay menos frecuencia que hace tiempo, se tarda más y ahora tenemos una especie de AVE que va más lento que algunos Euromed. Creo que la única alegría que han dado a los usuarios de cercanías de Castellón —alegría poética— es que el otro día un cercanías adelantó a ese pseudo-AVE que ustedes inauguraron el lunes pasado.

Termino. Como usuario habitual de cercanías, me preocupa el anuncio, como ha indicado la portavoz del Grupo Socialista, de ese incremento de tarifas, porque a ver si al final vamos a desincentivar a la gente que circulamos en cercanías porque nos sea mucho más barato, mucho más rápido y a veces más fiable circular con coches particulares que con cercanías. Eso, evidentemente, sería un fracaso de las políticas de movilidad del propio ministerio. Acabo ya con el tema de los nombramientos. Estamos asistiendo a un juicio en el que se están viendo muchísimas cosas. Sinceramente, señor ministro, yo le pediría que, por el bien de la política, fuera usted extremadamente cauteloso con los nombramientos. Creo que haría bien a la política y creo que haría bien a su propio ministerio.

*Moltes gràcies, senyor president.*

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). Tiene la palabra don Iñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor ministro. Tengo que darle las gracias, como el resto de los intervinientes, por la amplia y rápida información que nos ha dado. Intentaré ser breve porque las otras intervenciones han sido largas y además para no ser repetitivo. En cuanto al primer punto, me ha parecido trascendente el anuncio del expediente informativo y la apertura de expedientes sancionadores y, por eso, esperaremos a la finalización de sus conclusiones, sobre todo para posicionarnos sobre la gestión de la concesionaria. Creo que es necesario conocer sus conclusiones para saber también qué efectos ha tenido y cuáles son, por tanto, las consecuencias económicas y la gravedad de los hechos que se puedan tener en cuenta. Sí parece, no obstante, por lo que ha manifestado, que los protocolos no contemplan las contingencias que ha descrito, es decir, parece que el hecho de que la concesionaria no haya actuado debidamente, como aparentemente, según su descripción, ha sucedido, no estaba contemplado, y es una cuestión que entendemos que debe corregirse, sobre todo vistas las consecuencias. También esperamos información sobre ese protocolo, sobre su modificación y sobre la intención que tenga respecto a ello su ministerio.

De su intervención también me gustaría señalar una cuestión que me ha parecido que ha pasado un tanto inadvertida, y es la atención a los usuarios. Parece que se tardó, ha relatado que hasta que no se desplegó la UME a las dos y a las siete de la mañana no existió la atención, o quizás le he entendido mal y también hubo una actuación previa de Protección Civil de atención a los usuarios. Esta es una cuestión que es trascendente no solo por su contenido, sino que también se debe contemplar en ese protocolo al que ha hecho referencia. Finalmente, respecto de las causas, sí hay una cuestión que hemos conocido en el País Vasco y que ha sido determinante en algún caso de ciertas consecuencias, y es la prohibición para los vehículos pesados de carriles por los que deban intervenir los vehículos de emergencia. Creemos que es una cuestión fundamental que se debe contemplar, posiblemente desde el punto de vista de la legislación de tráfico pero también de transportes. Creemos que se debe contemplar de una forma

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 27

específica y agravada, y también pensamos que es preciso anunciarla, vigilarla y, en su caso, sancionarla porque sus efectos son determinantes.

Paso al siguiente tema, que es el de las cercanías, e intentaré también ser breve porque ya otros portavoces han planteado algunas cuestiones, pero hay otras que también me gustaría destacar porque ha pasado un poco por encima. De las actuaciones que estaban previstas en los planes ambiciosos a los que se refería, usted ha señalado que tienen como objeto la modernización de la infraestructura, la extensión de la red de estaciones, pero sobre todo ha hecho mención a la mejora de la seguridad en pasos entiendo que entre andenes y también en pasos a nivel. Esa es también una cuestión importante y en ella le pedimos un esfuerzo fundamental. Ha comentado que se ha doblado, triplicado e incluso cuadruplicado las inversiones en esa materia. No sabemos a cuánto ascienden en materia de seguridad, pero pensamos que siguen siendo insuficientes y a veces con consecuencias trágicas. Se lo digo —y usted lo sabe— porque, por desgracia, en algunos casos llega tarde. Ocurrió hace un año en Areta, Álava, y ha ocurrido hace tres semanas; ha llegado tarde para Iurre Aldabaldetrekú, que fue atropellada en Legazpi. Son dos chavalas de 18 y 19 años que han fallecido como consecuencia de la falta de medidas de seguridad en esas estaciones. En este caso, le quiero agradecer, además, la premura con la que desde su ministerio se ha buscado una solución inmediata o un proyecto para intentar dar una solución inmediata. Le agradezco también que haya llegado a un acuerdo de forma fácil con el ayuntamiento, que se lo estaba pidiendo desde hace tiempo. Por ello, y también porque es necesario, le quiero preguntar cuándo van a empezar las obras. Me gustaría, porque es necesario para toda la población de Legazpi, que se empezaran cuanto antes. Finalmente, relacionado no sólo con esta sino con otra cuestión —sus directores se lo comentarán en el caso de Urnieta—, hay cierta disfunción entre las propuestas que se hacen a veces desde ADIF y lo que reclaman los ayuntamientos. Incluso existen desavenencias entre los proyectos de ADIF y el planeamiento general de algunos ayuntamientos, que, sin embargo, han sido previamente expuestos para su información y han sido trasladados a su ministerio para su conocimiento, a pesar de lo cual se han reiterado las desavenencias que afectan a una buena parte de esa población. Me gustaría que hubiera también un posicionamiento de su ministerio en la mejora de la comunicación e intento de acuerdo con los ayuntamientos en los que vaya a intervenir ADIF u otras entidades dependientes de su ministerio, porque es importante que las soluciones que se ofrezcan en apeaderos, estaciones, pasos a nivel u otras cuestiones sean no solo integrales para el ámbito ferroviario, sino también para la ciudadanía a la que han de servir.

No puedo terminar, señor ministro, sin advertir que me ha llamado la atención la intervención que ha hecho antes que yo un representante de un partido supuestamente de izquierdas, a quien le ha parecido criticable que un electo y candidato a presidir un país pueda gestionar por Skype y, sin embargo, se haya olvidado de que posiblemente lo tenga que hacer desde la cárcel, que es lo que desde el punto de vista democrático le tendría que alarmar. Quiero creer que ha sido un lapsus nada más y por eso lo voy a olvidar inmediatamente.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, don Miguel Barrachina.

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

Muchas gracias, señor ministro, por las tres comparecencias, por la intervención con ese triple contenido. También aprovecho para darle las gracias, como he escuchado aquí, por su decimosexta visita a la Comunidad Valenciana, y todas ellas con contenido. Fíjese si han sido eficaces las visitas a la Comunidad Valenciana que he escuchado incluso alagar el Euromed que en 1998 puso en marcha José María Aznar y el Gobierno que vicepresidía don Mariano Rajoy, entonces criticado por la oposición y hoy ensalzado, comparándolo con el tren de alta velocidad que, felizmente, el lunes se puso en marcha para conectar Madrid con mi ciudad, Castellón. Yo debo estar en la parte afortunada de este hemiciclo, porque he escuchado que hay innumerables ciudadanos afectados por ese 4 % que sufren los desajustes temporales de los viajes y debo decir que de los más de cien trenes que he cogido de alta velocidad en esta legislatura, compartiendo vagón con diputados socialistas y de Compromís, jamás ninguno ha tenido el menor retraso. Por tanto, digo que soy afortunado por eso y por ver este momento de conversión política de aquellos que criticaban trenes de 1998 y que ahora los ensalzan. Entiendo el dolor que deben sufrir aquellos que ven como hay 140 000 visitantes en aeropuertos de los que se burlaban o que en dos días se hayan vendido 6000 billetes de alta velocidad para Castellón, también despreciando un sistema

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 28

de alta velocidad que nos sitúa multiplicando por cinco a Alemania en número de habitantes, de población atendida por el tren de alta velocidad, de lo cual este grupo, sí, el Grupo Popular, se siente enormemente orgulloso; de eso también, de nuestros trenes. Menos orgulloso se siente de aquellos Gobiernos que desgraciadamente y durante nueve meses, por estar en periodo vacacional —un periodo vacacional de nueve meses— han frenado inversiones para la Comunidad Valenciana por importe de 434 millones de euros, como la vía A-7 que anunció don Mariano Rajoy el pasado lunes en la ciudad de Castellón.

En referencia al Canal de Isabel II, entiendo que su intervención, señor ministro, haya sido la más breve por referirse a un tema de hace ya diecisiete años y de competencia autonómica. Es curioso que algunos, en lugar de leer un auto que habla de situación muy incipiente de la investigación, en la cual no hay ningún miembro de este Gobierno ni presidente de ninguna empresa pública imputado, porque no se produce ninguna imputación, es raro que en esa fase incipiente de la investigación haya Torquemadas que quieran ya condenar con el despido laboral a personas honradas, a personas nobles y eficaces, a personas que cogen el toro por los cuernos. Lo de coger el toro por los cuernos no lo digo yo, sino que lo decía recientemente —en el mes de noviembre— un socialista extremeño, don Guillermo Fernández Vara, del actual presidente de ADIF. Es un presidente que coge el toro por los cuernos y al cual hay que estarle agradecido. Utilizo las palabras de un socialista extremeño porque buena parte de las críticas han sido de otro socialista extremeño. Entiendo que si lo dice alguien del PP y de Castellón no sea creíble, pero hablando de su jefe le merecerá algo más de respeto. Por tanto, respecto a aquellos que ya se arrojan competencias judiciales y dan por condenadas a buenas personas, a hombres eficaces y a personas eficientes, quisiera destacar que aquella no fue una decisión individual, sino una decisión colectiva tomada por un consejo de administración en el que había tres miembros del Partido Socialista, miembros de Izquierda Unida —que es lo más parecido a Podemos que hoy conocemos—, miembros de UGT, miembros de la Confederación de Empresarios, miembros de CSIF; una decisión unánime. Y ahora que el PSOE se ha reconvertido en defensor de los empresarios, cuando hablaba de la nieve y de la concesionaria, entiendo que en ese consejo de administración estaban todos de acuerdo. Por cierto, creo que ha habido un error, porque he escuchado algo de que se había pagado diez veces más un precio. No, lo de diez veces más es el valor de la empresa. Yo, de esto, del Canal de Isabel II, sé lo que leí la semana pasada en *El País* y lo que leí en la página web de la SER —no sé más—, pero lo que allí dicen es que con 23 millones de recursos propios de los madrileños hoy esa empresa vale 200 millones. Es multiplicar por diez no el coste, sino el valor de la inversión de los madrileños; por cierto, es una empresa que genera 40 millones de euros cada año de beneficio. No me sorprende que los técnicos hayan calificado la inversión como una de las más rentables en la historia de las inversiones del agua. Por tanto, pediría respeto a los procedimientos judiciales y que aquellos que se arrojan capacidades judiciales, la capacidad de condenar, fuesen mínimamente respetuosos.

He escuchado también, hablando de cercanías, varios datos y juraría que hay una cosa que han debido decir sin querer. Han dicho que el ministro no consideraba inteligentes a los diputados. No, en las cercanías, como en todos los temas ferroviarios, la izquierda parte de la hipótesis de que somos los españoles los que carecemos de inteligencia, porque solo así se justifica que 423 millones de usuarios sigan flagelándose utilizando nuestros servicios de cercanías. ¿Cómo es posible que en los últimos doce meses haya crecido en 16 millones el número de usuarios del sistema ferroviario español? Señorías, no lo digo yo; son los datos del Foro Económico Mundial —que ahora está reunido— los que señalan que somos el primer país de los cincuenta de Europa en calidad ferroviaria. Ahora saldrá alguien diciendo que en Europa hay veintisiete. No, en Europa hay cincuenta; en la Unión Europea, veintisiete después de la salida de Gran Bretaña. Debe ser una conjura mundial: las agencias que nos certifican y los 423 millones de usuarios se han conjurado para pagar su billete y colaborar con el ministro, don Íñigo de la Serna, porque es increíble que haya 16 millones de usuarios más. Se ha dicho algo que obviamente no es cierto, y es que ahora se utiliza mucho más el coche. No, ahora se utiliza mucho más todo. Hay más viajes en avión, hay más viajes en barco, hay más viajes por carretera y hay muchos más viajes en ferrocarril, y no es un milagro: son 2 200 000 españoles más trabajando por una nación que hoy felizmente es la que más empleo crea de la Unión Europea y, por tanto, la que más crece. Lo que sí es verdad es que ahora se venden más coches, no que se utilice mucho más el coche, sino que el año pasado se vendieron 1 200 000 coches. Se vendieron muchos más coches, como se venden más viviendas, como hay más empleo. Hay Gobiernos que hacen funcionar a los mismos países que otros Gobiernos arruinan y en los que envían a 3 700 000 españoles al desempleo, y entonces baja todo: el número de usuarios del ferrocarril, de los aviones, de las carreteras y de nuestros barcos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 29

España tiene una puntualidad en sus cercanías de un 95% y cercanías de Madrid de un 96%, y no es suficiente, es verdad, y hay que pedirles disculpas al 4% de españoles usuarios de cercanías afectados por las demoras. Podemos ser el primer país en calidad ferroviaria de la Unión Europea —que lo somos—, y no es suficiente. Los españoles se merecen más, por eso celebro que el actual Gobierno haya presentado —yo estuve— varios planes de cercanías: el de 4000 millones de euros para rodalies de Barcelona, el de mi comunidad —la valenciana—, con 1430 millones de euros, en este trimestre el de Madrid, pero también, con más de 500 millones de euros de inversión, el de Cantabria o el de Asturias. Por tanto, es verdad que desde fuera de España pueden calificarnos como el primer país en calidad ferroviaria de Europa y el cuarto del mundo, pero no es suficiente, de ahí el empeño de este Gobierno, que yo agradezco, en los nuevos planes de cercanías. Curiosamente, he llegado a escuchar aquí que este Gobierno paralizó el plan de cercanías de 2009. No, señorías, el plan socialista de cercanías de 2009 lo paralizó el autor del mismo; lo paralizó el Partido Socialista. ¿Cuántas obras se licitaron del plan de cercanías de Madrid de 2009 hasta 2011? Cero; ninguna; jamás hubo ninguna obra. Hubo anuncios, sí; yo también los viví. El ministro vino el lunes a inaugurar el AVE. Respecto a ese AVE, cuando el PSOE ganó aquí las elecciones en 2004, el entonces ministro Sevilla dijo: Los castellonenses iremos a Valencia a ver la Copa América en AVE. La Copa América empezó y se acabó en 2007, y el socialismo de allí —Compromís— dice que llevamos once años de retraso, pero no es así. Este Gobierno ha conseguido en tiempo récord, de 2013 a 2016, hacer en este caso el AVE. Pero también en cercanías fue el PSOE quien presentó el proyecto y quien, con cero obras, paralizó su propio plan de cercanías, por eso yo celebro el esfuerzo que está haciendo el ministro de Fomento.

También celebro que hayan sido presupuestados el pasado año 1150 millones de euros para el servicio de cercanías. En este sentido, quiero referirme a la valiente, la atrevida decisión del último Consejo de Ministros de diciembre, ya que, ahora que España ha creado 611 000 empleos en el último año, podía haber dicho: dado que España está mejor, dado que los españoles tienen un mayor nivel de ingresos que el que nos dejó el socialismo, ahora la obligación de servicio público, es decir, aquella parte del billete que paga el Gobierno de España por cada uno de los 400 millones de usuarios, que baje. Sería lógico. Pues no, dijeron lo contrario: mantenemos todos los servicios que costea su déficit el Gobierno de España, Renfe, y, además, los aumentamos. Eso es un Gobierno valiente, es un Gobierno que a pesar de que los españoles pueden necesitar menos sus ayudas en virtud de los más de dos millones de empleos creados por las reformas en solitario del Gobierno popular —ahora otros se pondrán las medallas, pero las reformas las hizo en solitario el Gobierno popular—, decide una obligación de servicio público de 937 millones de euros. Eso es valentía, eso es reconocer que podemos tener un gran servicio de cercanías, aunque siempre habrá carencias que merecen ser atendidas. Sería matemáticamente imposible que en el servicio de cercanías de Madrid, que del conjunto nacional de 423 millones de usuarios tiene 241 millones, no encontrásemos algunos justificadamente molestos. Sería impracticable, en ninguna actividad humana. Por tanto, a ellos hay que reiterar nuestras excusas, nuestras disculpas y que sigan apostando, como esos 16 nuevos millones de usuarios que han venido haciéndolo, por cercanías de Madrid y por cercanías del resto de España.

Ha habido también —y con esto voy concluyendo—, señor presidente, referencias diversas al temporal. El señor ministro ha intervenido durante un poco más de una hora y es el segundo ministro y el tercer alto cargo que da cuenta en esta Cámara en los últimos días. Lo de la situación excepcional o peculiar de las nevadas no es algo caprichoso, es que si uno lee los informes de Aemet lo que dicen es que esta fue la segunda más grande en los últimos veinte años en Ávila y la más grande de todas, la primera, en los últimos treinta años en Segovia. Yo tengo cuarenta y ocho años, aunque sé que aparento veinticuatro o veinticinco (**Risas**), y nunca nadie, jamás, me contó que los postes de la luz en la Comunidad Valenciana se torcieron por el peso de la nieve, como sucedió el año pasado. No lo digo yo, lo dice la agencia de predicción meteorológica y sus informes, que dicen que, efectivamente, se dan circunstancias que pueden ser extraordinarias. Lo que no fue extraordinario fue aquella nevadita de siete centímetros —al portavoz socialista se le ha olvidado el nombre, se llamaba Magdalena Álvarez— a cuya responsable en aquellos momentos justificadamente se le pidió mercedamente la dimisión por aquellos cuatro copos de nieve. Les hubiese hecho un favor, visto dónde se sienta y con quién se sienta en estos momentos doña Magdalena Álvarez, si hubiesen seguido la recomendación entonces de don Mariano Rajoy. (**Rumores**). Pero es verdad, España disfruta de la red más amplia de carreteras de la Unión Europea, 166 000... (**Rumores**). Entiendo que esto les dolerá...

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 30

El señor **PRESIDENTE**: Por favor.

El señor **BARRACHINA ROS**: Gracias, señor presidente.

Repito, 166 000 kilómetros de carreteras en España, la nación europea que más kilómetros gratuitos de autovía tiene. Por tanto, a todos aquellos que se vieron afectados y para los que ni las 1365 máquinas quitanieves no fueron suficientes, ni las 240 000 toneladas de sal, ni los 46 000 kilómetros preventivamente tratados, ni ninguno de los esfuerzos informativos que se hicieron en paneles y redes, ni siquiera sirvieron los 25 000 kilómetros limpiados de nieve, a todos ellos hay que pedirles perdón. Entiendo el fervor empresarial de aquellos que defienden a la concesionaria, pero es evidente que si la AP-6 circula paralela a la N-VI y la N-VI no tuvo esos problemas, y la decisión de la concesionaria de abrir el tráfico, cuando se convirtió —como todos sabemos— en un callejón sin salida, fue una mala decisión, si la información no fluyó como debió y, por tanto, no se pudieron cursar las órdenes adecuadas, el Grupo Popular, señor ministro, celebra que se abran los expedientes necesarios para que esto nunca jamás pueda volver a ocurrir. Reiteramos nuestras disculpas y nuestro agradecimiento a los 848 conductores que esa noche no durmieron porque estaban quitando nieve en todas las carreteras de España. Hicieron un gran trabajo. A todos ellos, a los militares, a la Policía Nacional, a la Guardia Civil, a los trabajadores de la concesionaria, a los trabajadores del ministerio, a los trabajadores del 112, a los sanitarios; a todos, nuestro más sincero agradecimiento. España es una nación que no debe permitirse situaciones como estas; y a los afectados y a sus familiares por el día en que estábamos, en la noche de Reyes, que se perdieron su merecido descanso en el hogar, debemos pedirles disculpas con reiteración. Por tanto, quiero agradecer el esfuerzo informativo, preventivo y después curativo que hizo el Gobierno de España y animarle a que el procedimiento sancionador se haga en el periodo más breve posible para que la gente sepa que, cuando hay errores, se subsanan. Ha habido, por cierto, una imprecisión. Se ha hablado de lo mucho que ganan las concesionarias. Primero, se ha defendido a las concesionarias y luego se ha dicho que se les quiten las concesiones porque se hacen ricas. Algunas se harán ricas y otras, como todas las de las radiales, se arruinan, pierden miles de millones y son los tribunales los que decretan el cierre de las empresas por haber perdido la totalidad de su capital. Por cierto, concesionarias entre las que no hay ninguna nueva, todas son aquellas que también estaban en etapas de Gobiernos anteriores y que, por tanto, tan bien o tan mal como en aquellas ocasiones lo realizarían. El Grupo Popular, señor ministro, le agradece de nuevo su paciencia con esta Comisión, su reiteración y su constante presencia.

Gracias.

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

Es el turno de señor ministro para responder.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, señor presidente, trataré de ser breve.

En primer lugar, en relación con la intervención del Grupo Socialista, se dice por parte del señor Ramos que le hubiera gustado que yo hubiera salido el día 7 a hacer declaraciones públicas. Señor Ramos, yo salí el día 7 a hacer declaraciones públicas en el minuto uno en que pude hacerlas. Señor Ramos, a primera hora de la mañana yo me puse en contacto con el consejero delegado de Abertis y le pedí dos cosas: primero, la información —porque no disponíamos de ella y la concesionaria sí— de lo que había ocurrido, el relato cronológico de los hechos para, con absoluta transparencia, explicarlo. Y, segundo, que la propia empresa concesionaria saliera mediante un comunicado a explicar la situación. El comunicado, con la información que luego se hizo pública por parte de la concesionaria, llegó a mi despacho en torno a las dos y media de la tarde —lo había pedido por la mañana—, y a las dos y media entré, en cuanto se depositaron los papeles en mi mesa, en los medios en los que podía entrar en ese momento, que era directamente en algunos telediarios, solicitando además que se cambiara la información para poder entrar y dar la información. Evidentemente, no podía salir antes aunque hubiera querido, porque no disponía de la información y creo que hubiera sido algo desastroso que un miembro del Gobierno, sin tener la información de la empresa responsable, hubiera empezado a dar datos que hubiéramos tenido que corregir inmediatamente después. Por lo tanto, necesitábamos la información veraz por parte de quien había tomado las decisiones, que —vuelvo a repetir— fue la concesionaria. Entre en La Sexta, creo recordar que entré en Televisión Española y en la SER, en los medios en los que podía entrar en ese momento en directo. No entré en ninguno más porque no pude, pero lo hice en el minuto uno que tuve esa información. Y tentado estuve de entrar al comienzo de los informativos sin la información, pero me

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 31

parecía que tampoco era razonable que la gente no recibiera información sobre lo que estaba ocurriendo. Esa es la realidad; usted dice que yo no salí el día 7 y yo le tengo que decir que sí salí el día 7.

Dice usted que nosotros hacemos referencia a que fue una nevada histórica la del año pasado, pero no es una valoración del ministerio, fueron unas declaraciones de la Aemet, que pusieron de manifiesto que, efectivamente, era una nevada histórica. Es un hecho objetivo y con ese término no se pretende echar la culpa a nadie. También dice que pretendemos trasladar las responsabilidades a la concesionaria —algo que he oído en alguna otra intervención— y de las valoraciones que ustedes están haciendo se traduce que aquí hay una especie de estrategia, y nada más lejos de la realidad. La responsabilidad de la concesionaria no la establece el Ministerio de Fomento, no la establece el Gobierno de España, la establecen la ley y los protocolos y los reglamentos de desarrollo que existen para este tipo de situaciones. Eso es lo que dice y por eso en ese protocolo se establece claramente dónde residen esas responsabilidades al decir: Habrá de ser tomada por los responsables de carreteras —que es el concesionario— y/o —efectivamente dice— de la Guardia Civil que tengan suficiente criterio y nivel de responsabilidad y estén más próximos al terreno. Evidentemente, era el concesionario el que estaba más próximo, era el que estaba allí y era el que estaba tomando las decisiones sin consultar en ningún momento al Ministerio de Fomento sobre la oportunidad o no de las decisiones que tomaba. En algunos casos, informando *a posteriori*, ¡en el mejor de los casos!, y en muchas ocasiones, como se ha dejado ver claramente en el expediente informativo abierto, sin ni siquiera informar de situaciones que eran el origen o estaban causando el problema en la AP-6. La explotación, por lo tanto, corresponde a la sociedad concesionaria y, en cumplimiento de los artículos que están en la normativa, el concesionario debió adoptar las medidas para evitar esa situación de colapso.

Las funciones del inspector —que también se mencionaron en otra intervención, creo que por el señor Navarro— no son ejecutivas directas sobre el concesionario, sino que tratan de vigilar el cumplimiento del contrato concesional y precisamente por eso se instruyen los expedientes correspondientes. Las comunicaciones no fueron consultivas; fueron, vuelvo a repetir, en el mejor de los casos, a título informativo. Esa es la realidad de los hechos y, por lo tanto, la responsabilidad se asigna según marca la ley y según marca la norma. Desde luego, no hay ningún ánimo en este Gobierno, ni, por supuesto, por parte de este ministro, de arrojar ningún tipo de sombra sobre la profesionalidad de una empresa como Abertis; muy al contrario, creo sinceramente que es una de las grandes empresas que tiene este país, con una gran experiencia y que, desde luego, desarrolla una gran labor. Otra cosa distinta es que hay responsables en cada autopista y que, desde nuestro punto de vista, las decisiones adoptadas por los responsables de esta empresa, mejor dicho, de Iberpistas, en relación con la AP-6, no fueron las adecuadas y son merecedoras de un expediente sancionador.

Quiero hacer una referencia obligada, porque creo que no he sido lo suficientemente explícito, para felicitar por supuesto a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad por la inmensa labor que hicieron, a Protección Civil, a la Guardia Civil y también a los propios ciudadanos, que mostraron gestos de solidaridad que aliviaron la situación tan dramática que tuvieron que vivir. Dice usted que yo he echado la culpa a los ciudadanos, pero yo le invito a que recupere de la hemeroteca alguna frase que haya salido de mi boca, en este suceso o en el anterior, en el que yo haya echado la culpa a los ciudadanos. Creo que se equivoca profundamente porque en ningún caso he dicho tal cosa.

En cuanto a los planes y a los cambios que se han producido, no me quiero extender mucho, pero tengo aquí un informe, que pongo a su disposición, sobre los cambios que hemos hecho, entre ellos, a los protocolos, desde el último suceso y que ya se han puesto en marcha. Por ejemplo, la participación de la Dirección General de Carreteras es uno de los cambios que se han traducido de lo sucedido en el último suceso. En el Plan Renove, al que usted hace mención, no solo no se ha mermado la capacidad inversora para el mantenimiento de las autovías, sino que desde entonces hemos puesto en marcha un plan que es mucho más que un Plan Renove; es el Plan extraordinario de inversión en carreteras, con 5000 millones de euros, que contempla el mantenimiento también de las infraestructuras. Usted dice que hay otras autopistas en las que se han producido hechos similares, y en esto tiene usted razón. Por ejemplo, en Andalucía, la autovía A-92, que es de gestión de titularidad autonómica y que une la comunidad con Levante, estuvo cerrada varias horas a partir del kilómetro 241 en Granada, en sentido Almería, en un tramo de 40 kilómetros, quedando quince coches atrapados en el Puerto de la Mora. Asimismo, en el siguiente fin de semana un autobús bloqueó el acceso a Sierra Nevada durante varias horas de la tarde del domingo día 14. Y como este, le puedo decir que se produjeron otros sucesos cuya responsabilidad no reside en el Gobierno de España, pero, evidentemente, de esos sucesos ustedes prefieren no hablar,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 32

solo de aquellos en los que haya participación del Gobierno de España. Por cierto, quiero que sepan que esta mañana se recibió el informe de la Delegación del Gobierno respecto de la AP-68 y si se tradujera también una responsabilidad por parte del concesionario en la toma de decisiones, incoaríamos el correspondiente expediente.

En cuanto a esa afirmación que ustedes hacen sobre que no creen que se pueda mejorar, he dedicado una parte de mi intervención precisamente a apuntar posibles mejoras, porque claro que se puede mejorar. En esta cuestión una cosa es quién tiene la responsabilidad de las decisiones que se han tomado y otra cosa es que se pueda seguir mejorando, con la participación de todos, en el establecimiento de protocolos que sean más efectivos, que sean más eficaces y que nos permitan evitar situaciones parecidas.

Señora Merchán, nadie lo niega aquí, más bien al contrario. Yo le he dado el dato del incremento de las incidencias del 7%. Podía no habérselo dado, pero se lo doy porque eso es un reconocimiento explícito de que se están produciendo más incidencias. En ningún momento estamos tratando de negar aquí que se estén produciendo incidencias, pero los datos sobre puntualidad son datos sobre puntualidad y son datos objetivos, y se tienen en cuenta, tanto en las incidencias como en la puntualidad, factores ajenos a lo que es estrictamente Renfe. Le puedo dar un dato bastante revelador: el 80% de las incidencias se deben a causas imputables —creo que señor Navarro también me lo pedía— al propio sistema ferroviario, es decir, a averías en las infraestructuras, en las instalaciones, en el material móvil, etcétera, y el 20% restante se debe a causas externas al ferrocarril como, por ejemplo, los arrollamientos —el otro día en Castellón tuvimos que detener momentáneamente el servicio de cercanías precisamente por el peligro de un posible arrollamiento—, inclemencias meteorológicas, etcétera. Claro que hay incidencias, pero la puntualidad es un dato objetivo. Usted dice que esta mañana ha conocido un informe de Comisiones Obreras. El informe de Comisiones Obreras que usted ha conocido esta mañana lo conocemos los demás desde hace varios días porque lo publicaron hace tiempo, pero le voy a dar unos datos que creo que también se han dado por el señor Errejón, si no me equivoco, u otra persona, respecto de los que aporta Comisiones Obreras: 897 trenes afectados. Esto contradice claramente los datos de puntualidad que usted ha dado. Entre el 1 y el 20 de enero han circulado en cercanías de Madrid 24481 trenes. Si comparamos esta cifra con la que da Comisiones Obreras respecto al número de incidencias —que son 257— y el número de trenes afectados —que son 897—, significaría —haga usted números— que el 3,6% de los trenes se han visto afectados por las incidencias ocurridas; es decir, que la puntualidad es del 96,4, que es el mismo dato que yo he dado por parte de Rente y que, vuelvo a repetir, está muy por encima de otras administraciones ferroviarias europeas. Es cierto el dato que usted ha dado, el dato que aporta Comisiones Obreras, y también el dato que yo he dado; los dos son ciertos. No estamos diciendo nada distinto. Por ejemplo, según la información, el número de minutos circulados en este periodo ha sido de 1457572 minutos, de los cuales, según Comisiones Obreras, se han visto afectados 10352 minutos. Efectivamente, 10000 minutos es una cifra que llama la atención, si uno la expone en la forma que la expone, pero, claro, esa cifra es el 0,7% del total, para poner las cifras en términos relativos. Según el dato que usted también apunta, y que proviene de la información de Comisiones Obreras, el número de trenes suprimidos ha sido de 238, y es otro dato cierto. Al figurar en los sistemas de Renfe como suprimidos 172 frente a los 238 que han circulado en ese período, vuelve a ser un 0,7%. Es decir, que esas magnitudes las tiene que poner en relación con el número de viajeros que utilizan el servicio y los tiempos empleados.

Habla usted de que lo que tendríamos que hacer es llevar a cabo los planes del PSOE. Me parece un poco atrevido. Cuando el Gobierno de Mariano Rajoy llegó en el año 2011, ustedes se habían puesto a firmar planes de cercanías por valor de 15000 millones de euros y solo para unas pocas comunidades autónomas. ¡Imagínese usted! Le voy a dar algún dato. En Barcelona —esto me lo dijo a mí nada más llegar a Barcelona el Gobierno de la Generalitat—, a comienzos de 2009 firmaron 4000 millones de euros a licitar hasta el año 2015, en dos cuatrienios. Pues a finales de 2011, es decir, en tres años, no habían hecho ni uno de los estudios necesarios, ni de duplicación ni de construcción; ninguno estaba finalizado. Y la inversión total ejecutada en ese periodo no llegó ni al 13% de lo que era el plan.

Le doy otro dato. La terminal que llevaba a El Prat, adjudicada en abril de 2010, ni la iniciaron. Otro, el plan de cercanías de Madrid, 5000 millones —mayo de 2009—, también tuvieron dos años y pico. Preveía inversiones, como digo, por esa cantidad y a finales de 2011, ¿sabe cuántas obras licitaron ustedes en tres años del plan de cercanías de Madrid? ¡Ninguna! Plan de Valencia, aunque ya lo ha citado el señor Barrachina, 4000 millones —todos los planes eran de 4000 o 5000 millones—. ¿Sabe cuántas? Ni una, y el señor Barrachina lo podrá confirmar. ¡Ni una! No creo que el Partido Socialista sea precisamente el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 33

mejor ejemplo en el que tengamos que mirarnos. Ha habido tres grupos que han hablado de subir el precio de las cercanías y no creo que ustedes me hayan escuchado decir ni una sola palabra sobre subir los billetes de cercanías porque no se van a subir. Ya sé que ustedes han hecho declaraciones y declaraciones sobre este asunto, pero no sé de dónde las sacan, porque realmente no hay ninguna intención de subir el precio de cercanías.

En cuanto a qué va a pasar con Murcia y Alicante, me dice que se lo explique y se lo cuente, porque usted no lo sabe. Murcia y Alicante lo hemos pactado con su partido. ¡Lo he pactado con su partido! Me he reunido en el Ministerio de Fomento, hemos pactado las medidas de Murcia y Alicante, las hemos consensuado, hemos cambiado alguna como, por ejemplo, el acceso al aeropuerto de El Altet, que está dentro del plan de cercanías. Sobre el tramo de Murcia y Alicante me dice que no sabe nada y que se lo explique. ¡Pero es que yo lo he pactado con su partido y lo he expuesto con su partido! Yo mismo he ido a Valencia y he expuesto con el señor Ximo Puig, con la intervención de ambos, el plan de cercanías de Valencia. Por cierto, planes de cercanías en los que una parte importante de los mismos se dedica de una forma absolutamente honesta a explicar todos los defectos y todos los problemas que tienen las líneas.

Y, por supuesto, en la de Madrid vamos a seguir trabajando. Lo estamos haciendo en un montón de actuaciones, pero permítanme darles algunas pinceladas sobre algunas de las líneas que pueda incluir ese plan de cercanías. No entraré en las más importantes, porque, evidentemente, necesitan todavía el cierre para poderlas presentar antes de que concluya el primer trimestre del año 2018. Por ejemplo, en temas de información —coincido con lo que dice la mayoría de ustedes— hay una clara oportunidad para mejorar como, por ejemplo, la implantación de sistemas de alerta en Twitter. Se está trabajando en estos momentos con Twitter para crear un sistema de alertas que permita recibir mensajes directos sobre incidencias o posibles demoras en el sistema ferroviario. Ya tenemos una fase inicial preparada, que la vamos a iniciar en cercanías Madrid, @cercaníasmadrid, y el sistema permite suscribirse a alertas, de tal manera que el usuario puede recibir por mensaje directo las incidencias que le puedan interesar. Por ejemplo, las líneas que más le interesan, el día que realiza sus viajes habituales o el tramo horario en que viaja. Por eso, esa alianza con Twitter puede favorecer el establecimiento de nuevos canales de información con el ciudadano, teniendo en cuenta que se mueven casi 9000 viajeros al día en 1500 trenes. Seríamos pioneros en el mundo en este tipo de sistemas de alertas porque, hasta donde sé, la única experiencia que hay, como operador ferroviario, es en el metro de Londres.

Por ejemplo, nuevos trenes para las cercanías de Madrid. Se planteará la sustitución del material rodante, pero le voy a dar un dato bastante revelador de la ambición y del alcance de lo que vamos a hacer. Dentro del plan de material de Renfe 2017-2028 está prevista la renovación del 60% del parque de cercanías de Madrid, lo que equivale a la incorporación de 150 trenes nuevos. Es un dato en el que ya estamos trabajando y que forma parte del plan de cercanías: trenes, por supuesto, accesibles, con puertas y plataformas a la altura del andén, con más capacidad, con un diseño para un mayor porcentaje de plazas sentadas, con cargadores de equipos electrónicos, wifi, pantallas de entretenimiento, información a bordo, etcétera.

Transformación de los trenes de la serie 446. Tenemos 126 trenes de la línea C-5 de esta serie, en exclusiva del Corredor del Henares y del Pasillo Verde, y se va a hacer una remodelación para favorecer también la calidad y la comodidad: mobiliario, asientos, iluminación, señalética, etcétera. En cuanto a la aplicación de Renfe Cercanías respecto a accesibilidad para informar sobre horarios y trenes de cercanías, a partir del verano de 2018 ya vamos a tener esa aplicación móvil con información real de los trenes accesibles que estén circulando, así como de las estaciones de cercanías con instalaciones adaptadas, porque, efectivamente, señor Errejón, hay estaciones que todavía no son accesibles. Tenemos un plan de estaciones, porque es una de las principales prioridades.

En relación con la infraestructura, también se contemplarán algunas actuaciones. La semana pasada dimos a la Agencia de Seguridad Ferroviaria toda la documentación para que nos dé luz verde a la puesta en servicio de la estación de Mirasierra, por ejemplo, que es una de las actuaciones que se van a llevar a cabo en los próximos días. Está previsto también que en 2018 comiencen las obras de la estación de Ramón y Cajal, por casi 7 millones de euros, que formará parte del plan. Se encuentran en ejecución obras como la de Las Zorreras, San José de Valderas y Colmenar, y obras de remodelación de las distintas estaciones: las actuaciones previstas en la estación de Recoletos, que se están ejecutando por ADIF, y las obras de mejora en la estación de Horcasitas, por ejemplo.

En materia de operatividad y capacidad, hay cerca de 100 millones de euros contemplados para el período 2018-2025 para el bloqueo automático banalizado entre San Cristóbal y Aranjuez, sustitución de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 34

elementos y enclavamientos eléctricos en Embajadores, en Laguna y en un montón de lugares. Prolongación de las vías 9 y 10 de Atocha hasta la vía impar de la línea C-5 en sentido Móstoles, conexión de la vía 8 de Atocha con el túnel Atocha-Sol-Chamartín y otras muchas que formarán parte de este plan de cercanías. Entre otras —ya no recuerdo quién me lo dijo, creo que ha sido usted sacándome alguna foto de una escalera mecánica—, tenemos en estos momentos la licitación de dieciséis escaleras mecánicas que se van a adjudicar en el mes de febrero y también la sustitución de sesenta escaleras mecánicas y ascensores en un expediente, por ejemplo, en la zona de la cabecera sur de Atocha —usted creo que me enseñaba una fotografía—, que van a ser licitadas en el consejo de administración de este mismo mes de enero por parte de ADIF.

Señor Alonso, hacía usted mención a las declaraciones de la señora Bonet. No voy a entrar en ellas, pero la verdad es que había información que contradice los informes posteriores o, más bien, al contrario. Algunos datos desde luego no aparecen así en la información que hemos recibido. En cuanto a las responsabilidades, creo que ya he hablado ampliamente de este asunto. Respecto a los importes —a los que también ha hecho alusión el señor Baldoví—, ustedes saben perfectamente que la clasificación de la infracción depende del tipo. Ustedes han tenido responsabilidades en municipios y saben que cuando hay una infracción —por ejemplo, en la gestión de basuras— uno tiene que acogerse al tipo de infracción y no puede decidir que es más grave por el hecho de que haya tenido un cierto impacto, sino que tiene que ajustarse a lo que viene en la ley, en la ordenanza, en el decreto, etcétera. Por lo tanto, lo que sí le puedo garantizar es que, dentro de las que se pueden coger, se ha cogido la mayor. Por eso las dos son graves. Si no se ha podido coger muy grave es porque lo sucedido no encaja en la clasificación establecida dentro de la ley, dado que tiene que tener —lo saben ustedes perfectamente— rango legal. Por ejemplo, en el caso del expediente sancionador creo recordar que va desde los 15 000 hasta los 300 000 euros, pero yo no puedo ser quien diga cuál va a ser la cantidad definitiva; para eso se designa a un instructor, que es el que tiene que elaborar el correspondiente expediente. Pero a este habría que añadir otros. Me refiero —lo he mencionado, aunque ha pasado un poco de soslayo— a la parte correspondiente a la exigencia por parte del Ministerio de Fomento de nuevas inversiones que se puedan llevar a cabo como consecuencia de defectos en el funcionamiento de la autopista. Luego está, por supuesto, la parte de la reclamación ciudadana y la parte de los gastos que el Gobierno les pueda trasladar. Es decir, hay escenarios con distintos frentes para la reclamación de las indemnizaciones.

Señor Errejón, no he pretendido yo faltarle a la inteligencia. ¡Faltaría más! No ha sido mi intención. Le respeto mucho y le considero una persona inteligente, pero tampoco falte usted a la nuestra. En relación con el primer asunto, usted hacía mención a un relato de los hechos. Lo que sí le puedo decir es que los datos que usted aporta son completamente distintos de los que yo he escuchado del actual gerente del Canal de Isabel II, que dice absolutamente lo contrario en relación a los precios, pero no voy a entrar en eso. Esto sucedió hace diecisiete años. Creo que yo acababa de entrar en la Consejería de Medio Ambiente después de unos años en la empresa privada. Usted no sé dónde estaría. Es más joven que yo —no sé la edad que tiene, pero desde luego se conserva mejor que yo—, así que no sé ni dónde estaría usted. Ni usted ni yo tenemos ahora mismo información para ponernos a hablar de aquello. Lo que sí le puedo decir con absoluta contundencia es que confío plenamente en la honradez del señor Bravo. Confíe cuando le nombré y sigo confiando plenamente en la honradez del señor Bravo. En cuanto a otros nombramientos que usted ha dicho, sabe perfectamente que los nombramientos del consejo de administración de una sociedad se realizan en el consejo de la sociedad. Por tanto, esos nombramientos no tienen ninguna relación con lo que usted apunta.

En cuanto a cercanías, en primer lugar pregunta usted por qué está sucediendo lo que está sucediendo. Estamos siendo muy transparentes al explicar los defectos que hay que subsanar en cercanías y, desde luego, creo que estamos dando la cara en el territorio para explicar cuál es la situación de cada núcleo de cercanías, la antigüedad de los vehículos, etcétera. Dice usted que expulsamos a la gente de cercanías y que está cayendo drásticamente el número de personas que las utilizan. Los datos objetivos que manejamos van en dirección contraria. Han subido este año un 3,6%; luego no sé por qué dice usted que están bajando sustancialmente. Dice usted que nos centramos mucho en el AVE, cuando el AVE solo lo utilizan 20 000 personas. Esto no es cierto. El AVE lo utilizan 100 000 personas, no 20 000. Y sí, le damos importancia al AVE, pero eso no quiere decir que estemos restándole importancia a cercanías. Le puedo dar un dato muy significativo que seguro que usted compartirá conmigo. ¿Sabe cuántas veces en las sesiones de control usted o su grupo me han preguntado por cercanías? Ni una sola vez. ¿Sabe cuántas veces me han preguntado por el AVE? Dos, por el AVE a Murcia y por el AVE a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 35

Extremadura. Con esto quiero decir que la sensibilidad por las cercanías o por el AVE es igualmente compartida. Evidentemente, el AVE a Extremadura o el AVE a Murcia son importantes, pero desde luego también es muy importante para nosotros la situación de las cercanías. Las referencias que ha hecho usted a Málaga y a Asturias son sobre asuntos que ya se han ido resolviendo. Evidentemente, fueron problemas que se produjeron, pero también tengo que decirle que en los seis últimos meses hemos incorporado solo en la red de ancho métrico a treinta y un maquinistas y que actualmente hay veinticuatro personas en proceso de formación. Menciona usted el caso de Marbella-Estepona y dice que lleva años esperando. Marbella-Estepona no es cercanías, no pertenece a ningún núcleo de cercanías; luego se contradice usted cuando me dice que hay que apostar por las cercanías e inmediatamente me pregunta qué pasa con Marbella-Estepona. Respecto a lo que va a pasar en Marbella-Estepona, le invito a que venga el sábado a Marbella, porque tengo programado un acto por la mañana con la alcaldesa —del que he informado hoy también al consejero de la Junta de Andalucía en la reunión que he mantenido con él sobre otra línea importante, que es la línea 3 del metro de Sevilla— para hablar precisamente sobre las alternativas que estamos manejando para esta actuación, teniendo en cuenta la información que tenemos disponible, porque en estos momentos estamos llevando a cabo el estudio geotécnico.

En cuanto a la reunión de la C-3, ya hemos mantenido reuniones con la C-3, también con la C-5 y seguimos manteniendo reuniones permanentemente con muchísimos municipios. Usted hace una larga y extensa descripción de Parla. Creo entender que hay alguien de su grupo que utiliza este servicio de cercanías o que usted vive por ahí; no lo sé. A lo que usted ha dicho —que yo no digo que no sea cierto; será cierto si usted lo ha dicho— me gustaría añadir alguna cosa más. Los trenes de Parla son los trenes Civia, que son los más modernos que tenemos. ¡Ya les gustaría a los asturianos, los cántabros o a los de Levante poder disponer de trenes Civia! En Parla el sistema de seguridad que hay es el ERTMS, que es el más moderno de todos los sistemas que hay en España. ¡Ya les gustaría a los asturianos, a los gallegos, a los cántabros o a los valencianos disponer de un solo metro lineal de cercanías con ERTMS! Usted habla de Parla como si se produjeran frecuencias de media hora. En hora punta tiene frecuencias de seis minutos y es la segunda línea más utilizada y, por tanto, más densa de todo Madrid. Por tanto, es cierto lo que usted dice, pero también es cierto que es un servicio por el que estamos apostando y los defectos y los problemas que haya intentaremos resolverlos en el menor tiempo posible.

Al señor Navarro creo que ya le he respondido con respecto a los asuntos relacionados con la responsabilidad. Todo lo que usted ha dicho del protocolo, efectivamente, figura en el protocolo. Dice usted que lo ha visto por primera vez esta mañana, pero creo recordar que en la anterior comparecencia ya me referí al protocolo y ahí está. En fin, no es mi responsabilidad si usted lo ha descubierto hoy. Tiene usted razón en cuanto a los niveles que menciona de emergencia. Lo que ocurre es que —es lo que se desprende del estudio informativo que hemos abierto— las decisiones no se tomaron en los momentos en los que había que haberlas tomado o, dicho de otra manera, los niveles no se establecieron en las situaciones en las que ya se habrían tenido que establecer. Me pregunta usted si nosotros pedimos restringir el tráfico de pesados. Pues no, en ningún momento se nos sugirió ni preguntó sobre esa decisión, sino que, al contrario, se nos informó en algunos casos —eso es cierto, porque figura en el expediente— sobre decisiones que ya se habían ido tomando, pero no dando información sobre asuntos muy importantes a la hora de tomar esas decisiones. Por ejemplo, algo muy importante sobre lo que no se informó inicialmente era la existencia del camión cruzado.

En cuanto al asunto de cercanías, no hay afección en la medida en que ya tenemos programado el servicio que ahora está en marcha, empezar a colocar el tercer carril en la segunda vía, y ya estamos con el estudio informativo de una nueva plataforma para aumentar la capacidad entre Castellón y Valencia. En cuanto al tercer asunto que nos trae aquí, le vuelvo a insistir —no hace falta que se lo diga— que lo que se dice en el acuerdo es la separación inmediata de aquellos que hayan sido imputados formalmente o encausados por delito de corrupción, que no es el caso que nos ocupa, y esto es un hecho absolutamente objetivo.

Señor Baldoví, han sido diecisiete veces las que he visitado la Comunidad Valenciana. Ya sé que el presidente dijo dieciséis; estaría usted allí y de ahí el equívoco, pero se refería a las veces anteriores. Si cuento la del otro día, ya son diecisiete. En cuanto la situación de la concesión, me lo habrá escuchado usted decir un montón de veces, el Gobierno no va a prorrogar esa concesión. Por tanto, revertirá al Estado y, a partir de ahí, el Gobierno tendrá que tomar una decisión. He echado de menos en su intervención algunos datos importantes en relación con este asunto, por ejemplo, la inversión de algo más de 430 millones, creo recordar, que anunció el presidente Mariano Rajoy en la segunda actuación dentro

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 36

del Plan inversor de carreteras para tres tramos entre Vilanova d'Alcolea y la Jana en la A-7, con el anuncio —que pasó también un poco desapercibido— de que se puede licitar esta actuación como colaboración público-privada en otoño de este año. Realmente, como los proyectos de trazados ya están actualizados, el problema que tenemos es única y exclusivamente que se emita la declaración de impacto ambiental. En el momento en que se emita la declaración de impacto ambiental iniciamos la licitación con el primer paso, que es el de la información pública del estudio de viabilidad de la actuación —un mes— para, posteriormente, licitar la actuación.

Vuelve a mencionar usted que le hable sobre las cercanías, que si sigue habiendo trenes diesel y que si se lo tiene que creer como Santo Tomás. He pactado con su Gobierno el plan de cercanías y he presentado el plan de cercanías con su Gobierno —bueno, con el Gobierno al que usted apoya—. Lo hemos acordado; luego coincidimos en los planteamientos, en las medidas y las actuaciones que hay que llevar a cabo. Además, he comprometido mi palabra para regresar cada seis meses aquí y a todos los sitios en los que tenemos el plan de cercanías y exponer con claridad el grado de cumplimiento de los compromisos para poder ser evaluados y criticados por usted, si no los hemos cumplido.

En cuanto al AVE a Castellón, yo, que he seguido perfectamente lo que ha ocurrido a lo largo de estos dos días, veo un abismo entre lo que algunos grupos políticos, especialmente el suyo, si me permite, están diciendo del AVE a Castellón y lo que están diciendo por la vía de los hechos los ciudadanos. Tan malo, tan malo, tan malo no tiene que ser si en un corredor que de media utilizan 60 personas, el primer día ya se subieron 446, es decir siete veces más, y se han vendido billetes como en ningún otro sitio, aproximadamente 6000 billetes. Eso va a toda velocidad, y esa es la respuesta del ciudadano. Una cosa es lo que diga el político, pero si tan malo es, como ustedes dicen, entiendo bastante mal que tanta gente haya decidido contradecirles a ustedes utilizando la alta velocidad. Para ello utiliza el argumento del adelantamiento del tren de cercanías. Hombre, cuando uno está parado le adelanta hasta la liebre que va por el campo. Estábamos parados, como usted sabe, por un pequeño problema que ya fue resuelto en uno de los motores, y lo que se dio en ese momento, por supuesto, es preferencia a los cercanías, dado que nosotros estábamos allí de invitados. No era un viaje comercial, estábamos en un surco de invitados y lo que convenía era que no se interrumpiera el servicio de cercanías.

Señor Barandiaran, efectivamente, tiene usted razón sobre el tema de la información cuando habla de los horarios en los que se producían los hechos que ha mencionado, en que ahí hay un desfase entre cuándo recibe la información el usuario, más allá de los paneles que en un momento dado se pusieron. Desde luego, coincido al cien por cien en que uno de los asuntos más importantes —al menos es una lección que yo he aprendido claramente de este suceso— que se tienen que establecer en relación al protocolo es la necesidad de reservar siempre un espacio. He hablado de la utilización de la mediana, pero en general es la utilización del tercer carril, y hay que ser rigurosos en el cumplimiento de esta cuestión. No siempre se es así de riguroso. Yo tuve la oportunidad de recorrer la zona a los pocos días y también había algún aviso de no utilizar el carril de adelantamiento, y había algunos vehículos que lo estaban haciendo. Creo que es importante respetarlo.

En cuanto a las cercanías, coincido absolutamente con usted en cuanto a los temas de seguridad. Ayer mismo estuve reunido en Bilbao con su alcalde y precisamente mencionamos la situación del proyecto que espero que pronto presentemos, por ejemplo, en Zorroza para la eliminación del trayecto del corredor en ese municipio. En Legazpi las cosas van, pero todavía queda bastante porque tenga en cuenta que la idea es adjudicar en el plazo de aproximadamente tres meses la redacción del proyecto, que nos llevaría unos seis meses, más otro de aprobación, y la licitación serían unos seis meses. Es decir, que todavía quedan plazos, pero esté tranquilo que vamos a imprimir toda la celeridad posible. En cuanto a las obras en Areta, se iniciaron el 8 enero, si no me equivoco, y lo que sí hay es una reunión convocada para los próximos días del presidente de ADIF con el padre de la chica arrollada. También coincido con que, efectivamente, tenemos que tener una relación directa con los ayuntamientos. Procuramos hacerlo en este tipo de actuaciones.

En cuanto a lo que usted dice, señor Barrachina, coincido al cien por cien. Lo ha dicho muy bien **(Risas)**, sobre todo me ha permitido descansar un poco —que lo necesitaba— para coger fuerzas para esta intervención. Le ruego que también intervenga en el segundo turno de réplica para poder hacer lo mismo con posterioridad.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 37

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

Ciertamente, ha sido muy exhaustiva la comparecencia, la primera intervención y esta segunda. A ustedes no les he limitado el tiempo en su primer turno. Por eso les pido ahora que sean respetuosos con estos cinco minutos de puntualizaciones y que no abran, si puede ser, debate con otros portavoces y se concentren en el señor ministro. Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a ser muy breve porque es cierto que todos hemos sido muy extensos y tengo la sensación de que hablar por hablar no sirve para nada. Yo me voy a quedar con varias anécdotas y algún chascarrillo para el amigo Barrachina. Me gustaría que el Gobierno asumiera en esta comparecencia lo mismo que le dijimos en la anterior comparecencia sobre la nevada: que intentemos cambiar las formas, analicemos qué ha fallado y pongamos los medios para que no vuelva a ocurrir. Yo me quedaría satisfecho si, en vez del «y tú más» —en el que podría entrar yo también ahora hablando de lo que hicimos unos y lo que hicimos otros—, de una vez por todas en la próxima comparecencia —que no tengo dudas que la habrá el próximo año por el caos de las nevadas y la gestión del Gobierno— vemos que hemos cambiado la dinámica. Yo le voy a recomendar un nombre por si no sabe qué nombre ponerle a la nevada del año que viene: la madre de todas las nevadas. Con eso lo cubre todo, el Gobierno no va tener ninguna responsabilidad y estaría muy bien.

Termino, porque he dicho que hablar por hablar no tiene sentido, haciéndole dos recomendaciones. La primera es que haga un día el trayecto Aranjuez-Madrid en la C-3. Móntese en los cercanías y verá que los ciudadanos no se quejan por vicio, sino porque tiene un montón de problemas. Creo que es la mejor forma de analizar los problemas. De verdad no piensen que los ciudadanos se quejan por vicio. Y concluyo con el chascarrillo de Barrachina. ¿Los 6000 billetes del AVE de Castellón no los habrá comprado Barrachina para venir aquí y vender las bondades del Gobierno? Yo tengo mis dudas. **(Risas)**.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Es el turno del Grupo Parlamentario Confederal. Tiene la palabra el señor Errejón.

El señor **ERREJÓN GALVÁN**: Gracias, señor presidente. Yo también seré breve.

Le manifiesto mi consideración, más alta después de esta comparecencia, en la que incluso me ha invitado a viajar con usted a Marbella, oferta que voy a tener que declinar. **(Risas.—El señor Alonso Cantorné: Qué más quieres)**. Respecto a la primera cuestión, relativa al presidente de ADIF, el señor Juan Bravo, no es en modo alguno ningún juicio ni análisis sobre su persona ni sobre dónde estaba usted —que espero que estuviera bien— ni sobre su desempeño; era una consideración política, no jurídica ni personal. La consideración política es: ¿estamos de acuerdo en que tenemos un grave problema en la economía española, así como en la obra pública española y en la gestión de los transportes en sobrecostes? En eso creo que podemos estar de acuerdo. Sí estamos de acuerdo. ¿Estamos de acuerdo en que hay que tomar medidas? En eso podemos estar de acuerdo. Tercera posibilidad de acuerdo —en esta a lo mejor diferimos—. Si estamos de acuerdo en que es un gran problema y en que hay que tomar medidas, ¿considera usted que alguien que ha tenido un problema severo de sobrecostes en la M-30, alguien en quien un juez ha visto indicios para investigar su gestión del Canal de Isabel II —no me refería al balance del Canal de Isabel II—, alguien que una empresa que el año anterior costaba ocho la compra por ochenta, una persona que ha tenido reiterados problemas con los sobrecostes es la persona idónea para llevar un área particularmente sensible? Si usted considera que sí, es más, si considera que quiere poner la mano en el fuego por esa persona, yo, precisamente por la consideración que le tengo, le diría que fuera prudente. Hemos visto a otros miembros de su partido poner la mano en el fuego por otras personas —se está celebrando el juicio por la corrupción en Valencia y recuerdo a Mariano Rajoy diciendo: quiero un Gobierno para España como el de Camps en Valencia—, y precisamente por esa consideración que le tengo, yo le recomendaría más prudencia. No es una consideración jurídica —esas las hacen los jueces—, no es una consideración individual —tengo el mayor de los respetos—, es una consideración política. Si los sobrecostes son un problema, a lo mejor una persona con reiterados problemas o tropiezos en el tema de los sobrecostes no es la persona idónea.

Con respecto a las cercanías, si usted considera que aproximadamente una incidencia al día en Madrid desde diciembre hasta enero no es algo de lo que preocuparse o es un dato meteorológico, yo creo que hay que ser más exigente respecto a la gestión que uno encabeza. ¿De verdad usted considera que en lo que va de año —veinticuatro días— 250 incidencias no es para preocuparse? Usted mismo ha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 38

reconocido —son datos de los que no disponíamos, por lo que le reconozco la honestidad— que en el año 2017 hubo un incremento creo recordar de hasta el 7 % en las incidencias reportadas. No creo que en esto haya tenido particular mala suerte o que los usuarios, los sindicatos, los maquinistas, la ciudadanía y el clima le tengan a usted manía. Además, de la forma en que usted lo explica, sería al revés, les generaría simpatía. Eso es el resultado de más de una década de falta de inversión, de falta de mantenimiento y de abandono. Yo considero que eso es un problema, ahora bien, aquí hay un desfase temporal. En mi opinión, eso es un problema, y usted nos dice que es verdad que es un problema pero que forma parte de un presente que se va a acabar porque a partir de ahora habrá un conjunto de políticas, de paquetes y de programas que van a ponerlo fin. Pongamos que es así. Eso significaría que los ciudadanos, por ejemplo en la Comunidad de Madrid, que están sufriendo una situación de abandono y de colapso del servicio de cercanías, tienen que creerle a usted cuando dice que a partir de hoy mismo eso va a comenzar a solucionarse. Eso tiene un problema, y es que si dentro de dos semanas o un mes se vuelven a vivir las mismas situaciones, los ciudadanos entenderán que usted ha fallado en su gestión o les ha mentado. Yo emplazo a la ciudadanía a que le obligue a rendir cuentas, pero como ejercicio de salud democrática. Usted dice que esos problemas ya van a formar parte del pasado. En buena lid y con rigor, cogiéndole el argumento, a partir del mes que viene, si se siguen produciendo, usted habrá fracasado o no les habrá dicho toda la verdad. En mi opinión, aunque creo que una parte de la gestión protagonizada por usted este año tiene elementos marcadamente deficientes —me atrevería a decir que marcadamente desastrosos, por ejemplo, en la gestión del decreto contra los estibadores; en la gestión de las huelgas en Renfe; en El Prat; en los recortes en Correos; en la desatención a los ciudadanos de Granada, que llevan mil días sin tren; a los ciudadanos de Murcia, que han sido golpeados por pedir que el tren no parte la ciudad en dos; a los ciudadanos de Extremadura, que reivindican un tren digno; por no hablar del colapso de cercanías—, no suponen un problema, todo eso se soluciona, lo que es mucho más difícil de solucionar y sería mucho más grave es que el ministro falte a su palabra. Si en su palabra está que los cargos públicos imputados o investigados por corrupción tienen que dejar el cargo, tienen que dejarlo. Los desastres se solucionan, la falta a la palabra no. Por tanto, si en su palabra está que todas estas cosas van a formar parte del pasado, esperamos resultados de inmediato. Los ciudadanos no se merecen ni una mentira ni una avería ni un retraso más.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Errejón.  
Señor Navarro, ¿desea intervenir?

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, una vez más, por la comparecencia y por el tono. En el colegio —hace tiempo ya, desgraciadamente— me decían que las cosas hay que verlas completamente, porque si uno empezaba, por ejemplo, el credo por la mitad, resultaba que Poncio Pilatos fue crucificado, muerto y sepultado. Eso es lo que parece que hemos hecho hoy con el protocolo. Efectivamente, en la página 24 se menciona a la concesionaria, y de eso queda ya convenientemente responsabilizada, pero resulta que en la 17 se menciona la responsabilidad del jefe provincial de Tráfico para restringir el tráfico; en la 20 se dice que los planes operativos deben contemplar eso mismo; en la 22 se dice que a efectos de prevención es esencial el corte preventivo de pesados; en la 23 se dice lo mismo y responsabiliza al responsable de Carreteras y Tráfico.

Usted es una persona muy minuciosa —lo sabemos por otras comparecencias suyas—, es una persona ordenada y exhaustiva y hoy no ha sido muy exhaustivo ni minucioso en el análisis del protocolo, más bien —permítaseme— ha picoteado aquí y allá, lo cual parece indicar que o no le hace muy feliz el protocolo o más bien que no le hace muy feliz el papel de cortafuegos que ha decidido este Gobierno asignar a la concesionaria porque ve que usted está ahí de cortafuegos secundario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Navarro.  
¿Señor Barandiaran? (**Denegación**). No desea intervenir. ¿Señor Barrachina?

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

No por reiterar cosas inciertas terminan convirtiéndose en verdad. No hay, no existe imputación, por tanto, no afecta al pacto que felizmente se alcanzó entre el Partido Popular y Ciudadanos para una investidura, en la cual, en este primer año, hay 611 000 empleos nuevos en España. No por más utilizar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 39

las cifras estas se convierten en realidades. Es verdad que puede parecer mucho una incidencia diaria, pero son 444 000 trenes al año en Madrid. Imagino que Podemos esto lo gestionaría con nada, de ahí su enorme capacidad acreditada de gestión en materia de infraestructuras internacionales. Señorías, 444 000 al año. Imagínense que 4000 trenes tuviesen problemas, sería el 1 %, por tanto, no se juegue con aquella buena gente que, como ha dicho el señor ministro, en un 3,4 % —que son 16 millones más de clientes y de usuarios de cercanías—, han decidido apostar por utilizar un sistema ferroviario que, como todas las obras humanas, ha de tener carencias que mejorar; si lo tuviésemos todo, no tendría sentido que el ministro anduviera España arriba, España abajo presentando nuevos planes de cercanías. Carecería de sentido. De ese 96 % de puntualidad, hablar reiteradamente del 4 %, no convierte a ese 4 % que llega más tarde de los tres minutos ni en un 40 ni en un 90 %. Para eso está la oposición, para fijarse en aquellas cosas que no funcionan, pero dentro de un ámbito global. Creo que nos podemos sentir moderadamente orgullosos del primer sistema ferroviario de Europa por comodidad, por puntualidad y por seguridad.

Me dicen que son del todo inciertas las afirmaciones que ha hecho antes un portavoz referido al anterior portavoz de Fomento del Partido Popular, como incierto es, por cierto, que se compren empresas en referencia al canal de hace diecisiete años en Panamá. No, no, lo que se hizo fue, a instancias del Banco Mundial, acudir a la adquisición de una empresa y en ese mismo acto disolverla; lo que se hizo fue disolverla en el mismo acto de adquisición. Por tanto, aquellos que disponen de toda la información completa, como son los portavoces, no acudan tan solo al detalle, al accidente, para tratar de generalizar actuaciones. Reitero e insisto en nuestras disculpas a todos aquellos afectados en cercanías por los temporales que han tenido lugar este año y por los que tuvieron lugar también el año pasado. Puede disponer España de la mayor red ferroviaria o de la mayor red en kilómetros de carreteras de la Unión Europea —166 000 kilómetros—, pero ni uno solo centímetro de carretera debe causar ninguna molestia a ninguno de sus usuarios. Por tanto, reitero mi agradecimiento a quienes colaboraron en esa larga noche del día 6 y nuestras excusas a los afectados.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.  
Responde el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Gracias, presidente.

Retomo las palabras del señor Barrachina para volver a reiterar nuestras disculpas por todo lo sucedido, sin minimizar el problema —lo digo en atención a lo que ha dicho el señor Ramos—, ni muchísimo menos, sino intentando ver de qué forma se pueden mejorar las cosas.

No sé a que se refiere el señor Errejón con eso de los sobrecostes porque no creo que haya ninguna relación de lo que dice con ningún procedimiento en el que tenga que ver el señor Bravo. En relación con los sobrecostes de obra pública, lo único que le puedo decir es que el que la haga que la pague y, por supuesto, con toda la contundencia del mundo se tienen que aplicar las medidas necesarias. Pero no estamos hablando de ese caso, y en atención a lo que se ha dicho, vuelvo a insistir en que lo que dice el propio juez —no es que lo diga yo— es que el procedimiento de instrucción está en una fase muy incipiente, donde no hay imputaciones, donde aún se debe concretar el alcance de las irregularidades advertidas y las personas que participaron en su comisión, es decir, no hay una asignación de responsabilidad sobre este asunto y, en su caso, la relevancia penal si la tuviera. Por tanto, muy lejos de lo que usted está diciendo. Y sí, vuelvo reiterar mi confianza en la honradez del señor Bravo porque, señor Errejón, además de políticos, somos personas y si nos olvidamos de esto último estar en política no merece la pena.

En cuanto a lo que dice usted de que si mañana se estropea un tren que venga todo Madrid a apalearse al ministro de Fomento... **(El señor Errejón Galván: Yo no he dicho apalearse)**. Ya, por supuesto, es una expresión, es una broma, pero lo que sí ha hecho usted es un juego dialéctico —yo he tratado de hacer lo mismo—, ha cogido mis palabras, las ha metido en los cubiletes, las ha movido y ha arrojado tres o cuatro sentencias que nada tienen que ver con lo que yo he dicho. Yo lo que digo es que hay un problema, evidentemente, en todas las redes de cercanías en todo el territorio nacional, como en la red convencional también que no es red de cercanías, pero hay que poner instrumentos para tratar de resolverlos, no se resuelven de la noche a la mañana. ¡Cómo se van a resolver de la noche a la mañana! ¡Hay 4400 servicios al día! ¿Qué persona puede garantizar que mañana no haya uno, diez o veinte que sufran algún tipo de incidencia? Hay 745 trenes. ¿Yo puedo afirmar que en alguno de esos trenes no se va a producir un fallo en el motor? Francamente ni puedo hacerlo ni lo voy a hacer. Lo que sí puedo decir es que hay que reconocer el problema, hay que exponer el problema, cosa que estamos haciendo con absoluta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 414

24 de enero de 2018

Pág. 40

transparencia y contando todo lo que está mal en cada sitio, y hay que plantear soluciones que no sean planes —no quiero hacer ahora un turno de intervención, no me parece educado— de 5000 millones —alguno de 4000 hemos presentado nosotros— que no podamos ejecutar, sino algo que realmente sea ejecutable. Y en los otros temas también vamos a trabajar.

Usted habla de la nefasta gestión en la estiba. Hombre, tan mal no se han dado las cosas cuando ninguna de las cosas que ustedes dijeron, me refiero a que se iban a producir miles de despidos y que iban a cerrar centenares de empresa, se han producido, más al contrario. Yo vine ayer del puerto de Bilbao y mañana estaré en el puerto de Barcelona, cuyos resultados son espectaculares, mañana lo vamos a decir; espectaculares. Hay más empresas, hay más trabajadores contratados y el real decreto-ley está en funcionamiento, luego tan mal no se habrán hecho las cosas. Como tampoco se hicieron mal en el Prat, en donde pusimos —eso sí— una medida excepcional como fue el laudo, pero a partir de esa medida del Gobierno las cosas empezaron a funcionar. Por cierto, en el minuto uno en el que pudo competencialmente el Gobierno actuar —hasta entonces la responsabilidad era, como en todas las comunidades autónomas, de la Generalitat— pusimos en marcha el laudo y eso solucionó el problema. Como estamos haciendo cosas importantes en Granada. Yo me comprometí a finalizar las obras en noviembre y acabamos las obras en noviembre, con la lengua fuera, sin ningún tipo de holgura, pero acabamos en noviembre. Ya estamos en fase de pruebas. Usted menciona la gestión en Murcia pero, que yo sepa, en Murcia se está haciendo el soterramiento con mayúsculas, con una inversión de 606 millones de euros para 4 kilómetros, y además intentando llevar la solución de la alta velocidad en los próximos meses. En Extremadura —esto lo sabe bien el señor Ramos— estamos haciendo el mayor esfuerzo inversor de la historia en múltiples tramos en los que estamos trabajando para cumplir también con el compromiso de finalizar las obras en 2019 y acabar con la parte de electrificación en 2020.

Por último, señor Navarro, no es que me haga o me deje de hacer feliz el protocolo. El protocolo es el que es, hay que cumplirlo, si se puede mejorar habrá que mejorarlo, pero establece y delimita claramente las responsabilidades, y esas son las que hemos tratado de explicar a lo largo y ancho de la intervención.

Concluyo expresando el agradecimiento a todas las personas que trabajaron en los momentos más difíciles en esa situación, reiterando las disculpas del Gobierno, comprometiendo nuestro esfuerzo en mejorar las cosas y agradeciéndoles a todos ustedes el tono que han mantenido a lo largo de la intervención.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro, por estas casi cuatro horas sin moverse de la silla, procesando datos y dando información, y a todos ustedes por el tono empleado.

Se levanta la sesión.

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