



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 460

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 26

celebrada el miércoles 14 de marzo de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar sobre:

- Proposición de ley por la que se modifica la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 122/000084) 3

Aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia sobre:

- Proposición de ley por la que se modifica la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 122/000084) 3

Preguntas:

- De la diputada doña Sara Carreño Valero, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre posibilidad existente de que los trenes de mercancías peligrosas efectúen paradas técnicas en la estación de Arrúbal en lugar de realizarlas en el núcleo urbano de Logroño (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/023958). (Número de expediente 181/000736) 7
- De la diputada doña Carmen Valido Pérez, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre protocolos de actuación respecto a la seguridad aérea y al control, tratamiento, seguridad y alimentación en condiciones dignas de animales que transitan los aeropuertos estatales ya sean porque viajan acompañados, son abandonados o habitan en las instalaciones de AENA SME, SA. (Número de expediente 181/000727) 7

- De la diputada doña Carlota Merchán Mesón, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre medidas para prevenir, reducir y evitar las averías y retrasos continuados en la red de cercanías de Madrid. (Número de expediente 181/000645) 9
- Del diputado don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre planificación del Gobierno para favorecer la intermodalidad en los aeropuertos de Girona-Costa Brava y de Reus para reducir la presión y crecimiento de tráfico y personas viajeras en el aeropuerto de Barcelona-El Prat. (Número de expediente 181/000743) 12
- De la diputada doña Alexandra Fernández Gómez, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre medidas que va a adoptar el Ministerio de Fomento para que la franja Noroeste-Cantábrica no quede excluida de la próxima programación plurianual de la Red Transeuropea de Transporte. (Número de expediente 181/000758) 14
- De los diputados don Sergio Pascual Peña y don Javier Sánchez Serna, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre nombramiento del exdiputado Andrés Ayala como consejero del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/024412). (Número de expediente 181/000749) 17
- Del diputado don Miguel Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre avances producidos entre España y Francia para el desarrollo de las autopistas ferroviarias. (Número de expediente 181/000700) 19
- Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre evolución de las obras de construcción de la línea de alta velocidad desde Zamora a Galicia. (Número de expediente 181/000707) 21
- Del diputado don Manuel Blasco Marqués, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre actuaciones en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza. (Número de expediente 181/000708) 24
- Del diputado don David Serrada Pariente, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre inversión prevista para la electrificación del tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, así como plazo para su finalización. (Número de expediente 181/000751) 27
- Del diputado don José Juan Díaz Trillo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre situación e inversiones previstas relativas a las líneas ferroviarias Huelva-Zafra, Sevilla-Huelva y de la futura línea de AVE Sevilla-Huelva. (Número de expediente 181/000772) ... 29
- Del diputado don José Juan Díaz Trillo y de la diputada doña Josefa Inmaculada González Bayo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre situación de las obras de reparación y modernización de la línea ferroviaria Huelva-Zafra (Badajoz) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/018343). (Número de expediente 181/000631) 32
- Del diputado don José Juan Díaz Trillo y de la diputada doña Josefa Inmaculada González Bayo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre situación de las obras de conexión ferroviaria Sevilla-Huelva, futura línea de alta velocidad (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/018344). (Número de expediente 181/000627) 32
- Del diputado don Ricardo Sixto Iglesias, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca del desdoblamiento definitivo del tramo de vía Vandellòs-Tarragona dentro del corredor mediterráneo. (Número de expediente 181/000157) 35

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 3

— Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre electrificación de la línea de ferrocarril Bobadilla-Algeciras (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/023959). (Número de expediente 181/000735)	38
— De la diputada doña Tristana María Moraleja Gómez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre actuaciones previstas en Perillo (Oleiros) para mejorar la permeabilidad transversal y la seguridad vial de la AC-12. (Número de expediente 181/000709)	41
— De la diputada doña Teófila Martínez Saiz, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre actuaciones para el aumento de capacidad en la N-340 entre Tarifa y Algeciras. (Número de expediente 181/000710)	44
— Del diputado don Eloy Suárez Lamata, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones acerca de la ejecución de las obras del tramo Sigüés-Tiermas de la autovía A-21 en Zaragoza. (Número de expediente 181/000712)	47
— Del diputado don Joan Ruiz i Carbonell, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre reinicio de las obras de «Coll de Lilla» ubicado en el tramo de la autovía A-27 entre Valls y Montblanc (Tarragona). (Número de expediente 181/000640)	49
— De la diputada doña Sara Carreño Valero, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre medidas previstas para garantizar el paso seguro de los peatones en la glorieta de Avenida de Zaragoza y Avenida de La Paz en Logroño (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/024229). (Número de expediente 181/000737)	51
Corrección de error	52

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR SOBRE:

- PROPOSICIÓN DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 14/2010, DE 5 DE JULIO, SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA EN ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 122/000084).

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

Vamos a comenzar la sesión convocada de la Comisión de Fomento con el primer punto del orden del día que, como todos ustedes ya conocen, es la ratificación de la ponencia designada para informar sobre la proposición de ley por la que se modifica la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España. Pregunto a sus señorías si ratificamos la ponencia por asentimiento. (**Asentimiento**).

APROBACIÓN CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE:

- PROPOSICIÓN DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 14/2010, DE 5 DE JULIO, SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS SERVICIOS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA EN ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 122/000084).

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al debate de las enmiendas en ejercicio de la competencia legislativa plena y a la vista del informe elaborado por la ponencia. Voy a dar en primer lugar la palabra a los grupos parlamentarios enmendantes. Por el Grupo Parlamentario Mixto y para la defensa de sus enmiendas, tiene la palabra don Ferran Bel.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 4

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

Quiero recordarles que nuestro grupo ha presentado cinco enmiendas sobre esta iniciativa legislativa. Son cinco enmiendas esencialmente en el ámbito competencial y para respetar la financiación de la Generalitat de Catalunya. Las enmiendas segunda, tercera y sexta tienen el mismo fundamento: que se mantenga la coherencia con el artículo 221 del *estatut d'autonomia*, que es aquel que regula el catastro y las competencias de la Generalitat de Catalunya en el ámbito del catastro; para que no tenga ninguna discriminación respecto a otras comunidades autónomas, introducimos estas tres enmiendas. En cuanto a las otras dos enmiendas, una pide simplemente, tal como se dispone en el correspondiente Estatut d'Autonomia de Catalunya, que la Generalitat de Catalunya obtenga los recursos de la Administración General del Estado que sean necesarios para compensar todos aquellos gastos de más que debe hacer la Administración de la Generalitat para cumplir lo establecido en esta iniciativa legislativa. Finalmente, con la enmienda número cinco pretendemos clarificar el ámbito competencial. En el apartado 8 del artículo único de esta iniciativa legislativa que regula el título competencial entendemos que se debe ser más restrictivo de lo que establece la misma iniciativa. Por tanto, damos por defendidas estas enmiendas. Manifiesto que estoy dispuesto a transaccionar alguna de ellas, aunque ya quedó claro en la ponencia que el grupo mayoritario no comparte estos criterios.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, señor presidente.

Es una enmienda muy sencilla. Estamos hablando de una directiva del año 2007 y de una ley de 2010. Entendemos que los plazos para dar la información son cortos y, por eso, simplemente queremos una ampliación de un año. Hemos tenido tiempo suficiente para hacerlo y ahora nos da la sensación de que queremos correr demasiado. No tenemos ningún problema; de hecho, estamos casi absolutamente de acuerdo en todo con la ley, pero creemos que sería positivo dar la posibilidad de que se ampliase el plazo.

Muchas gracias.

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

Turno para posicionarse los grupos parlamentarios que deseen hacerlo. ¿El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) desea posicionarse? (**Asentimiento**). Señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenas tardes, señor presidente, señorías.

Voy a empezar con las enmiendas dos, tres y cuatro planteadas por el PDeCAT y simplemente voy a manifestar mi posición favorable y decir que las vamos a apoyar. Quiero hacer un comentario también respecto a la enmienda número cinco planteada también por el PDeCAT. El planteamiento contenido en esta enmienda nos parece correcto, porque concurren diversos títulos competenciales autonómicos de carácter sustantivo que utilizan la cartografía como instrumento para el desarrollo de políticas propias en diversos ámbitos competenciales que son exclusivos y están concernidos. Por ello, entendemos que concurre una competencia compartida en materia de medio ambiente y todas estas cuestiones deberían hacernos analizar que se debería de obtener como resultado una precisa valoración del cumplimiento de los límites formales establecidos después de que la sentencia 76/1984 calificara la cartografía como una materia de carácter instrumental a otras. Así, entendemos que calificar como básicas estas determinaciones al ámbito de un título competencial estatal es excesivo, por lo que nos parece acertado el planteamiento de la enmienda propuesta.

Por otra parte, respecto a la enmienda número uno planteada por Unidos-Podemos, que pasa los plazos de uno a cinco años, efectivamente se produce una demora con respecto a los plazos contemplados en los artículos 4, 5 y 6 de la directiva que resulta de aplicación, que señalaba unos plazos de dos y cinco años. Por tanto, con posterioridad al plazo propuesto de 15 de mayo de 2008 los plazos establecidos en los términos de la propuesta resultarían incumplidos, por lo que entendemos que la enmienda es acertada y nos dotaría de mayor seguridad al producirse un espacio de concurrencia de plazos sin que estuviera definido cuál de ellos es. También nos parece acertada la mención que realiza a la necesidad de dotación de personal técnico suficiente para el correcto cumplimiento de sus fines, por lo cual también la apoyaremos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 5

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

No están presentes los representantes de los grupos parlamentarios de Esquerra Republicana y Ciudadanos en este momento. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Salvador de la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias, señor presidente.

Intervengo solamente para recordar que en esta iniciativa se está tratando la trasposición de una directiva europea que exigía a todos los Estados miembros unificar determinadas informaciones geográficas y tenerlas disponibles a través de infraestructuras informáticas concretas. En cuanto a las enmiendas que se nos plantean hoy, entendemos que no corresponde votar a favor de las cinco enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, PDeCAT, porque no se trata de cuestiones competenciales. Si el Estatuto de Autonomía de Cataluña ya reconoce que la Generalitat tiene la competencia en esta materia, se tiene que respetar ya de por sí. Por tanto, creemos que es innecesaria por reiterativa. En cuanto a la enmienda del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, nos abstendremos porque, al ser una trasposición, los plazos se han sobrepasado y la aplicación de los mismos es difícil. Por tanto, entendemos que se buscará un mecanismo de aplicación de plazos para la ejecución de esta trasposición, pero no sería operativo ya marcar un plazo de cinco años de manera coercitiva, como establece la enmienda, cuando los plazos se han sobrepasado ya que la ley se aprobó en 2012.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor De la Encina.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Eduardo Fernández García.

El señor **FERNÁNDEZ GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero comenzar dando las gracias a mis compañeros del Grupo Popular, a la dirección del grupo, que tuvo la perspicacia de afrontar lo que nos parece la ineludible necesidad de plantear una iniciativa que sirva para adaptar nuestra normativa en materia de instrumentos y de procedimientos geográficos tanto a las exigencias sociales de hoy día como al marco normativo europeo, así como a mis compañeros ponentes, como yo, de esta proposición de ley, Joaquín Albaladejo y Raquel Alonso, cuya colaboración ha facilitado enormemente la labor. En segundo lugar, quiero mostrar mi agradecimiento al Colegio de Geógrafos de España, a su presidente, a su actual presidenta y al colegiado don Rafael Martínez, que es el delegado territorial del colegio en Aragón y el encargado por la Junta de Gobierno de realizar el seguimiento de la tramitación de esta modificación legislativa.

En la Cámara hay varios miembros que han estudiado geografía —acabamos de oír a algunos de ellos—, por eso no deja de llamarme la atención el escaso seguimiento que esta ley ha merecido para algunos grupos parlamentarios. Es verdad que la geografía no debe de mover muchas pasiones y tampoco muchas encuestas, por eso, algunos no le dedican mayor interés, pero yo soy muy consciente de los esfuerzos que está realizando el Colegio de Geógrafos para mejorar la posición de los geógrafos, su papel social, el reconocimiento de su trabajo, la dotación de mejoras técnicas sustantivas en la normativa, en los procedimientos y en los instrumentos, y precisamente se hace —en eso yo creo que estamos los que aquí hemos opinado sobre esta ley— en beneficio no solo de las instituciones y de las administraciones, sino fundamentalmente de los ciudadanos.

Estoy convencido de que tenemos un importante trabajo por delante para cambiar algunas cosas que todavía tienen recorrido en la adaptación de algunas normas a las posibilidades que la geografía ofrece hoy día, con procedimientos geográficos cada vez más tecnificados. Yo expreso la disposición de mi grupo, y estoy seguro de que algunos otros grupos parlamentarios también, a mantener con el Colegio de Geógrafos, que así nos lo ha pedido, una vía abierta de intercambio de propuestas para hacer a los ciudadanos cada vez más fácil cualquier trámite de naturaleza geográfica. Me consta que el colegio, a través de don Rafael Martínez Cebolla, está a disposición para que esas preocupaciones colegiales de quienes en el día a día están manejando todos estos instrumentos encuentren un cauce para mejorar algunos instrumentos normativos, que muchos de ellos serán de carácter puramente reglamentario.

Pero como lo que hoy nos compete es pronunciarnos sobre esta proposición de ley, que lo que busca —ya se ha dicho aquí— es la trasposición plena de una directiva del año 2007, creo que algunos de los temas que nos han traído tienen una importancia conceptual relevante, como la consideración del tercero; quiénes son los terceros que tienen derecho a pedir algunos de estos datos o esta información. Esto quizá nos interese más a los geógrafos, la noción de infraestructura de información espacial en un mundo en el que los datos que están mejorados georeferenciadamente se está generalizando en todas las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 6

administraciones, empezando por las corporaciones locales, y aquí algún alcalde es plenamente consciente de ello. Para nosotros ha sido un objetivo fundamental plantear esta ley en beneficio del ciudadano y de las administraciones, porque lo que perseguimos es la coordinación, la integración posible de sistemas que son muy diferentes, e incluso algunos de naturaleza heterogénea, para facilitar a los usuarios la consulta.

Siendo importantes los temas que a los geógrafos quizá nos llamen más la atención, como puede ser la definición del uso de los equipamientos geográficos de referencia, el sistema oficial de coordenadas o la actualización del inventario nacional, con la inmediatez con que se actualizan los inventarios locales, nos parece que hay otras cosas que son más importantes. Yo subrayo dos y creo que quienes no comparten enteramente el texto de la ley están dispuestos, con su voto o con su abstención, a que salgan adelante. Una de ellas es la garantía de la coherencia de los datos espaciales. Todos tenemos esa experiencia de haber ido a consultar datos y no siempre son los mismos en función de cuál sea la Administración a la que le vamos a preguntar por la misma realidad física. La segunda es la mayor facilidad de la información no solo para las autoridades, porque al final las autoridades pueden recabar esos datos por una u otra forma, sino para los terceros, porque son miles y miles los ciudadanos españoles que en algún momento demandan información geográfica para trámites muy diversos.

Termino diciendo cuáles son las razones que nos llevan a rechazar las enmiendas de otros grupos políticos. En relación con la enmienda del Grupo Confederal de Unidos Podemos, estoy particularmente de acuerdo en la intención que preside, estoy seguro, esa enmienda y algunas de las cosas que en ella se piden, pero creemos que en la literalidad, tal y como se ha presentado, sería incluso restrictiva de los plazos establecidos por la directiva, y teniendo en cuenta que los plazos empiezan a correr a partir de la aprobación de algunos de los anexos de la directiva europea, todavía restringen más la capacidad que tenemos en este momento para que la adaptación, la coordinación que perseguimos con todas las administraciones territoriales faciliten los plazos que la ley que nosotros proponemos permite. Respecto al plan de medios, estoy particularmente de acuerdo, señor Alonso Cantorné, sobre ello, pero aunque esté recogido en la disposición adicional cuarta, la otra parte de los plazos nos impiden votar favorablemente.

Coincido con lo que ha dicho aquí el portavoz del Grupo Socialista en relación con las enmiendas 2 a 6 del PDeCAT. Me parece que en gran medida excede el ámbito objetivo previsto en esta ley que, por otro lado, ya contempla las especialidades territoriales. Aquí se ha hecho referencia al artículo 221 de su Estatuto de Autonomía, que ya prevé los cauces de colaboración institucional en la toma de decisiones, nada menos, y en el intercambio de información, lo ha dicho aquí el portavoz socialista y yo lo suscribo. Al margen de que algunas de sus enmiendas contemplen alguna referencia errónea, desde el punto de vista de la mera identificación de los preceptos que enmienden, creo que muchas de ellas, con las que en el fondo incluso podemos estar de acuerdo, tienen que plantearse como una reforma del texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario y no de esta ley.

Con respecto al último punto, al que también el PNV ha aludido, yo creo que hay que recordar que esa misma sentencia de 1984 que se ha citado, tanto en esta del Constitucional como en otras del Supremo, lo que avala es la habilitación legal suficiente para que se dicten normas estatales de carácter básico en busca de la unicidad técnica y de la coordinación cartográfica. Lo hacemos nosotros ahora, lo hizo el Gobierno socialista en el año 2010 y por eso vamos a rechazar sus enmiendas.

Agradezco el voto de todo el mundo que permita que una norma legal más ágil se acompañe a las demandas de una sociedad que solicita mucha información geográfica.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fernández García.

Vamos a pasar a las votaciones. Como siempre en esta Comisión, pregunto si hay catorce diputados del Grupo Parlamentario Popular. **(Asentimiento)**. El Grupo Parlamentario Socialista ¿tiene nueve diputados en la sala? **(Asentimiento)**. ¿El Grupo Parlamentario de Podemos 7? **(Asentimiento)**. ¿Están los 3 del Grupo Ciudadanos? **(Asentimiento)**. Esquerra Republicana no está. El Grupo Parlamentario Vasco, PNV, sí, y del Grupo Mixto están dos diputados. Por lo tanto, estamos treinta y seis diputados en esta Comisión.

Vamos a votar, en primer lugar, la enmienda número 2 del señor Campuzano, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 3 del señor Campuzano i Canadés, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 26.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 4 del señor Campuzano i Canadés, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 5, también del Grupo Parlamentario Mixto, señor Campuzano i Canadés.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 6 del Grupo Parlamentario Mixto, señor Campuzano i Canadés.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 6 del Grupo Parlamentario Mixto, señor Campuzano i Canadés.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 26.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 1 del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 14; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Al no existir enmiendas técnicas, vamos a votar, en consecuencia, el texto del proyecto de ley de acuerdo con el informe de la ponencia y sin que se haya incorporado ninguna enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

PREGUNTAS:

- **DE LA DIPUTADA DOÑA SARA CARREÑO VALERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE POSIBILIDAD EXISTENTE DE QUE LOS TRENES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EFECTUEN PARADAS TÉCNICAS EN LA ESTACIÓN DE ARRÚBAL EN LUGAR DE REALIZARLAS EN EL NÚCLEO URBANO DE LOGROÑO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/023958). (Número de expediente 181/000736).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión con las preguntas orales.

El señor **ALONSO CONTORNÉ**: Señor presidente, con el fin de agilizar, ponemos nuestro granito de arena y la pregunta número 17 sobre posibilidad existente de que los trenes de mercancías peligrosas efectúen paradas técnicas en la estación de Arrúbal, la suspendemos, la dejamos pasar. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Damos la bienvenida a don Julio Gómez Pomar, secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, al que siempre es una satisfacción recibir en esta su Comisión.

- **DE LA DIPUTADA DOÑA CARMEN VALIDO PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN RESPECTO A LA SEGURIDAD AÉREA Y AL CONTROL, TRATAMIENTO, SEGURIDAD Y ALIMENTACIÓN EN CONDICIONES DIGNAS DE ANIMALES QUE TRANSITAN LOS AEROPUERTOS ESTATALES YA SEAN PORQUE VIAJAN ACOMPAÑADOS, SON ABANDONADOS O HABITAN EN LAS INSTALACIONES DE AENA SME, SA. (Número de expediente 181/000727).**

El señor **PRESIDENTE**: Nos piden que en lugar de empezar por la pregunta número 3, como quiera que la diputada está en otra Comisión, empecemos por la número 4, que formulará la señora Valido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 8

Pérez, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Buenas tardes, presidente. Buenas tardes, señor Gómez.

Las instalaciones aeroportuarias son extensiones enormes que van más allá de las pistas y de las instalaciones por donde transitan las personas que viajan e implica que los perímetros se acerquen o bien a los núcleos de población o que sean colindantes con extensiones de campo, por lo que es natural que existan animales en las proximidades e incluso que transiten o se instalen dentro de los recintos aeroportuarios. Pero la principal causa de la presencia de animales en los recintos es el abandono tanto procedente de los núcleos urbanos como los que tienen lugar en las propias instalaciones aeroportuarias, como sucede con un importante número de personas que viajan con animales y que por diversas razones estos terminan siendo abandonados dentro de las instalaciones. Es decir, en los recintos aeroportuarios siempre va a haber animales. Le pregunto cuáles son los protocolos de actuación respecto de la seguridad aérea y el control, tratamiento, seguridad y alimentación en condiciones dignas de animales que transitan los aeropuertos estatales, ya sea porque viajan acompañados, son abandonados o habitan en las instalaciones de AENA.

Gracias.

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

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

Señoría, AENA, en coordinación con el resto de los organismos públicos y de las entidades competentes en la materia, lleva a cabo en sus aeropuertos todas las actuaciones necesarias para compatibilizar la seguridad de las operaciones tanto de las personas como de las aeronaves con el máximo respeto a la fauna y al entorno natural en el que están ubicados.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez Pomar.
Señora diputada.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Hay una nueva normativa que se aprobó de seguridad en plataformas de AENA, que en su apartado A.1.11 prohíbe el suministro de alimentos a animales, instalación de comederos o refugios. Se prohíbe cualquier tipo de conducta que favorezca la presencia y/o la formación de colonias de animales, implicando también sanciones graves y la retirada de la tarjeta de acceso. Con esta norma, ustedes obligan a que las personas trabajadoras elijan entre evitar que los animales estén correteando y comprometiendo la seguridad en las pistas o sus empleos, con lo que, si eligen los empleos, incurrirían en maltrato animal y en delito penal al prohibir la alimentación de animales. Nosotros sabemos que AENA afirma destinar 3,5 millones de euros para la alimentación, tratamiento sanitario, esterilización, chipado y otras intervenciones, pero la realidad es que son las personas voluntarias y los trabajadores que muchas veces hacen de voluntarios los que se encargan en las instalaciones portuarias de gestionarlo, costeándolo a su cargo, y son los que salvan esta situación.

El servicio de control de fauna de AENA ha anunciado que va a suprimir las colonias de animales. Está demostrado, para el caso de las colonias felinas, que si se eliminan los felinos, van a proliferar roedores e insectos, además de que tampoco se garantiza la completa desaparición de gatos. Suprimir, acabar y eliminar estos seres no debe ser una política del siglo XXI. En pleno 2018 hay conocimientos y recursos suficientes para la gestión de la vida digna de todo ser vivo que permita mantener a los animales y al personal en condiciones de seguridad. Por otro lado, es una oportunidad para que una empresa como AENA, la primera gestora aeroportuaria del mundo, con recursos y capacidades a su alcance, tenga un comportamiento ético y ejemplar con los animales que habitan en sus instalaciones. También se da el caso, ahora tenemos un ejemplo en el aeropuerto de Torrejón de Ardoz, en el que hay un compromiso por parte de Enaire con una ONG para poder controlar los animales que no solamente están por las instalaciones sino por el resto del perímetro del aeropuerto.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 9

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

Señoría, en lo que respecta a seguridad aérea, tanto la reglamentación europea como la de la OACI, la organización de aviación internacional, han identificado la fauna como uno de los mayores riesgos para la aviación, por lo que exigen que los aeropuertos dispongan de los procedimientos adecuados para gestionarla debido al peligro que constituye para la seguridad de las operaciones y de las personas. En consecuencia, la Agencia Española de Seguridad Aérea, AESA, dentro del proceso de certificación de los aeropuertos, en virtud de la normativa europea, exige que estos dispongan de dichos procedimientos. Como muestra del riesgo que constituye la fauna existente para la seguridad de las operaciones en los recintos aeroportuarios, permítame, señoría, que haga mención de un informe publicado en el mes de mayo de 2017, precisamente por la OACI, sobre los incidentes causados por animales tanto silvestres como domésticos en los aeropuertos de 105 Estados asociados a esta organización internacional. En dicho informe se concluye que durante el período 2008-2015 se contabilizaron más de 97 000 incidencias de esta naturaleza. Por ese motivo, AENA dispone de una normativa para garantizar la seguridad en plataforma, cuyo principal objetivo es conseguir que las operaciones de las aeronaves —aterrizajes, despegues, embarques y desembarques de pasajeros y la carga de los aeropuertos de su red— se realicen en condiciones de máxima seguridad y eficiencia.

Esta normativa de seguridad en plataforma se dirige a todo el personal operativo que desempeña sus funciones en la zona restringida del recinto aeroportuario, tanto de AENA como del resto de empresas, siendo de aplicación en todos los aeropuertos de su red. Siguiendo las directrices a nivel internacional dictadas por OACI, que identifican de forma explícita el peligro que constituye facilitar alimento a la fauna, las normas que rigen para garantizar la seguridad en plataforma establecen, entre otras premisas, la prohibición de alimentar sin ningún tipo de control a animales en la zona de movimiento de aeronaves, salvo, por supuesto, las labores de asistencia realizadas de acuerdo con la normativa vigente. El objetivo es evitar la creación de focos de atracción de fauna en el interior de los aeropuertos que pueden provocar graves incidentes por el riesgo que supone para la aviación, los pasajeros y los propios animales, tal y como he indicado anteriormente. En realidad, la normativa permite una gestión más respetuosa con los animales, ya que evita que personal no especializado interfiera en la labor de los expertos de control de fauna, que son los que tienen que velar por su bienestar, gestionándolos adecuadamente de acuerdo con la legislación vigente.

Uno de los problemas de fondo que provoca la presencia de fauna en los aeropuertos es el abandono de animales domésticos, lo que constituye un hecho que podemos calificar de lamentable, como estará su señoría de acuerdo conmigo. Para evitar esta problemática, AENA lleva a cabo las siguientes medidas. En primer lugar, además de la coordinación permanente que mantiene con las autoridades locales y autonómicas para promover iniciativas de actuaciones conjuntas para la protección de la biodiversidad, colabora con asociaciones protectoras para la recogida, atención, esterilización y reubicación de estos animales, cumpliendo en todo momento con la normativa en vigor. En cada centro de la red de AENA se están desarrollando programas de gestión de riesgo de fauna, con actualizaciones anuales basadas fundamentalmente en la realización de estudios periódicos sobre la fauna y hábitat, así como del riesgo de impacto. En dichos programas se identifican los elementos de atracción, circunstancias del hábitat y la fauna propia del entorno, así como las medidas precisas para minimizar el riesgo en la seguridad operativa del aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CARLOTA MERCHÁN MESÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE MEDIDAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y EVITAR LAS AVERÍAS Y RETRASOS CONTINUADOS EN LA RED DE CERCANÍAS DE MADRID. (Número de expediente 181/000645).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 3, del Grupo Parlamentario Socialista. La señora Merchán tiene la palabra.

La señora **MERCHÁN MESÓN**: Gracias, presidente.

El ministro De la Serna anunció en esta Comisión que a finales de febrero o en el mes de marzo estaría habilitado el plan de mejora de cercanías. Es verdad que todavía estamos a día 14, pero la situación, lejos de mejorar, cada vez es más crítica en la red de cercanías de Madrid porque el año ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 10

empezado casi peor que terminó, como atestigua, por ejemplo, el caos sufrido el día 26 de febrero, lunes, con viajeros atrapados más de una hora en un tren y retrasos de hasta 135 minutos reportados por la propia Renfe. A ello se suma el goteo diario de averías e incidencias que está minando la vida del casi millón de personas que usan a diario la red de cercanías de la Comunidad de Madrid y la provincia de Guadalajara. Cuesta imaginarse una situación similar en un servicio privado en el que la empresa diera la llamada por respuesta, y eso es lo que suele hacer Fomento casi a diario.

Madrid necesita un plan urgente de rescate del servicio que recupere el funcionamiento de todos los componentes de la red, y eso pasa por invertir y acometer las mejoras incluidas en el plan de 2008, incumplido, y en el de 2015, también incumplido. Ayer se anunció la segunda fase de la remodelación de la estación Puerta de Atocha, que permitirá duplicar su capacidad para alcanzar los cuarenta millones de viajeros al año en las líneas de alta velocidad. Por supuesto, no entienda mis palabras como un rechazo o duda sobre la pertinencia de esta obra, en absoluto, pero sí le traslado el desconcierto cuando lo que esperábamos era el plan de cercanías y no hemos sabido nada al respecto. Sí que sabemos, porque es el mensaje que ha transmitido el ministerio a municipios a los que se prometió el tren, que no hay dinero para invertir y para hacerles llegar el tren, pero ayer vimos que sí hay presupuesto, pero para la alta velocidad. Entendemos que es una cuestión de prioridades. Por eso le pregunto qué medidas tiene previstas para prevenir, evitar y reducir las averías. También me gustaría que me indicara de qué modo la remodelación de la estación Puerta de Atocha va a beneficiar al casi millón de viajeros de cercanías o si va a suponer, al revés, un trastorno para ellos. Las personas que usan cercanías piden cosas muy sencillas, que los trenes lleguen a la hora, y si no van a llegar a la hora, que sepan a qué hora van a llegar; que puedan acceder a las estaciones y a los trenes; que las escaleras mecánicas funcionen en todas las estaciones; que no se les deje esperando a la entrada del túnel de Atocha porque se quitaron dos vías; que en lugar de trenes cortos les pongan trenes largos para no ir demasiado apretados. Son pequeñas mejoras que esperan los ciudadanos que usan cada día cercanías. Me gustaría que me dijera cuándo va a estar este plan y qué medidas va a contener.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Merchán.
Señor Gómez Pomar.

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

Señoría, permítame que dedique una primera parte de esta contestación a hacer una breve referencia a las principales magnitudes de cercanías de Madrid. La red de cercanías tiene una longitud de 362 kilómetros y 93 estaciones. En 2017 utilizaron este servicio 241,7 millones de viajeros, lo que supuso un 3,8 % más que en 2016, habiéndose recuperado en los dos últimos años los niveles anteriores a la crisis. Esto quiere decir, señoría, que diariamente casi 908 000 viajeros utilizan el servicio de cercanías un día laborable y que para prestar este servicio cada día circulan de media 1335 trenes. Durante el año 2017 han circulado un total de 444 491 trenes. Es la red que más pasajeros transporta de todos los núcleos de cercanías de España y la que tiene ratios de ocupación y eficiencia más favorables de todo el conjunto de las redes de cercanías. Es más, las cercanías de Madrid han movido casi el 50 % del total de viajeros de ferrocarril en España en 2017.

A la vista de estos datos, no cabe más que concluir que los servicios de cercanías de Madrid son un elemento fundamental y vertebrador del transporte metropolitano, y su mejora, planificación y desarrollo son aspectos prioritarios y estratégicos para el Ministerio de Fomento. Uno de los indicadores que nos permite valorar la calidad de un servicio desde el punto de vista objetivo es la puntualidad, que en el caso del núcleo de cercanías de Madrid se situó en diciembre de 2017 en el 96,06 %; puntualidad que se mide en intervalos de tres minutos. Esta cifra es superior a la del conjunto de los núcleos de cercanías de España, que en 2017 fue de un 95,16 %. Señoría, estas cifras tan relevantes hablan por sí mismas del alto nivel de exigencia al que estamos acostumbrados cuando hablamos de las cercanías de Madrid, aunque no voy a negarle que últimamente se han registrado episodios que nos hacen estar menos satisfechos de lo habitual. Somos conscientes de que en la red de cercanías de Madrid hay incidencias y pido disculpas a todos aquellos viajeros que hayan podido verse afectados. Tanto Renfe como ADIF están actuando intensamente para mejorar los niveles de calidad y fiabilidad. Para ello, en el día a día se trabaja en la mejora del servicio y en la resolución de este tipo de incidencias, además, desde hace meses, como señalaba su señoría, estamos elaborando un plan de cercanías para Madrid que, como ya ha anunciado el ministro en esta misma Cámara, se presentará antes de que finalice este mes de marzo. Se trata de un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 11

plan estratégico que tiene como ejes de actuación la infraestructura, el material rodante, los sistemas de comunicación e información al usuario y los propios servicios, cuyo objetivo principal es la mejora de los estándares de calidad de los servicios prestados. También me gustaría destacar el esfuerzo que se ha hecho con la declaración de las obligaciones de servicio público, aprobada el pasado mes de diciembre, que mejora los servicios ferroviarios de cercanías de Madrid y los hace más atractivos para los potenciales usuarios. El Ministerio de Fomento destinará a financiar estos servicios de cercanías más de 200 millones de euros anuales. Señoría, estamos trabajando en un ambicioso plan que materializa la apuesta del Ministerio de Fomento por la calidad en la prestación del servicio de cercanías en Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez-Pomar.
Señora Merchán.

La señora **MERCHÁN MESÓN**: Le agradezco la intervención y también que haya compartido los datos sobre la red de cercanías, pues seguramente habrá diputados que no los conozca, pero de lo que se trataba era de concretar medidas. No existe una confabulación de los medios de comunicación de todos los colores y de todas las líneas editoriales que publican en la Comunidad de Madrid, ni de los ciudadanos. Sobre la puntualidad que está usted reportando, la mejor intervención que puedo hacer es leerle lo que están diciendo en tiempo real los usuarios de cercanías: ¿Por qué estamos detenidos antes de entrar en Atocha? Esto es de hace 30 minutos. Otro: No informan de nada salvo para contestar a algunas personas. Es de hace 46 minutos. ¿Cuántos minutos faltan para que pase el Civis destino Villalba que tenía que haber pasado a las 15:18 por Aravaca? Esto era a las 16:18. Todos los santos días la misma historia con el Civis de las 15:10 a Guadalajara, que no pasa. Etcétera.

Sinceramente, a mí me cuesta creer que la gente se ponga a inventarse estos mensajes sentados en un tren de cercanías o viendo la tele en su casa. Algo no está funcionando. No sé si serán los trenes. Según ustedes, la red funciona al 96 %, casi perfectamente, pero algo está pasando en la ciudadanía porque créame que no se quejan por gusto. No sé si usted ha tenido la oportunidad de utilizar el servicio. Yo he sido usuaria de cercanías de Madrid muchos años y el deterioro es flagrante. Era uno de los mejores servicios de cercanías, dicho por los trabajadores. Ha sido el orgullo, la C-5 era modélica. A mí me cuesta creer, como le digo, que haya una confabulación de todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, de todos los medios de comunicación que han venido publicando sistemáticamente artículos denunciando las goteras, las averías, los retrasos; gente que no llega a trabajar. Estamos hablando de la situación de precariedad laboral en la que viven miles de personas en este país y en esta Comunidad de Madrid, imagínese el estrés y la tensión que lleva una persona que sale a las siete de la mañana de Aranjuez, tiene que esperar veinte minutos, porque en hora punta, en Aranjuez, en la C-3, el intervalo es de veinte minutos, táper al hombro, sin saber a qué hora va a llegar a su puesto de trabajo, digamos, en Chamartín.

Tienen que dar respuesta urgente, ya. No pueden dar la sensación ni la imagen que están dando a la ciudadanía de la Comunidad de Madrid de que no les importa que no funcione cercanías y mandar mensajes diciendo que funciona perfectamente, porque lo que están haciendo es que cada día se cree una cuenta nueva de usuarios: Salvemos Cercanías, C-4 Enfurecida, Hartos de Cercanías... Están creando una masa social muy enfadada con un servicio que debe ser modélico, como lo fue en el pasado.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Merchán.
Señor Gómez Pomar.

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

Señoría, yo soy el primero en reconocer que hay una serie de incidencias sobre las que queremos actuar y que queremos resolver. Me ha leído usted tres o cuatro tuits; seguro que me podría haber leído sesenta más, pero yo le digo que a diario hay 908 000 viajeros que utilizan la red, lo cual no significa que no nos preocupen los cuatro, los sesenta o las doscientas personas, pero estamos hablando de lo que estamos hablando en este servicio.

En cercanías de Madrid Renfe acaba de licitar el 13 de febrero, por más de 21 millones de euros, el suministro, instalación y mantenimiento de 60 escaleras mecánicas y 14 ascensores en la estación de Atocha-Cercanías. Se refería usted a la presentación que hizo el otro día el ministro en la estación de Atocha. En esa presentación hay servicios que van a afectar a la conexión Atocha-Chamartín, hay servicios que van

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 12

a afectar a la alta velocidad y hay actuaciones que van a afectar a la red de cercanías. Precisamente, se va a realizar una readaptación y ampliación de la red de cercanías en Atocha para evitar que se produzcan incidencias como la que usted señalaba, que haya trenes que tengan que parar para ceder el paso a otro tren que llega a la estación de Atocha por la configuración que tiene nuestra propia red de cercanías.

Le he comentado en mi intervención que estamos trabajando en un plan de cercanías de Madrid que vamos a presentar este mes, que será un plan integral que va a recoger actuaciones en todos los ámbitos relacionados con la mejora en la prestación del servicio de cercanías al ciudadano. Por una parte, ADIF planificará todas las actuaciones en infraestructura tanto desde el punto de vista del mantenimiento como de la inversión en obra nueva. Renfe va a aportar los planes de material, estaciones y mejora del servicio. Este último contendrá actuaciones relacionadas con la propia prestación del servicio y la atención al cliente. De forma general, el plan va a contemplar las siguientes actuaciones: en relación con la infraestructura, actuaciones para la mejora de la fiabilidad; también actuaciones para incrementar la capacidad, como la que le refería en la estación de Atocha. La red de cercanías tiene ya una amplia cobertura, que es otra de las cuestiones que analizaremos en relación con la presentación que se hará del plan antes de fin de mes, pero está dando servicio a 34 municipios que constituyen la residencia del 86 % de la población de la comunidad. Además, se continuarán ejecutando actuaciones de rehabilitación y mejora de la accesibilidad de las actuaciones existentes. En relación con el material rodante, a medio y largo plazo, dentro del plan de material de Renfe 2017-2028, que también está previsto presentar en este mes de marzo, se contempla la renovación del 60 % del parque de cercanías de Madrid, lo que equivale a la incorporación de unos 160 trenes nuevos. Este plan es también una oportunidad para mejorar otra de las cuestiones reclamadas con frecuencia: los sistemas de información al cliente; y ofrecer una mejora en estos sistemas. Por último, quisiera volver a destacar la mejora de los servicios que ha introducido la nueva declaración de OSP aprobada en el pasado mes de diciembre. Creo que no se puede hacer una referencia al plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Madrid presentado en 2009, porque preveía una inversión por valor de 5000 millones de euros a desarrollar hasta 2015 y, sin embargo, a finales del 2011 solo se había aprobado uno de los estudios y no se había licitado ninguna obra nueva.

Señoría, estamos trabajando intensamente para mantener el alto nivel de calidad de este servicio y en los próximos días, insisto, presentaremos un nuevo plan de cercanías para Madrid para prestar el mejor servicio posible y mejorar el conjunto de la movilidad metropolitana.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO PARA FAVORECER LA INTERMODALIDAD EN LOS AEROPUERTOS DE GIRONA-COSTA BRAVA Y DE REUS PARA REDUCIR LA PRESIÓN Y CRECIMIENTO DE TRÁFICO Y PERSONAS VIAJERAS EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT. (Número de expediente 181/000743).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 5 del orden del día, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que formula el diputado don Félix Alonso Cantorné. Tiene la palabra.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor Gómez-Pomar.

El pasado 12 de febrero, el ministro, señor De la Serna, presentó el Plan director del aeropuerto de Barcelona-El Prat fase 2017-2026, que contempla todas las actuaciones e inversiones previstas para los próximos diez años, garantiza el aumento previsto de 70 millones de pasajeros y consolidará el único aeropuerto, El Prat, y el de Girona-Costa Brava. En el anuncio se olvidó precisamente de Reus, uno de los aeródromos con mayor crecimiento, un 25 % en 2017. Posteriormente, el propio señor ministro nos habló de que esta primavera, más allá de las previsiones de la inversión dentro del DORA, nos presentará un plan director que debe estar aprobado para el 2020. Nuestra pregunta es si Girona se considera la cuarta pista de El Prat y si en un futuro Reus será la quinta, o si lo que se pretende es la especialización de algún tipo de tráficos.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 13

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

Señoría, tanto el Ministerio de Fomento como AENA están realizando todas las actuaciones necesarias para la adaptación de los aeropuertos de la red. Entre ellas, actuaciones tanto en el aeropuerto de Girona-Costa Brava, de Reus y de Barcelona-El Prat, como se presentó en fechas pasadas, que contemplan las necesidades reales del tráfico y atendiendo en cada momento y de una forma eficiente a cuáles son las demandas de movilidad, dando las garantías de calidad y de seguridad necesarias y, por supuesto, lo va a seguir haciendo en un futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gómez-Pomar.
Señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias.

Señor Gómez-Pomar, ustedes nos hablan de una estación intermodal en Girona y dicen que solo faltan 500 metros para poderla realizar. ¿Tienen previsto que en esa estación aparte de alta velocidad se cubran las medias distancias y las cercanías? De cara al plan director de Reus, no tenemos conocimiento de dónde se situará exactamente esa estación intermodal, cómo será y qué perspectivas tendrá. También nos gustaría conocer un tema relacionado con El Prat. La estación satélite de El Prat, la T-1, elevará su capacidad hasta 77 millones de pasajeros al año —según ustedes—, pero no resolverá el problema de la distribución de despegues y aterrizajes. Como nos recordó el presidente de Vueling —aunque luego rectificó—, nos dicen que la presión de un colectivo de vecinos muy poderosos con sus denuncias —y penales en algunos casos— hacia los responsables técnicos es lo que está propiciando que se utilice la pista larga para despegues y que se ralenticen los aterrizajes. En su momento Barcelona, por cierto, reclamó la estación del AVE en la terminal y se desestimó. Señor Gómez-Pomar, ahora los AVE llegarán a El Prat, ya está bien, ¿pero se arrepiente de que no llegaran al aeropuerto?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.
Señor Gómez-Pomar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señoría, el sector aéreo tiene un papel fundamental en satisfacer necesidades de conectividad y de movilidad de los ciudadanos y es piedra angular en el crecimiento del turismo en España, un aspecto que para nosotros tiene evidentemente una singular importancia. En un mercado liberalizado, como el del transporte aéreo, el principal papel de un gestor aeroportuario —como es AENA— es el de ofrecer a las compañías aéreas infraestructuras eficientes y de calidad con capacidad para atender sus demandas en condiciones competitivas. El compromiso del Gobierno con el desarrollo de distintas iniciativas encaminadas a impulsar la actividad de todos los aeropuertos y garantizar la movilidad de los ciudadanos ha sido constante en los últimos años al tener plena conciencia de que estas infraestructuras aeroportuarias constituyen uno de los principales elementos dinamizadores, tanto de la economía nacional como de los territorios en los que se ubican, como es el caso de Cataluña. A través de la sociedad mercantil AENA, se ha llevado a cabo un proceso de desarrollo y modernización de todos los aeropuertos de interés general, entre ellos los de Girona-Costa Brava, Reus y Barcelona-El Prat, con el fin de dotarles de unas infraestructuras eficientes y de calidad, que han contribuido a un crecimiento de tráfico de pasajeros muy significativo en los últimos años, convirtiendo a esta comunidad en un destino turístico de primer orden. En concreto, en el año 2017 el tráfico de pasajeros en estos tres aeropuertos catalanes ha superado los 50,2 millones de personas, experimentando crecimientos importantes con respecto a 2016, un 25,1% en el aeropuerto de Reus, un 16,9% en el aeropuerto de Girona-Costa Brava y un 7,1% en el de Barcelona-El Prat, que cerró con un nuevo récord histórico que supera los 47 millones de pasajeros.

Como parte de este desarrollo, el ministro de Fomento presentó el pasado 12 febrero en Barcelona el Plan director del aeropuerto Barcelona-El Prat en la fase 2017-2026 y que tiene como finalidad adaptar las infraestructuras a la demanda, garantizar unos niveles adecuados de conectividad y fomentar la intermodalidad, apostando por una visión de conjunto a largo plazo en la que se tiene en cuenta el papel que juega no solo el aeropuerto de Barcelona-El Prat sino el resto de aeropuertos de la región, Reus y Girona principalmente. En este sentido y como complemento a las inversiones en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, se ha optado por llevar a cabo un desarrollo complementario del aeropuerto de Girona-Costa Brava mejorando su intermodalidad con la ciudad de Barcelona a través del tren de alta velocidad,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 14

con el objetivo de garantizar unos niveles elevados de conectividad para Cataluña, lo que permitirá conectar en menos de cuarenta minutos el aeropuerto de Girona con el centro de Barcelona. Así, el aeropuerto de Barcelona-El Prat y el de Girona-Costa Brava habrá que entenderlos como un único sistema aeroportuario. Esta decisión no supone desatender las necesidades del aeropuerto de Reus, en el que se seguirán realizando las inversiones necesarias para atender la demanda real y las necesidades futuras.

El principal motivo por el que en estos momentos se ha optado por este desarrollo es que el área de influencia del aeropuerto de Barcelona-El Prat se solapa con el área de influencia del aeropuerto de Girona, atendiendo ambos aeropuertos ya en la actualidad a usuarios con origen y destino en la ciudad de Barcelona. Además, según los estudios realizados respecto al área de influencia de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Cataluña, el aeropuerto de Barcelona-El Prat tiene una masa poblacional a menos de sesenta minutos por carretera mucho mayor que los otros dos aeropuertos, alrededor de 5 700 000 personas. A sesenta minutos del aeropuerto de Girona se encuentra una masa de población de alrededor de 2 100 000 personas, mientras que para el aeropuerto de Reus la población a sesenta minutos del aeropuerto en coche es de tan solo 1 100 000 personas, por lo que el área de influencia del aeropuerto de Girona es sensiblemente mayor que el de Reus. También se ha tenido en cuenta en el pasado que el aeropuerto de Girona-Costa Brava fue ya una de las bases operativas más importantes de algunas de las compañías que operan en la actualidad en el aeropuerto de Barcelona. No obstante, por parte de AENA, actualmente, también se están llevando a cabo los trabajos de elaboración de la propuesta de revisión del Plan director del aeropuerto de Reus, que se prevé estará finalizado en la primavera de 2018, aunque la tramitación hasta su aprobación definitiva lleva un tiempo, puesto que entre otros exige su tramitación ambiental. El objetivo principal de esta revisión es analizar la evolución previsible de la demanda de tráfico establecida en los diferentes horizontes de estudio y proponer las actuaciones que darán respuesta a las necesidades futuras.

Por último, quiero destacar que AENA realiza la planificación de las infraestructuras de acuerdo con las necesidades operativas y la demanda de tráfico prevista, comprometiéndose a llevar a cabo las actuaciones necesarias con antelación suficiente cuando su evolución así lo justifique, lo que queda garantizado tanto por el DORA como por los planes directores de los aeropuertos. En consecuencia, señorías, se realizarán todas las inversiones que sean necesarias para dar respuesta a esta demanda real.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gómez-Pomar.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ALEXANDRA FERNÁNDEZ GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE MEDIDAS QUE VAA ADOPTAR EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA QUE LA FRANJA NOROESTE-CANTÁBRICA NO QUEDE EXCLUIDA DE LA PRÓXIMA PROGRAMACIÓN PLURIANUAL DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE. (Número de expediente 181/000758).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 6, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y que formula la diputada doña Alexandra Fernández Gómez. Tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Galicia tiene un potencial geoestratégico claro. En un informe que emitió la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas de Europa se señalaba, precisamente, que el gran valor de Galicia es su posición central transcontinental, la dimensión atlántica y su localización estratégica; ocupa un sitio central en los movimientos del Atlántico tanto norte-sur como en la relación en línea entre el Canal de Panamá y la nueva ruta de la seda asiática y, además, dentro de la península ibérica ocupa el espacio de la fachada atlántica con menor distancia hacia el centro de Europa. Por lo tanto, Galicia es un gran potencial geoestratégico, pero estamos viendo cómo está siendo boicoteado sistemáticamente. El primer boicot lo vemos cuando plantean en Europa un mapa de mercancías realizado con una lógica radial respecto de Madrid que no sucede, por ejemplo, en el corredor mediterráneo o en la fachada portuguesa. **(Muestra un mapa)**. No entendemos esta lógica radial que lo que genera es, primero, una eliminación de competitividad, porque eliminamos esa línea de menor distancia respecto a Europa, nos obliga a bajar hacia el sur para volver a salir por Europa; después nos elimina la capacidad de crear dinámicas internas en la propia red, como sucede en el Mediterráneo o en la fachada de Portugal, y nos relegan a un uso única y exclusivamente de zona de paso de mercancías pero que no puede generar esas dinámicas, un cortocircuito con las relaciones con Portugal y las relaciones con la cornisa cantábrica. Pero este no es el único boicot, es el primero. El

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 15

segundo —que es todavía más grave— es que cuando se determinan cuáles son las líneas estratégicas y cuales no, el mapa al final resulta quedar así (**muestra otro mapa**), vacío en todo el noroeste de la conexión con la red de mercancías europea. Esto deja entrever clarísimamente el reparto de puertos que hay, donde Portugal ocupa la fachada atlántica y España ocupa la fachada mediterránea. En el fondo, deja entrever esa negociación encubierta que debe haber dentro de la Unión Europea para repartirse esas dos fachadas de esta forma, donde se prioriza además el triángulo Madrid-Barcelona-Bilbao, como siempre, con nodo en Zaragoza, más la fachada mediterránea. Ahí es precisamente donde siguen estando las lógicas geopolíticas dentro del Estado español, que agravan más las desigualdades territoriales.

En 2018 teníamos la oportunidad de revisar este plan. El ministro anuncia que no se podrá revisar hasta 2023. Unos días después de anunciar esto dice que Zaragoza sí que se va a incluir en el corredor atlántico. Entonces, o se puede revisar o no se puede revisar, lo que no puede ser es que Zaragoza sí que se pueda incluir y el noroeste no. Desde Oporto hasta Bilbao no hay un solo puerto conectado con esta red; la única relación con el Atlántico y el único aprovechamiento del potencial se lo van a dar a los puertos portugueses, colocando a Valladolid y a Madrid como nodos intermedios cara a Europa. ¿Esta es la idea del Gobierno del Atlántico? ¿Estas son las negociaciones del Gobierno en Europa, contra los intereses de los gallegos y de todo el noroeste atlántico? Por eso le pregunto qué medidas está adoptando el Ministerio de Fomento para que la franja noroeste cantábrica no quede excluida de la próxima programación plurianual de la Red Transeuropea de Transporte. ¿Están haciendo algo? ¿Hay algún informe de impacto socioeconómico de la infraestructura? ¿Hay algún estudio hecho para justificar la necesidad de esta infraestructura? Porque vemos que no están moviendo un solo dedo, y solo hay que echar un ojo —y acabo ya— a la página de ADIF. Vemos los planes que se han hecho con fondos europeos, por ejemplo, con los Feder o a través del Mecanismo Conectar Europa, que han servido para financiar la mejora de los puertos de Barcelona, de Sagunto y de Sevilla, mientras en Galicia el ferrocarril sigue sin conectarse con los puertos. De verdad, con tanto boicot evidente hasta casi resulta insultante para nosotros como fachada atlántica que ustedes hayan utilizado los fondos europeos para el corredor atlántico para la remodelación del complejo ferroviario de Madrid-Chamartín antes que meter el ferrocarril para conectar con los puertos de Coruña o Vigo.

Gracias.

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

Tiene la palabra don Julio Gómez-Pomar.

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

Señoría, no voy a extenderme, porque no es objeto de la pregunta, sobre la inversión que el Ministerio de Fomento está haciendo en la alta velocidad a Galicia o las inversiones que ha hecho en puertos como el de La Coruña o Vigo y la atención que viene prestando a las infraestructuras en Galicia. Voy a la pregunta que usted plantea.

La primera cuestión es señalar que la Red Transeuropea de Transporte no la define el Gobierno de España sino el Reglamento de la Unión Europea 1315/2013, sobre orientaciones de la Unión para el desarrollo de la misma, reglamento que contempla el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte con una estructura de doble capa, consistente en la red global y la red básica que se establece sobre la red global. La red básica, que está previsto esté desarrollada en 2030, incluye las secciones y nodos con los mayores tráficos y, por tanto, con unos estándares de infraestructuras más elevados que el resto de la red. Está previsto que esta red se pueda revisar efectivamente a partir de 2023, de acuerdo con el informe que elabore la Comisión en ese año previa consulta a los Estados miembros y con la ayuda de los coordinadores europeos nombrados para impulsar el desarrollo de los corredores europeos de la red básica. Le cuento todo esto para centrar la respuesta, pues tengo la sensación de que la pregunta no es tanto por la revisión de la red transeuropea prevista en este reglamento cuando habla de la próxima programación plurianual de la Red Transeuropea de Transporte —porque la red básica ya incluye la autovía que recorre la cornisa cantábrica y las conexiones ferroviarias que unen las capitales del noroeste peninsular, así como los puertos de Gijón y A Coruña con el resto de la red básica en España—, sino que más bien entiendo que se interesa por el próximo periodo financiero plurianual pos 2020 y, en este sentido, sobre las medidas que pueda adoptar el Ministerio de Fomento para que la franja noroeste cantábrica de la Red Transeuropea de Transporte pueda beneficiarse de las ayudas destinadas al desarrollo de dicha red.

Efectivamente, las ayudas europeas para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte proceden del Feder y del Mecanismo Conectar Europa, del CEF, siendo este último un instrumento específico para la financiación de la red. Además, tal y como la realidad nos está demostrando en el actual periodo financiero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 16

plurianual, para tener éxito en la consecución de ayudas es conveniente que las actuaciones a desarrollar estén incluidas en los itinerarios o nodos de los corredores de la red básica. ¿Qué son y dónde se definen estos corredores de la red básica? Se definen en el reglamento citado de orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red y en el 1316/2013 de creación del mecanismo CEF. El primero los define como itinerarios que abarcan los flujos de transporte más importantes de la red básica, que son multimodales y que deben cruzar al menos dos fronteras de países de la Unión. Por su parte, el segundo reglamento, el 1316/2013, recoge en su anexo I los itinerarios de cada uno de los corredores de la red básica. Pues bien, este último reglamento, que tiene un periodo de vigencia coincidente con el periodo financiero plurianual, tiene que revisarse antes del 2020, fecha final del actual periodo financiero plurianual de la Unión Europea. Se espera que en el próximo mes de junio la Comisión disponga de un primer borrador del reglamento CEF 2 en el que se contemplen dos importantes cosas: primero, los nuevos itinerarios de los corredores y, segundo, las nuevas cuantías para la financiación de la red. En ambas cuestiones el ministerio se ha interesado y trabajado intensamente. En diciembre de 2017 se remitió un informe completo y detallado a la Comisión solicitando la ampliación de los corredores atlántico y mediterráneo a su paso por España. Como no podía ser de otra manera, el informe contemplaba la inclusión en el Atlántico de todas las infraestructuras de la franja noroeste cantábrica que ya forman parte de la red básica y que unen sus puertos y las principales ciudades con el resto de la península y con el centro de Europa. En consecuencia, desde el Ministerio de Fomento se está trabajando y haciendo todo lo necesario para que territorios tan importantes para España y para Europa como la franja noroeste cantábrica, puedan formar parte de los corredores europeos y sus infraestructuras de conexión sean una realidad lo más pronto posible.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez-Pomar.
Doña Alexandra, tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: La diferencia entre el primer mapa y el segundo es una cuestión también de voluntad política, porque más allá de pertenecer o no a la red global se pueden hacer inversiones, y todas las inversiones, como digo, si consulta la página, están orientadas principalmente o bien para la conexión hacia Portugal vía Madrid y Valladolid, o bien al corredor mediterráneo. Hay una demostración de falta de voluntad evidente. No hay ninguna acción por parte del Gobierno, como digo; informes presentados, movilización, tratar de presionar con este tema. Hay un absoluto abandono de apuesta por el corredor atlántico, es evidente. Y no me ha contestado a la pregunta de por qué Zaragoza sí que puede cambiarse y entrar en la red atlántica y el noroeste, no. Ahí hay una contradicción evidente.

Para acabar, usted hablaba de que las autovías serán la alternativa a la falta de conexión. Hay un caso evidente. Mire estos mapas, uno es de mercancías y otro de autovías. Son exactamente coincidentes excepto en el noroeste; en el noroeste en vez de seguir por el perímetro, en vez de ir por la costa a nivel de mercancías, se mete un modelo radial que cortocircuita la capacidad de conexión de Galicia con la cornisa cantábrica y de Galicia cara a Portugal. Las dinámicas naturales son de conexión de las áreas urbanas que conforman un continuo desde todo el eje atlántico y de la cornisa cantábrica. Hay un cortocircuito evidente que es histórico, de modelo radial borbónico que arrastramos y que hay que replantear. No podemos seguir apostando por un modelo radial porque elimina la potencialidad geoestratégica que ocupa Galicia. Lo que planteamos es, primero, que luchen por que esta zona pueda entrar dentro del corredor y, segundo, que hagan una revisión de la propuesta que se hace, de esa propuesta radial que elimina la capacidad de crear dinámicas socioeconómicas en todo el perímetro, en toda esa fachada atlántica desde Oporto hasta Bilbao.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Alexandra.
Tiene la palabra, don Julio.

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

Señoría, me vuelve a poner en la tesitura de hacer un comentario previo a la réplica. Hoy se puede ir desde el País Vasco hasta Galicia porque se ha completado la autovía de conexión de toda la cornisa cantábrica. Se puede ir desde Huelva hasta Galicia por autovía porque se ha conectado y se han terminado los últimos tramos. Se puede ir desde Lugo hasta Almería, porque se ha conectado por autovía. Y se puede ir desde Almería hasta Francia, porque también está conectada. (**Rumores**). Si me permite...

El señor **PRESIDENTE**: Señorías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 17

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Es decir, la estructura radial de carreteras no es una cosa del Gobierno del Partido Popular, la red de carreteras, sin embargo, se ha completado en las dos últimas legislaturas toda una estructura de conexión por autovía que no tiene un carácter radial sino un carácter absolutamente periférico. Eso es una realidad y ahí está toda la inversión.

Vuelvo a la pregunta ferroviaria. Le he expuesto en mi intervención que el Ministerio de Fomento trabaja para que la franja noroeste cantábrica pueda formar parte de los corredores europeos; que el propio ministro de Fomento se ha implicado directamente en esta tarea y que ha trasladado las expectativas españolas de ampliación del corredor tanto a la Comisión como al Parlamento Europeo. Además, como le decía en mi anterior intervención, a finales de diciembre de 2017 desde el Ministerio de Fomento se ha enviado a la Comisión un informe completo y detallado justificando nuestra propuesta de incluir la franja noroeste cantábrica en el corredor atlántico, junto con otros ámbitos regionales igualmente justificados. Para afianzar nuestra propuesta, a mediados de enero de 2018 los servicios responsables del tema en el Ministerio de Fomento han acudido a Bruselas para explicar la propuesta a los servicios de la Comisión. Por último, quiero comunicarles que el pasado 16 de febrero el ministro volvió a ponerse en contacto con el coordinador europeo del corredor atlántico para interesarse nuevamente por la propuesta de ampliación del corredor.

En definitiva, desde el Ministerio de Fomento se está actuando de una manera proactiva, tomando la iniciativa y explicando a las autoridades y responsables de la Comisión la propuesta de ampliación española, que es ambiciosa, que es sensata y que es necesaria para nuestro país y nuestros territorios y regiones. Esperamos que con el apoyo de todos podamos alcanzar este objetivo y esta propuesta que estamos presentando.

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

— **DE LOS DIPUTADOS DON SERGIO PASCUAL PEÑA Y DON JAVIER SÁNCHEZ SERNA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE NOMBRAMIENTO DEL EXDIPUTADO ANDRÉS AYALA COMO CONSEJERO DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/024412). (Número de expediente 181/000749).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día, la que figura con el número 7, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que va a formular el diputado don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, presidente, y muchas gracias, señor Pomar.

Voy al grano. ¿Cuáles han sido las razones técnicas, méritos profesionales y de experiencia para la designación del exdiputado don Andrés Ayala como consejero de ADIF? ¿Por qué el Gobierno utilizó la Bolsa de Irlanda como único medio para comunicarlo? ¿Cuáles son las retribuciones concretas de este señor como consejero de ADIF? ¿Por qué Andrés Ayala no aparecía en el organigrama del portal de transparencia que tiene el Gobierno al que obliga la Ley de transparencia, hasta que su incorporación como consejero se publicó en un diario? ¿Tiene alguna relación ADIF o Renfe —ya que está usted, lo extendería al Ministerio de Fomento— con el Grupo Orenes? Finalmente, ¿le parece a usted que puede haber algún tipo de conflicto de intereses o que es o no moralmente lícito que este señor que se pasea por los pasillos del Ministerio de Fomento esté como consejero y, al mismo tiempo, como concesionario de diversas empresas? Gracias.

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

Tiene la palabra el señor Gómez-Pomar.

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

Señoría, en relación con la pregunta que me formula sobre el nombramiento del señor Ayala como consejero de ADIF, le comunico que el mismo se ha realizado con el más absoluto respeto a la legalidad vigente. El señor Ayala ha tenido una importante y reconocida labor profesional pública y, entre otras funciones, como todos ustedes saben, ha sido portavoz del Grupo Popular en la Comisión de Fomento de esta Cámara. Su nombramiento como consejero de ADIF, ahora que no ejerce ningún cargo público ni es alto cargo de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 18

Administración, ni incurre en causa de prohibición o incompatibilidad legal alguna para el desempeño de su cargo ni le son de aplicación las disposiciones establecidas en la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de incompatibilidades del personal al servicio de las administraciones públicas, ni en la Ley 3/2015, de 30 de marzo, que regula el ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado, porque no lo es.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gómez-Pomar.
Señor Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias.

El 10 de febrero de 2016, desde la Presidencia de esta Comisión, yo afirmé que era hora de que pasaran los tiempos de los zorros cuidando a las gallinas, y el señor Ayala —puede usted ver el vídeo— muy airado me decía —cito— que no era admisible en ningún caso que yo dijera que ya estaba bien de políticos metidos en componendas con empresas, de políticos con responsabilidad de control que se lucraban de las concesiones que debían vigilar.

Nos enteramos bastante tiempo después que, mientras eso sucedía aquí, en los despachos de AENA, mientras este señor era diputado, se estaba firmando con su mujer, que estaba como consejera en el Grupo Orenes, un contrato de concesión de dos casinos en el aeropuerto de Alicante y en el aeropuerto de Málaga por 2,5 millones de euros en unas condiciones muy ventajosas: cuatro veces más barato el metro cuadrado en esos aeropuertos de lo que cuesta el metro cuadrado en alquiler en cualquier zona comercial de esa misma relevancia en la ciudad de Málaga. ¡Qué casualidad que en cuanto dejó el puesto de diputado su esposa dejó también los cargos que tenía en Orenes y los pasó a ocupar muy rápidamente el señor Ayala!

Pero voy al grano de la cuestión. El pasado 9 de diciembre este diputado preguntaba por la información de *Eldiario.es*, en el que se nos daba a conocer que, con absoluta opacidad —no puede usted negarlo porque la Bolsa de Irlanda no es algo que leamos mucho en este país— y en flagrante incumplimiento —ahora lo sabemos también— de la Ley de transparencia, porque era obligado actualizar el organigrama de ADIF y ustedes no lo hicieron hasta que se publicó en *Eldiario.es*, habían nombrado el 17 de febrero al señor Ayala como consejero de esta empresa pública. Yo solo saco dos conclusiones: que a ustedes les daba vergüenza hacer público ese nombramiento y lo ocultaron o que el nombramiento responde a cualquier otra cosa menos al interés de ADIF, que se trataba de darle algún otro ingreso público al señor Ayala. Me pregunto quién fue el responsable del incumplimiento de la Ley de transparencia, de no actualizar el organigrama en la *web* de ADIF. Si me permite, le diré que también nos hemos encontrado hace ahora solo una semana que a la concesión del casino se añaden algunas cuestiones adicionales: la Autoridad Portuaria de Cartagena acaba de darle también una concesión a otra empresa del señor Ayala para montar un restaurante *gourmet* en el puerto de Cartagena. El señor Ayala, que preside la oficina anticorrupción del partido que sostiene a su Gobierno y que se pasea por el Ministerio de Fomento gracias a esos nombramientos que tiene en ADIF, tiene casinos en aeropuertos, un mercado *gourmet* en puertos, intentos de montar hoteles en faros, concesiones todas que dependen del Ministerio de Fomento, al que controlaba hasta hace cuatro días. Este señor se lucra hoy y se ha estado lucrando cuando era diputado de concesiones con entidades a las que debía controlar. Comprenderá que no nos fiemos ni un pelo de qué está haciendo en este momento en ADIF y que, mientras los periodistas y en algún momento los jueces hacen su trabajo, desde aquí le exijamos hasta la última coma de lo que hace este señor en ADIF y hasta el último reporte de qué hace con los euros que recibe del erario público. Le pregunto, insisto, quién decidió ocultar la entrada en ADIF de este señor en su momento, qué demonios hace hoy día este señor en ADIF en lo concreto, qué aporta y qué méritos tiene, aparte de esos que usted relata, que no son otros que tener el carné del Partido Popular.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor Gómez-Pomar, tiene la palabra.

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

Señoría, de acuerdo con el estatuto de ADIF, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, del año 2004, ADIF está regido por un consejo de administración al que le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 19

corresponde la superior dirección de su administración y gestión. El consejo de administración está formado por el presidente y un mínimo de nueve y un máximo de diez vocales, correspondiendo al Ministerio de Fomento el nombramiento y cese de los mismos. Actualmente, el consejo de ADIF está formado por diez vocales, entre los que se encuentra el señor Ayala, que fue nombrado vocal del consejo en febrero de 2017.

En cuanto a la compensación económica, se informa que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 del estatuto de ADIF, los miembros del consejo de administración que asistan a sus sesiones percibirán las compensaciones económicas que autorice el Ministerio de Hacienda y Función Pública a iniciativa del Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón de servicio.

En cuanto a la cuestión de por qué el señor Ayala no aparece en el portal de la transferencia de la Administración General del Estado, cabe destacar que este portal publica el currículum y las retribuciones de los altos cargos y máximos responsables de las entidades incluidas en el ámbito de aplicación de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, entendiéndose por alto cargo a las personas que ostenten esta consideración de acuerdo con la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado y por máximo responsable aquel que tenga dicha condición de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público, empresarial y otras entidades. Se señala que los vocales del consejo de administración de ADIF no tienen la condición de alto cargo ni están incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley 3/2015 referida.

No obstante, ADIF da cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 6.1 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, publicando en su portal de transparencia, entre otra información, la correspondiente a su estructura organizativa, así como el perfil y trayectoria profesional de los responsables de los órganos directivos y va a hacer esto extensivo también a los miembros del consejo de administración. Actualmente, en el portal de transparencia de ADIF se publica la composición del consejo de administración con indicación del cargo o profesión de cada consejero y ADIF va a incorporar la trayectoria profesional de los consejeros en breve plazo.

Por los mismos motivos expuestos, no tener el señor Ayala la condición de alto cargo, la Oficina de conflictos de intereses dependiente del Ministerio de Hacienda no tiene competencia sobre las posibles incompatibilidades de una actividad privada o de una actividad empresarial con el nombramiento como consejero de ADIF. No obstante, de acuerdo con el artículo 7.3 de las normas generales de funcionamiento interno del consejo de administración de ADIF, al aceptar el cargo todos los vocales realizan la manifestación de no encontrarse incurso en causa legal de prohibición o incompatibilidad para el ejercicio de su cargo. Además, le informo de que ADIF, en la tarea de mejorar y garantizar su gestión, ha aprobado en la sesión del Consejo de administración del 29 enero de 2018 la política de prevención y gestión de conflicto de intereses que prevé que se formalicen de forma expresa declaraciones iniciales y periódicas de conflictos de intereses, tanto para los consejeros como para el resto del personal, que está en proceso de implantación. Idéntico acuerdo se adoptó en la sesión del consejo de administración de ADIF alta velocidad celebrada en la misma fecha. Dentro de este nuevo modelo de gobierno corporativo se incluye la creación de una área de cumplimiento normativo dentro de ADIF encargado de definir y coordinar una serie de políticas y procedimientos encaminados al fortalecimiento de la cultura ética de la entidad.

Muchas gracias.

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

Terminadas las preguntas que tenían que ser contestadas por don Julio Gómez-Pomar, le damos una vez más las gracias por su presencia en la Comisión y esperamos verle pronto aquí.

Suspendemos unos minutos para que entre el señor secretario General de Infraestructuras. **(Pausa)**.

— DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE AVANCES PRODUCIDOS ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA PARA EL DESARROLLO DE LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS. (Número de expediente 181/000700).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la Comisión de Fomento y damos la bienvenida al secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño González, habitual de esta Comisión y que siempre proporciona una amplia y completa información. Empezará respondiendo, en primer lugar, a la pregunta que figura en el orden del día con el número 8, una pregunta que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Popular don Miguel Barrachina. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 20

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchísimas gracias por su comparecencia y muy buenas tardes, don Manuel.

Con usted sabe mucho mejor que yo, España multiplica por tres en población cubierta por alta velocidad a Francia, que es uno de los países del mundo más avanzadas en estas líneas y multiplicamos por cinco a Alemania, siendo España, Francia y Alemania los tres países más avanzados en alta velocidad. Como usted bien sabe también, con respecto al corredor mediterráneo, que transita por siete países, es España, con muchísima distancia, con más de 13.000 millones de euros licitados de obra pública para este corredor mediterráneo, la nación que más avanzados tiene sus compromisos. De hecho, se prevé tener concluidos en 2020 todos aquellos tramos auxiliados con fondos públicos. Buena parte de aquellos países hasta la frontera de Ucrania, como Hungría, Croacia, Eslovenia, Italia e incluso Francia, todavía tienen pendientes de programar buena parte de sus tramos. Junto a ellos las autopistas ferroviarias me consta que son preocupación de este Gobierno para que el tránsito de mercancías pueda verse optimizado y, por tanto, a través de esas futuras autopistas ferroviarias pueda equilibrarse el transporte ferroviario al de carreteras. Me consta que el Gobierno de España y singularmente el Ministerio de Fomento vienen haciendo esfuerzos en esa materia.

Concluyo agradeciéndole que en estos días hayamos podido disfrutar —yo soy de Castellón— junto a otros 18000 usuarios más de la línea de alta velocidad que en el primer mes de funcionamiento ha multiplicado por siete el número de usuarios entre Madrid y Castellón que teníamos. Asimismo, agradezco a la empresa pública que pertenece a su grupo, Renfe, el esfuerzo que está haciendo actualmente en el tráfico por las actuales festividades falleras.

Muchas gracias.

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

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

Señoría, las autopistas ferroviarias, como bien conoce su señoría, son servicios para facilitar el transporte ferroviario de mercancías sobre las distintas líneas de ferrocarril. Es una técnica que consiste en transportar trailers de carretera o semirremolques utilizando para ello vagones especializados. Estos servicios son claramente complementarios en lo que se refiere al transporte de mercancías por carretera, en la medida en que su uso por los cargadores no requiere una adaptación específica de los camiones. Es importante el papel que estos servicios de autopista ferroviaria pueden jugar dentro del reequilibrio del reparto modal a favor del ferrocarril y también el importante reto que tiene la descarbonización del transporte al evitar que estos camiones puedan circular por las carreteras y, por tanto, afectar favorablemente a la disminución del efecto invernadero. En este sentido, dentro del marco de la estrategia logística que, como saben sus señorías, tiene España, esta es una de las actuaciones prioritarias y todo ello, como figura en dicha estrategia, va a servir para dar un fuerte impulso a la materialización de estos servicios.

Como punto inicial de referencia, aparte del momento en que se estableció la estrategia logística en febrero del año 2013, quiero destacar como punto relevante que en octubre del año 2015 se propició la creación de un grupo de trabajo hispanofrancés de autopistas ferroviarias sobre los ejes atlántico y mediterráneo a través de los Pirineos. Este grupo lo presido yo por la parte española y por la parte francesa lo preside el director general de Infraestructuras, Transportes y Mar. En esa reunión, una vez que se constituyó el grupo de trabajo en octubre de 2015, se aprobó una hoja de ruta donde se definen cuáles son los estudios y las actuaciones que junto con nuestros colegas franceses vamos a llevar a cabo.

Una de las actuaciones principales que se contempló en esa hoja de ruta fue la convocatoria de lo que denominamos la manifestación de interés. Esta manifestación de interés, que ya se hizo mediante una resolución del 5 abril del año 2017 de la secretaría de Estado, y que se publicó en el BOE el 11 abril y en el *Diario de las Comunidades Europeas* el 12 abril, nos ha servido para conocer la respuesta del mercado a las expectativas de los potenciales operadores. Al mismo tiempo, esta manifestación de interés ha servido para que podamos conocer cuáles son las tecnologías aplicables. Concluida esta primera manifestación de interés, presentaron dosieres y, por tanto, propuestas cinco grupos. En la parte española las propuestas fueron presentadas por CAF, Civenessy y Stadler Rail, que es una empresa de Valencia, y en el caso francés lo hicieron Cargo Beamer y LOHR Rail.

Estamos ahora mismo trabajando para poner en marcha la segunda manifestación de interés. Es decir, una vez que conocemos las distintas tecnologías de autopista ferroviaria, espero que en muy breve

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 21

plazo, en cuestión de semanas, se realice la segunda convocatoria de la manifestación de interés, que va dirigida a todos aquellos que estén interesados en la prestación de los servicios de autopistas ferroviarias —insisto— sobre los ejes mediterráneo y atlántico. Las respuestas que esperamos recibir tendrán que servir para que estos grupos puedan hacer una descripción técnica y comercial de los servicios que van a proponer, la ubicación que consideran más idónea para las terminales de las autopistas ferroviarias, las principales características del material rodante remolcado, la previsión de tráfico y la naturaleza de las cargas a transportar, los servicios complementarios que podrán ser prestados, el modelo económico del servicio, que es importante, y la organización prevista para permitir la puesta en explotación del servicio. Como he dicho, se han tomado ya una serie de decisiones que son las que van a permitir que en un plazo relativamente breve se pueda realizar esta segunda convocatoria de manifestación de interés y que a través de la cual se puedan desarrollar estos servicios internacionales de autopistas ferroviarias.

Muchas gracias.

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

Para réplica, ¿quiere intervenir, señor Barrachina? (**Denegaciones**). Pues damos por concluida esta pregunta y pasamos a la siguiente.

— DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE EVOLUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD DESDE ZAMORA A GALICIA. (Número de expediente 181/000707).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pregunta número 9: Evolución de las obras de construcción de la línea de alta velocidad desde Zamora a Galicia. La formula nuestro querido presidente y diputado don Celso Luis Delgado Arce.

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

Señor secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño, le hago esta pregunta acompañado por mi compañero diputado y zamorano don José María Barrios, que al igual que yo, y que prácticamente todos los que vivimos en el noroeste, está muy sensibilizado con la importancia de que esta ansiada conexión entre Galicia y Madrid sea efectiva en el más breve plazo de tiempo posible. Por fin llegó a la ciudad de Zamora, que ya está disfrutando de las ventajas de la alta velocidad desde el año 2016. Llevamos muchos años haciendo el seguimiento a los trámites administrativos, a los medioambientales, a los presupuestos, a las licitaciones, a las adjudicaciones y a las ejecuciones y lo vamos a seguir haciendo. Vivimos los últimos meses con optimismo porque estamos recibiendo buenas noticias, en el sentido de que las obras avanzan realmente y con eficacia en todos los tramos y también porque vemos en el *Boletín Oficial del Estado*, ese documento al que damos siempre crédito, resoluciones administrativas de impulso.

Señor Niño, quiero reconocer el esfuerzo que está haciendo el administrador de infraestructuras ferroviarias y las empresas contratistas y subcontratistas. Están trabajando en las obras de las líneas, en las muy bellas y altas montañas de Zamora y de Ourense. Están construyendo túneles, viaductos, accesos, obras de una extraordinaria complejidad, y todo ello en el marco del muy duro invierno que estamos viviendo, con frío, con nieve, con lluvia, con viento. Quiero dar públicamente las gracias a los obreros, a los encargados, a los gruistas, a los transportistas, a los especialistas, a los ingenieros, a todos los que están trabajando porque sabemos que son fundamentales para sacar estos plazos tan ajustados y estas obras tan complejas.

La pregunta, como ve, señor Niño, es genérica, amplia, cómo evolucionan las obras, pero quisiera puntualizar una serie de aspectos y, si usted lo tiene a bien, le agradecería que me respondiera. En el tramo Pedralva de la Padrería-Taboadela, me gustaría saber cómo avanzan las obras de plataforma del túnel de Padornelo, de los importantes viaductos de As Teixeiras y de Pedregales, el primero en el tramo Portocamba-Cerdedelo y el segundo en el tramo Requejo-túnel de Padornelo, obras de gran complejidad y dificultad. También quisiera conocer la situación de los proyectos de las bases de montaje de Viana, Mezquita y Meamán. Afortunadamente, la de La Hiniesta, en el otro tramo, ya sabemos que está trabajando y nos alegra muchísimo. Quisiera conocer asimismo la situación de los proyectos de abastecimiento, de energía y autotransformación de las subestaciones de Conso y de As Portas y de la línea de alta tensión que las une. A veces alguien olvida la alimentación eléctrica; sin embargo, es parte fundamental de las líneas y de las obras de alta velocidad. Esta semana recibimos la buena noticia de que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 22

habían sido adjudicadas las obras de la estación de Otero de Sanabria para dar servicio a esta importante comarca zamorana y también estamos muy interesados en saber cómo avanza el proyecto de la primera estación en territorio gallego de alta velocidad, la estación Porta de Galicia, en A Gudiña. Me gustaría saber cuándo es previsible que se liciten estas obras. También recabamos información sobre el tramo de alta velocidad entre Taboadela y Ourense, cómo avanzan las obras y los trámites de los proyectos del tercer carril de la infraestructura Taboadela-Ourense, del cambiador de Taboadela, de las actuaciones complementarias. Es un tramo también importante.

Finalmente —ya concluyo, señor presidente—, quisiera hablar del material rodante. Puede que alguien diga que si se está construyendo la plataforma, la superestructura y todo lo demás, por qué hay que hablar de este tema. Simplemente, quiere recordar que el 31 de mayo de 2017 el consejo de administración de Renfe adjudicó a la compañía Talgo quince trenes AVE y su mantenimiento por 768 millones de euros. Son trenes Avril de alta velocidad, de rodadura desplazable, es decir, que pueden circular indistintamente por vías de ancho internacional y por vías convencionales. Son tritensión, capaces de extender los beneficios de la alta velocidad más allá de los recorridos de ancho UIC, y por eso estamos muy interesados en saber cómo va la ejecución de este contrato. Sabemos que hay un plazo de entrega que todavía no ha vencido, que todavía está en curso, y la petición es que se destinen algunos de estos trenes, lógicamente, a servir esta importante conexión entre Madrid y Galicia.

Muchas gracias.

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

Para contestar a las preguntas del señor Delgado, tiene la palabra el señor secretario general de Infraestructuras.

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

Gracias, señor Delgado y también al señor Barrios que, como zamorano, se preocupan por las infraestructuras de su provincia. Quería iniciar mi intervención recogiendo ese agradecimiento. Al personal de ADIF ya se lo transmitiré, como también a todas las empresas, que en definitiva están haciendo una labor muy importante para cumplir con los plazos, porque cumplirlos es una obligación que tiene la Administración y también es el justo tributo a todos los que van a disfrutar, que espero que sean muchas personas, de esta línea ferroviaria de alta velocidad.

Como bien ha dicho su señoría, el pasado 17 de diciembre de 2015 Zamora quedó conectada a la red de alta velocidad, consiguiendo una reducción en los tiempos de viaje en el trayecto entre Madrid y Zamora de media hora, quedando conectada Madrid con Zamora en una hora y treinta minutos. Este ahorro de tiempo posteriormente se trasladó a las conexiones de Madrid con Galicia, que se hicieron efectivos el 1 de febrero de 2016 y habrá una reducción adicional cuando entre en servicio el tramo entre Zamora y Pedralba. Cuando entre en servicio este tramo, se estima en otros treinta y cinco minutos el ahorro de tiempo de viaje.

Por lo que respecta a la ejecución de la línea completa de alta velocidad hasta Ourense, se ha ejecutado obra a 31 de enero del año 2018 por valor de 3405 millones de euros sobre el presupuesto total, que son 4395, es decir, casi un 80 %. Las obras del tramo entre Zamora y Ourense siguen su curso según lo previsto, con los plazos y compromisos anunciados por el ministro y conocidos por todos. En el caso concreto del tramo entre Zamora y Pedralba de la Pradería, como conocen sus señorías, el plazo de terminación de las obras es el cuarto trimestre de 2018 y en el caso concreto del tramo Pedralba de la Pradería-Taboadela-Ourense es el cuarto trimestre de 2019.

Es importante también tener en cuenta que, una vez que finalicen las obras, empezará el inicio de circulaciones en pruebas para que se pueda producir, en el plazo más breve posible, la puesta en servicio después de que se hayan hecho las pruebas correspondientes de fiabilidad por parte de ADIF y que Renfe haya llevado a cabo las pruebas correspondientes en cuanto a la formación de maquinistas y también en cuanto al adiestramiento de los maquinistas en el uso de esta línea ferroviaria para que, finalmente, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria autorice la puesta en servicio.

Me van a permitir su señoría que detalle cuál es la situación en el caso concreto de Zamora-Pedralba de la Pradería de manera telegráfica. Se trata de un tramo de 110 kilómetros de longitud. Las obras de plataforma se encuentran finalizadas, a excepción de los tramos Zamora-La Hiniesta y Cernadilla-Pedralba. En cuanto a la vía, se encuentra finalizado el servicio de cambiador de ancho en Zamora y se encuentra en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 23

construcción la base de montaje de vía en La Hiniesta y en marzo de 2018 acaba de comenzar, es decir este mes, el montaje de vía. La obra del cambiador de ancho de Pedralba comenzó el mes de junio de 2017.

En cuanto a la energía, en los tramos de plataforma que ya se encuentran recibidos, se han iniciado las obras de catenaria y energía. Por lo que se refiere a la señalización y comunicación, está en redacción el proyecto de instalaciones de seguridad de alta velocidad, adaptado a la nueva configuración de doble vía. El proyecto de telecomunicaciones GSMR, el de telecomunicaciones fijas y el de afecciones a la señalización de la red convencional están actualmente en ejecución. Finalmente, las instalaciones de protección civil están adjudicadas, estando esta obra lógicamente condicionada a la finalización de otras obras como son los túneles de Otero y Puebla.

En cuanto al tramo por el que concretamente pregunta su señoría, Pedralba de la Pradería-Taboadela, se han finalizado cinco tramos de obras de plataforma, Meamán-Ponte Ambía, el túnel del Espiño, margen derecha, túnel de A Canda y Vilavella, el túnel del Espiño, la parte izquierda y Campobeceros-Portocamba, teniendo este último una longitud de 4,2 kilómetros. El resto de los subtramos se encuentran en obras, salvo el acondicionamiento del túnel de Padornelo, vía izquierda, que está previsto que se licite cuando entre en servicio la línea. Quiero indicar el esfuerzo que se ha hecho por parte de ADIF para desbloquear todos los tramos que tenían alguna incidencia administrativa, labor que se ha hecho en el último año y medio, y hoy se puede decir que todas las obras que se encontraban paralizadas o con unos servicios de actividad mínimos ya se encuentran a pleno rendimiento.

Quería referirme, como también preguntaba su señoría, a la situación de los túneles. En el túnel de Padornelo, el tramo de plataforma túnel de Padornelo-Lubián se está trabajando actualmente en la contrabóveda, revestimiento y acabados y el nivel de ejecución es del 80,53%. En cuanto al viaducto de Pedregales, vía derecha, del tramo Requejo-túnel de Padornelo se está trabajando en las cimentaciones y se encuentra con un nivel de ejecución de 28,7%. Y en la estructura de Teixeira, del tramo Portocamba-Cerdedelo, se está trabajando en las cimentaciones y el porcentaje de ejecución es del 5%.

En cuanto al resto de los subsistemas de este tramo, lo que nosotros llamamos la superestructura, están en proyecto por el que pregunta su señoría actualmente la base de montaje de vía A Mezquita. También está en proyecto la base de montaje de Miamán y el montaje de vía entre Pedralba-Campobeceros y Campobeceros-Taboadela. Están también en redacción los proyectos de catenaria y lo que llamamos los centros de autotransformación. La línea de alta tensión a 200 kilovoltios entre Conso y As Portas y la subestación de As Portas han obtenido el pasado 8 de marzo la declaración de impacto ambiental. El proyecto de instalación, seguridad y comunicaciones está en redacción y los proyectos correspondientes a instalaciones de protección civil están en redacción.

Finalmente —también se interesa su señoría expresamente por ello—, respecto al tramo ourensano entre Taboadela y Ourense, como sabe su señoría, la llegada de la alta velocidad está prevista para el cuarto trimestre del año 2019 y en una fase inicial se quiere aprovechar el corredor actual desde Taboadela. En este tramo la situación es la siguiente: las obras del ramal de conexión entre Taboadela se han licitado, se licitaron el pasado octubre del año 2017 y espero que próximamente se puede realizar la adjudicación. El proyecto del tercer carril más infraestructura entre Taboadela y Ourense está en redacción, también está en redacción el proyecto del cambiador de Taboadela y también está en redacción el proyecto de actuaciones complementarias Taboadela-Ourense. La remodelación de la estación de Ourense y la obra está en licitación. El acuerdo de licitación se produjo el pasado mes de noviembre. El proyecto de la catenaria está en redacción. La energía, las instalaciones necesarias para energizar la línea ferroviaria también están en redacción, así como las instalaciones de seguridad y las comunicaciones móviles. En definitiva, se encuentran en avanzado estado esta fase previa de redacción de los proyectos, algunos ya se encuentran en fase de supervisión, con lo cual se producirá la aprobación en breve plazo.

El tramo Taboadela-Ourense ya obtuvo la declaración de impacto ambiental y se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado 13 de junio, la correspondiente declaración de impacto ambiental para la integración urbana y acondicionamiento de la red ferroviaria precisamente entre Taboadela-Seixalbo y que incluye también la integración urbana de Ourense.

Su señoría pregunta también por dos estaciones importantes: la estación de Puebla de Sanabria y la de Puerta de Galicia. Respecto a la estación de Puebla de Sanabria, la obra se ha adjudicado a primeros de marzo de este año y el proyecto incluye no solamente el nuevo edificio de viajeros, sino la construcción de un tramo de 160 metros de longitud para que conecte el vial de acceso al PAET con la urbanización de la estación: aparcamiento, pasarela para conexión entre andenes, los propios andenes, marquesinas y movilidad de andenes, revegetación de taludes y tratamiento ambiental.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 24

Por lo que se refiere a la estación de Puerta de Galicia, se ha formalizado en diciembre la contratación de una asistencia técnica para la actualización del proyecto de construcción con un plazo de seis meses que está discurriendo según lo previsto y que permitirá, una vez que se apruebe, licitar las obras.

Por lo que se refiere al material móvil y al interés que indica su señoría por la adjudicación del concurso de los trenes de alta velocidad que se ha hecho a la empresa Talgo, lógicamente, una vez que se disponga de ese material móvil, se incorporará el material móvil de Renfe y contribuirá a que la red de alta velocidad en su conjunto —por supuesto, incluida la de Galicia— pueda disfrutar de este material, que es muy versátil y que vale tanto para la tracción diésel como la tracción móvil. Es bitensión también e incorpora distintos sistemas de señalización.

Muchas gracias.

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

¿Alguna aclaración, señor Delgado?

El señor **DELGADO ARCE**: No. Simplemente quiero darle las gracias.

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

— DEL DIPUTADO DON MANUEL BLASCO MARQUÉS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ACTUACIONES EN LA LÍNEA SAGUNTO-TERUEL-ZARAGOZA. (Número de expediente 181/000708).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos al punto 10, actuaciones en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, que formula el diputado don Manuel Blasco Marqués. Tiene la palabra para la formulación de la pregunta.

El señor **BLASCO MARQUÉS**: Buenas tardes, presidente.

Señor Niño, bienvenido a la Comisión. Voy a ser muy breve porque me interesa más lo que usted me tenga que decir que lo que yo le vaya a recordar porque sé que conoce bien el tema que le voy a traer a colación. Le hablo del trazado ferroviario entre Sagunto, Teruel y Zaragoza, que forma parte del corredor ferroviario cantábrico-mediterráneo y que une, como su propia denominación indica, el cantábrico y el mediterráneo —y, por tanto, con eso estaría casi todo dicho—, pero, como en España se habla mucho siempre de la alta velocidad —sobre eso discutimos— y en el Pleno se habla mucho del corredor mediterráneo, que es muy recurrente, yo le quiero preguntar hoy sobre otros corredores, de los que se habla poco.

Primero, quiero comentar al resto de compañeros que estamos hablando de un corredor ferroviario que pasa por seis comunidades autónomas, por doce provincias españolas, que nace en Santander, pasa por el País Vasco, afecta a Navarra, La Rioja, Aragón y la Comunidad Valenciana, y que conecta algunos de los puertos más importantes de España —no diré que son los más importantes para que nadie se vea fuera del contexto de los puertos—, como el de Santander, Bilbao, Sagunto o Valencia y quizá algún otro más pequeño pero que también es muy importantes. En su trazado, uniendo Cantabria y País Vasco con el litoral mediterráneo, se da servicio también a unas plataformas logísticas muy importantes que hay en España: la de Sagunto —en el final de la línea—, la de Teruel —Platea— y la de Zaragoza, y probablemente afecte a plataformas o polígonos industriales muy importantes en toda esta parte del noreste de España. Conecta además ciudades muy importantes. Hablamos siempre de conectar con Madrid, como centro de la capital de España, pero, como nos gusta decir a los que no somos de Madrid, España es mucho más que Madrid, España es mucho más que la recurrente discusión entre Madrid y Cataluña; España está formada por diecisiete comunidades autónomas y dos ciudades autónomas y, por lo tanto, nos interesa hablar también del resto de España. Como digo, además, une dos corredores ferroviarios de los que hablamos muchas más veces: el corredor mediterráneo y el corredor atlántico.

Por tanto, como lo que me interesa es lo que usted me pueda contar, le pregunto concretamente: ¿Cuáles son los planes del ministerio a corto plazo? Ya sé que se está actuando en este momento; desde hace un par de años se está actuando en la línea, pero me gustaría que me explicara cuál es la previsión del ministerio respecto del tramo Sagunto-Teruel-Zaragoza. Otra pregunta sería la siguiente. Siendo un corredor que, partiendo del norte de España hasta Zaragoza, es de doble vía electrificada, y de Zaragoza a Sagunto es de una única línea no electrificada, ¿entra en la planificación del ministerio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 25

que a medio y largo plazo el corredor sea desde Santander a Sagunto de doble línea electrificada? No estoy hablando de alta velocidad a 300; estamos hablando de una línea muy importante para mercancías y también para pasajeros.

Muchas gracias.

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

Para contestarle a sus preguntas, el secretario general de Infraestructuras tiene la palabra.

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

Señor Blasco, como bien conoce, el Ministerio de Fomento y ADIF, en colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia y Puertos del Estado, estamos dando pasos muy importantes en el corredor cantábrico-mediterráneo, especialmente en el trayecto entre Sagunto, Teruel y Zaragoza. Destaco esa colaboración con las autoridades portuarias porque este es un corredor importante para el transporte de mercancías, también —como luego mencionaré— para el transporte de viajeros, pero por eso quería poner el énfasis al comienzo de mi intervención en esta colaboración con las autoridades portuarias. Pues bien, dentro de ese acuerdo de colaboración se ha diseñado un plan integral de mejora de la línea, que prevé una inversión de 335,4 millones de euros con el horizonte del año 2021. Este plan integral de mejora, con este importe de 335 millones de euros, prevé que su financiación sea tanto por ADIF como por la Autoridad Portuaria de Valencia; en el caso concreto de la Autoridad Portuaria de Valencia, gracias al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, cuyo plan fue aprobado el pasado año y presentado por el propio ministro de Fomento.

¿Cuáles son los objetivos de este plan de 335 millones? El objetivo es muy sencillo: la mejora del conjunto de las infraestructuras ferroviarias, potenciando la capacidad y la competitividad de esta línea, como le he indicado anteriormente, tanto para viajeros como para mercancías. El objetivo es captar nuevos tráficos, así como aumentar la fiabilidad de la línea y reducir la probabilidad de incidencias. Nosotros, cuando se habla de la captación de nuevos tráficos, aparte de la captación derivada del incremento de la actividad económica gracias al buen momento por el que pasa la economía española, estamos también pensando en un trasvase de la carretera al ferrocarril. Los objetivos que contiene este plan integral son: una mayor capacidad para poder atender a los tráficos, reducir los tiempos de viaje —para mercancías es más importante la fiabilidad que el tiempo de viaje, pero el tiempo de viaje tiene importancia en el tráfico de viajeros—, una mejor competitividad en los servicios de mercancías, un incremento de la velocidad máxima de circulación para los viajeros y un aumento de la eficiencia, por tanto, en el transporte. Queremos que, una vez que se electrifique la línea, se incorporen trenes eléctricos, dado que estos dan mejores parámetros de seguridad, fiabilidad y confort; queremos una reducción de las incidencias; queremos un incremento de la interoperabilidad con los corredores atlántico y mediterráneo, a los que ha hecho mención su señoría. En este sentido, se vienen realizando una serie de actuaciones desde 2015, año en el que se firmó el convenio entre el ministerio y el Gobierno de Aragón, y que permitió que se llevasen a cabo las primeras actuaciones para mejorar la línea, con una inversión de 4,8 millones de euros, que han consistido en la instalación del tren-tierra entre Zaragoza y Teruel, que tiene una importancia notable de cara a la explotación de la línea ferroviaria. Gracias a la instalación del tren-tierra se consigue una mayor oferta de capacidad, permite ofertar surcos durante las veinticuatro horas del día, pasando de una capacidad que tenía en el momento anterior a la implantación del tren-tierra de 42 trenes a la semana a 112. Es decir, con esto se ha conseguido multiplicar por tres la capacidad de esta línea, con lo que ello lleva de mejora en la potencialidad para el número de circulación de viajeros y mercancías.

Por lo que se refiere al convenio con la Autoridad Portuaria de Valencia, firmado el pasado 19 de junio de 2017, se han identificado y seleccionado actuaciones de mejora que cumplieran con un objetivo que creo que es muy importante, y es mejorar al menos un 15% las condiciones de explotación de la línea existente, bien sea a través del incremento de la longitud básica mínima de los trenes de mercancías, bien a través del aumento de la velocidad media de recorrido de los trenes de mercancías o bien del aumento de la capacidad disponible para trenes de mercancías, creándose apartaderos de 750 metros de longitud. El acuerdo que se ha firmado con la Autoridad Portuaria de Valencia recoge una inversión inicial de 13,6 millones de euros, pero está prevista su ampliación hasta poder llegar a 40 millones de euros, como he dicho, dentro del fondo de accesibilidad.

En cuanto a los trabajos actualmente en marcha, ADIF ya ha aprobado la redacción de los proyectos de renovación y adaptación integral de la línea y está ejecutando mejoras, es decir, está ejecutando obras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 26

Estas obras se refieren a actuaciones en diversos puntos de la infraestructura, sean estructuras, es decir, obras de fábrica, vías o terraplenes. Concretamente, se está trabajando en limitaciones temporales de velocidad y, de hecho, ya se han eliminado ocho limitaciones temporales de velocidad con una inversión de 8,83 millones de euros y está prevista la eliminación de otras cuatro en 2,4 kilómetros. Estas últimas limitaciones se refieren a terraplenes y para ello se ha puesto ya en marcha y se está redactando el correspondiente proyecto.

Una actuación importante de cara al tráfico de mercancías es conseguir longitudes de vía de estacionamiento, apartaderos, hasta 750 metros de longitud. Pues bien, se está trabajando en siete zonas, en Estivella-Albalat, Navajas, Barracas, Puebla de Valverde, Teruel, Ferrerueta y Cariñena, que va a suponer una inversión total de 13,6 millones de euros. El pasado 6 de febrero ya se publicó en el boletín el anuncio para someter a información pública cuatro de las estaciones y, posteriormente, se hará la información pública de las otras tres estaciones. También es importante la mejora de la capacidad portante, es decir, la caja por eje, que queremos que pase de 20 toneladas a 22,5 toneladas. Ello va a suponer actuar sobre alguna estructura, sobre alguna obra de fábrica. En total, la previsión es que se actúe sobre once estructuras, con una inversión de 1,3 millones de euros.

Como he dicho anteriormente, es muy importante electrificar esta línea, y se está trabajando en la electrificación desde Sagunto hasta Zaragoza. El pasado mes de enero se adjudicó el contrato para redactar el proyecto de la línea aérea de contacto. El plazo del contrato son veinticuatro meses y se va a realizar en dos fases, una primera fase entre Teruel y Sagunto y una segunda fase entre Teruel y Zaragoza. En este sentido, también quiero destacar que ADIF ha licitado el servicio de consultoría para apoyo a la realización de la tramitación ambiental que es necesaria para llevar a cabo la electrificación del tramo entre Teruel y Sagunto. En el tramo entre Zaragoza y Teruel ya se dispone de DIA y por tanto no hay que hacer esta tramitación ambiental.

También quiero indicar que con respecto a los proyectos constructivos de las subestaciones y centros de autotransformación se ha adjudicado la correspondiente redacción de los proyectos, como también se ha adjudicado la redacción de los proyectos de las subestaciones de tracción de Cariñena y Villafranca del Campo, de los centros de autotransformación asociados y del telemando de energía del tramo Zaragoza-Teruel. Finalmente, se contempla la redacción del proyecto de la línea eléctrica desde la subestación eléctrica de Calamocha, que es de Red Eléctrica, hasta la futura subestación de ADIF en Villafranca del Campo.

En el apartado de instalaciones de seguridad quiero destacar la finalización del proyecto del traslado de la visualización del trayecto Caminreal-bifurcación Teruel desde el control de tráfico centralizado de Valencia-Fuente de San Luis al de Zaragoza-Portillo.

Como resumen, querría indicar que la finalización de las ocho limitaciones temporales de velocidad, la instalación del tren-tierra y el traslado de la visualización del trayecto Caminreal-bifurcación Teruel desde el centro de control de Fuente de San Luis a Portillo está ya permitiendo desde el pasado 1 de octubre que los tiempos de viaje en los trenes de viajeros entre Valencia y Zaragoza hayan pasado de cinco horas veintiséis minutos a cinco horas tres minutos, mientras que en el trayecto correspondiente a los servicios de mercancías la reducción de los tiempos de viaje ha sido de tres horas. Otras mejoras que se están concretando ahora mismo van a suponer un aumento de la capacidad de los servicios. También las mejoras que ya se han implantado están suponiendo una mejora en la puntualidad y también en la fiabilidad.

Finalmente, quiero indicar que existe una comisión de trabajo, constituida por ADIF y en la que participan también la Generalitat Valenciana, el Gobierno de Aragón, Renfe, la Autoridad Portuaria de Valencia, la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas, la Confederación Empresarial Valenciana y la Confederación de Empresarios de Aragón, donde se da cumplida cuenta de los avances. La primera reunión se produjo el 12 de julio y la última se ha producido el pasado 26 de octubre.

Por último, ha hecho su señoría referencia a que la línea ferroviaria tenga doble vía. El tema de la doble vía está relacionado con la capacidad. Hay que tener en cuenta que con los sistemas de señalización actuales y el futuro al que queremos migrar, que es el sistema ERTMS, se puede conseguir un número de circulaciones muy importante con líneas con vía única. Es decir, que sea vía única o vía doble, en definitiva, será para atender a las necesidades derivadas de la demanda existente. Pero quiero indicar que con una vía única y con los sistemas de señalización actuales tenemos una capacidad bastante elevada.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 27

— **DEL DIPUTADO DON DAVID SERRADA PARIENTE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE INVERSIÓN PREVISTA PARA LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRAMO SALAMANCA-FUENTES DE OÑORO, ASÍ COMO PLAZO PARA SU FINALIZACIÓN. (Número de expediente 181/000751).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos a la siguiente pregunta, número 11, inversión prevista para la electrificación del tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, así como plazo de finalización, que formula el diputado del Grupo Socialista don David Serrada. Tiene la palabra.

El señor **SERRADA PARIENTE**: Muchas gracias, señor presidente.

Espero que la respuesta que nos dé ahora sea algo más que leer las notas de prensa que emiten desde su ministerio, porque para eso nos ahorramos perfectamente estas convocatorias, porque lo que pretendemos con que comparezca aquí el Gobierno es precisamente profundizar en algunos temas que preocupan, y mucho, a nuestras provincias. Hemos estado hablando aquí de algunas cuestiones que tienen que ver con corredores de mercancías, con el corredor atlántico, con la fachada atlántica, hemos hablado de conexiones ferroviarias, pero quizá tenemos que preguntarnos también para qué sirven estas conexiones ferroviarias o para qué sirven las inversiones que hace el Estado en cada provincia. Le voy a hablar de mi provincia, de Salamanca, de un proyecto de electrificación que usted conocerá perfectamente por los cargos de responsabilidad que ha tenido dentro del ministerio; un proyecto que se ha alargado demasiado en el tiempo; un proyecto por el que han pasado tres ministros del Partido Popular; un proyecto cargado de promesas incumplidas y sobre todo de un alargamiento de plazos que preocupa mucho a la población de mi provincia.

Ustedes han hecho un proyecto de electrificación desde Medina del Campo hasta Salamanca, hasta mi ciudad, y me llama la atención una cuestión que usted ha mencionado, y es que los trenes eléctricos mejoran los parámetros de fiabilidad y de confort. Ante respuestas escritas que su propio departamento nos ha dado cuando hemos preguntado por qué se hace una inversión en electrificación si luego se siguen utilizando trenes diésel para circular por esa vía, la respuesta ha sido que se ajustan a los parámetros de velocidad. Eso es lo que nos llama la atención. Si ustedes electrifican, utilicen trenes eléctricos, no utilicen trenes diésel, porque, si no, entendemos que es una inversión que no se está optimizando de la manera oportuna. Es más, ustedes han hecho una electrificación con un voltaje o una tensión que ahora mismo no permite que en nuestro país circule ninguna locomotora eléctrica a través de ese tendido. Si ustedes lo que hacen es invertir para hacer una electrificación, fundamentalmente a lo que ustedes lo quieren orientar, que es el tráfico de mercancías, y no pueden circular locomotoras eléctricas ahora mismo en nuestro país, díganme ustedes para qué hacen esa inversión

Voy a seguir hablando de algunas cuestiones que tienen que ver con estas promesas que ustedes vienen haciendo respecto a la electrificación en nuestra provincia. Ustedes dijeron en 2014 que esto iba a estar finalizado en 2015; en 2015, que en 2016; en 2016, que en 2017, y ahora parece que les ha entrado la prisa y que lo quieren hacer. A nosotros nos parece muy bien, nos parece correcto que ustedes hagan esta inversión, pero también nos gustaría que se comprometieran en plazos, que dijeran qué plazos y cuánta cantidad de dinero van a destinar para esto, porque cada vez aportan una cifra diferente, y me remito a las notas de prensa que ustedes envían desde el ministerio. Es más, a nosotros nos gustaría que esta inversión no solo sirviera para el tráfico de mercancías, sino que también sirviera para conectar a dos países, España y Portugal; dos países con los que ustedes no cuentan y para los que no presentan ahora mismo un tráfico ferroviario. Ustedes ahora mismo en cuestión de viajeros tienen a Salamanca absolutamente desconectada de muchas de las ciudades de Castilla y León con conexiones directas. Tienen una comarca, como la comarca de Ciudad Rodrigo, en la que viven más de cuarenta mil personas, completamente desconectada por tráfico ferroviario de viajeros con la ciudad de Salamanca. Solamente hay un servicio, una conexión nocturna.

En definitiva, nos parece muy bien que ustedes inviertan y aporten dinero, pero nos parecería mucho mejor que dieran la utilidad que se merece a las infraestructuras ferroviarias de nuestro país para que sirvieran de verdad para vertebrar el territorio y, sobre todo, para conectar las regiones del oeste de España, que son las que más inversión necesitan y las que más preocupación precisan del Gobierno en materia de infraestructuras. Por tanto, insisto en la pregunta. Nos gustaría saber cuándo va a estar esta conexión finalizada, cuándo van a finalizar la electrificación y qué cantidad de dinero concreta hay destinada para esta inversión. Y añado una pregunta más. ¿Qué tipo de conexión por viajeros van a dar ustedes entre la frontera portuguesa y Salamanca? ¿Hay alguna posibilidad de que los ciudadanos del medio rural de la comarca de Ciudad Rodrigo puedan estar conectados con el resto de España?

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 28

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Para dar respuesta a la pregunta del señor Serrada, tiene la palabra el secretario general de Infraestructuras.

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

Señor Serrada, me habla usted de plazos y yo le podría recordar también algunos. Como conoce su señoría, varios de los estudios en este corredor entre Medina del Campo, Salamanca y la frontera portuguesa se iniciaron en la legislatura 2000—2004 —lo conozco porque era director general de Ferrocarriles—, pero no le voy a hacer el relato y me voy a ceñir a la pregunta que me hace su señoría. En el Gobierno estamos trabajando para completar la electrificación de todo el itinerario entre Medina del Campo, Salamanca y Fuentes de Oñoro con el objetivo de reducir los tiempos de viaje —fundamentalmente en el caso del transporte de viajeros— y mejorar la disponibilidad con la red ferroviaria portuguesa. Quiero hacer mención a que la red ferroviaria portuguesa está electrificada a 25 000 voltios y con eso ya doy respuesta a por qué estamos electrificando a 25 000 voltios. También le puedo indicar que estamos electrificando a 25 000 voltios porque es la electrificación interoperable desde el punto de vista de la Unión Europea y le recuerdo que estamos en el corredor atlántico. Lo que queremos es, junto con nuestros colegas portugueses, favorecer el incremento del tráfico tanto de mercancías como de viajeros a través del corredor atlántico, por tanto, la electrificación es estratégica para el Ministerio de Fomento en este corredor. Entre Medina del Campo y Salamanca la electrificación se finalizó en diciembre del año 2015, con lo cual estamos obteniendo unos tiempos de viaje, como conoce su señoría, de una hora y treinta y seis minutos. Creo que hoy, afortunadamente, hay un buen servicio entre Madrid y Salamanca gracias al uso de la alta velocidad. También seguimos manteniendo los servicios ferroviarios a través de la red convencional, por lo que entiendo que Salamanca no se podrá quejar de que está mal servida.

Por lo que se refiere al tramo entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, estamos trabajando en la electrificación. Hay obras ya en ejecución y hay contratos en marcha por un importe total de 66 millones de euros. En cuanto a la mención que ha hecho sobre la tracción diesel o la tracción eléctrica, quiero decirle a su señoría que es cierto lo que he indicado en cuanto a la tracción eléctrica, que desde el punto de vista ambiental tiene un mejor balance respecto a la emisión de gases de efecto invernadero y que, en definitiva, el uso del material diesel está en relación con la disponibilidad de ese material. Hay un buen material diesel que se está utilizando en el recorrido entre Palencia y Salamanca —lo cito concretamente porque lo conozco—, un material absolutamente confortable que no tiene nada que envidiar al material eléctrico. También quiero recordarle que tenemos tracción bitensión, tanto a 25 000 como a 3 000 voltios.

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

El señor **SERRADA PARIENTE**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señor secretario general, por su respuesta.

En primer lugar, quiero decirle que no me quejo. Lo que hago es transmitirle las razones por las que creo que mi provincia debería tener mejores conexiones no solo con Madrid —usted ha hecho referencia al servicio convencional Madrid-Ávila-Salamanca— sino también las conexiones directas que mi ciudad ha perdido durante los últimos años y de las que usted es conecedor. Ha entrado usted al debate político, cosa que me agrada porque estamos en la sede de la política. Usted apelaba a su experiencia y yo he apelado también a su experiencia. Usted sabe que ese proyecto de electrificación venía de Gobiernos anteriores y sabe también que su paralización fue una decisión del señor Cascos. Ha dicho que actualmente tardan una hora y treinta y seis minutos los trenes de Madrid a Salamanca, pero usted sabe que no es el compromiso que tenía el Gobierno con mi provincia, y sabe también que para que se cumpla ese compromiso tienen que cambiar las traviesas actuales, porque, si no, la vía no puede aguantar tanta circulación ni tanta velocidad. En definitiva, le quiero decir que estos proyectos necesitan plazos y compromisos y que el Gobierno se crea de verdad que el ferrocarril es un elemento vertebrador entre provincias que necesitan desarrollo económico; un desarrollo que no solo tiene que ver con el tráfico de mercancías, sino también con las conexiones que miles de ciudadanos cada día necesitan de un servicio público esencial como es el ferrocarril.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 29

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

Señoría, en relación con su interés y con los plazos de electrificación en el tramo entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, le voy a desmenuzar los distintos proyectos y obras que actualmente están en marcha. En cuanto a la catenaria —lo que nosotros llamamos la línea aérea de contacto— y la adaptación de las instalaciones de seguridad de telecomunicaciones, existe una obra que se adjudicó el pasado mes de diciembre por un importe de casi 32 millones de euros. Respecto a las subestaciones de Barbadillo y de Ciudad Rodrigo, que son necesarias para alimentar la línea ferroviaria, se encuentra actualmente en licitación y posteriormente se podrán desarrollar las obras. Como supongo que conoce su señoría a través de la nota de prensa de ADIF, la licitación se efectuó el pasado 29 de diciembre, con un presupuesto de 34 millones de euros. Hay otros proyectos para completar la electrificación, como la reposición de los servicios afectados tanto de las líneas eléctricas de alta y baja tensión como de las líneas telefónicas; un proyecto actualmente en fase de supervisión y, una vez que se apruebe, se licitarán las obras por un importe de 1,84 millones de euros. Al electrificar la línea también es necesario hacer una adaptación de los gálibos —concretamente, hay que modificar siete pasos superiores, que tiene un presupuesto de 5,82 millones de euros— y poner protecciones acústicas derivadas de las medidas correctoras necesarias para la declaración de impacto ambiental. Una vez que esté completada la electrificación y esta línea esté en servicio, lógicamente se van a potenciar los tráficos con Portugal tanto de viajeros como de mercancías. Como conoce su señoría, hay tráfico de viajeros por esa línea ferroviaria y espero que se pueda incrementar el tráfico de mercancías, porque insisto en que forma parte del corredor atlántico. También ha hecho mención su señoría a algo que creo que es importante, que es la conexión ferroviaria con Ciudad Rodrigo. Una vez que esté electrificada la línea ferroviaria, se podrá estudiar esta conexión con Ciudad Rodrigo atendiendo a la potencial demanda.

En definitiva, y creo que es lo importante, durante los últimos años se ha trabajado conjuntamente con los portugueses. Esta conexión ferroviaria es objeto en todas las *cimeiras* entre España y Portugal; se están dando los avances necesarios y le puedo garantizar que, ahora mismo, con el programa que está establecido, podremos ver que la electrificación será una realidad en un plazo breve, dado que la planificación está muy desarrollada. Hay un avance muy importante en los proyectos y cuando se culminen los mismos se podrán licitar las obras, pero hemos conseguido en los últimos años poder avanzar en la tramitación ambiental, que era una tramitación necesaria.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ JUAN DÍAZ TRILLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE SITUACIÓN E INVERSIONES PREVISTAS RELATIVAS A LAS LÍNEAS FERROVIARIAS HUELVA-ZAFRA, SEVILLA-HUELVA Y DE LA FUTURA LÍNEA DE AVE SEVILLA-HUELVA. (Número de expediente 181/000772).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos a la pregunta número 13, sobre situación de las obras de reparación y modernización de la línea ferroviaria Huelva-Zafra, que formula el diputado don José Juan Díaz Trillo.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Muchas gracias, presidente.

Gracias, señor Niño, por vernos aquí otra vez; digo otra vez porque creo que es la cuarta comparecencia...

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): La tercera.

El señor **DÍAZ TRILLO**: La tercera, bueno; pienso que habrá una cuarta, me temo.

Siempre le agradecemos su amabilidad y buen tono en estas comparecencias, pero hoy le vamos a exigir que vaya usted un poquito más adentro. No citaré a San Juan de la Cruz con 'más adentro en la espesura' porque sé que a usted no le importa mucho o no le interesa la poesía, según me dijo en uno de estos encuentros, pero a nosotros los trenes sí nos importan mucho. Digo esto porque después de las Legislaturas XI y XII, dos años de Gobierno del Partido Popular añadidos a su mayoría absoluta, y veintiséis iniciativas de este grupo parlamentario —de la diputada González Bayo y mías—, seguimos sin aclarar muchas cuestiones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 30

Me va a permitir que me remita brevemente —no vamos a ocupar mucho tiempo pero sí que hoy queremos respuestas claras por su parte— a junio del año 2012, cuando la anterior ministra, señora Pastor, anuncia en Huelva, con el alcalde y, cómo no, con la ministra de la provincia, señora Báñez, la llegada del AVE a Huelva. Incluso se llega a decir que su antecesor en el cargo, el señor Ferré, casi iba a vivir en Huelva porque se avecinaba una inversión multimillonaria con 96 kilómetros para alta velocidad entre Sevilla y Huelva. No lo digo yo, lo dijo la ministra. Hoy mismo, el propio Consejo Económico y Social de la provincia, sus representantes, calculan que se han dejado de invertir en infraestructuras ferroviarias desde aquella visita prácticamente hasta ahora unos 500 millones de euros, que de alguna manera el Gobierno tiene comprometidos con esta provincia, porque lo necesita.

Por ir a la actualidad y a lo que ha ocurrido recientemente, esta es una pregunta oral que yo hice antes de que ocurriera algo importante para nosotros —por fin el ministro parece que atendía a una parte de la provincia—, que es la visita que giraron, y de la que usted tendrá noticias seguramente porque le pedirían informes para aquella reunión, los agentes sociales y económicos de la provincia, Federación de Empresarios, sindicatos... **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Hombre, yo tengo que reprocharle al ministro, no a usted, sino al gabinete del ministro, que después de ocho cartas y dos años escribiéndole —al parecer ustedes no tienen mucha afición a contestar por escrito— sin respuesta por su parte, al presidente de la diputación y al alcalde de Huelva no se les atiende. Yo quiero manifestar aquí mi disconformidad como demócrata, no ya como socialista, porque no se atiende a los dos representantes más importantes de la provincia, de la capital y de la diputación, pero parece que ahora se les ha atendido debidamente y en tiempo, cosa de la que me alegro. Lo que me preocupa mucho —sobre todo en el día de ayer por lo que ocurrió y que le voy a contar— es que a estos representantes ni se les da calendarios ni se les dan perspectivas claras de inversiones. Buenas palabras sí, eso no lo pongo en duda, y buenas formas, pero a día de ayer nos encontramos con una noticia en Huelva que ha caído como un jarro de agua fría, que es la licitación por parte de ADIF, que usted conocerá bien, de dos proyectos para la línea Sevilla-Huelva de cambio de traviesas en la línea de ancho ibérico. Se sospecha en Huelva —y quiero que usted me lo aclare— que se entierra por parte del Gobierno el proyecto del AVE. Me gustaría que usted lo dejara claro aquí en el seno de la democracia, en la Cámara por antonomasia de la soberanía popular, porque nos preocupa muchísimo, y nos preocupa también la escasísima inversión que se está llevando a cabo —mi pregunta también iba en ese sentido— en la línea Huelva-Zafra. Coincidió ayer que estaban los tres presidentes de las diputaciones de Cáceres, Badajoz y Huelva. Usted sabe de nuestra inquietud por inversiones pendientes en esa línea y la importancia estratégica para incorporarnos y colgarnos del corredor atlántico, porque Huelva está en el Atlántico, como usted bien sabe, y lógicamente nos queremos conectar por Sevilla al corredor mediterráneo, pero parece lógico que con Extremadura, cuya salida natural es el puerto de Huelva, tengamos una buena comunicación para viajeros y para mercancías. Ayer mismo entendíamos en la provincia que esta era una noticia terrible, entre otras cosas porque desde el año 1992 —se lo he recordado alguna vez en estas comparecencias— que llegó el AVE a Sevilla, la provincia más cercana para que llegara el AVE después sería Huelva, pero ha llegado a treinta provincias y no acaba de llegar a Huelva. Nos sentimos muy preocupados. Me gustaría que nos aclarara, como le pediremos en la siguiente pregunta, qué inversiones van a llevar a cabo en esta línea estratégicamente tan importante para el desarrollo de Huelva.

Muchas gracias.

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

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

Señor Díaz Trillo, comparezco por tercera vez con mucho gusto para contestarle a esta pregunta. Si soy aficionado a la poesía y llevo aquí algunas de las poesías de San Juan de la Cruz, que me encanta. Lo que pasa es que me pilló en un día en el que quería que, en la medida de lo posible, acabáramos pronto y por eso fue mi referencia a la poesía.

Hecha esta pequeña reflexión, le quiero indicar que el ministerio está comprometido en la mejora de las infraestructuras de Huelva, como le he indicado en anteriores ocasiones, y al tiempo que trabajamos en que la línea de alta velocidad sea una realidad lo antes posible, lógicamente no podemos dejar de atender —luego me referiré a ello— la línea convencional Sevilla-Huelva. De hecho, se ha elaborado un plan de acción para esta línea convencional, porque estará conmigo en que hasta tanto se acabe la línea de alta velocidad, que espero que sea en un plazo no muy largo de tiempo si tenemos en cuenta el pasado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 31

que hemos sufrido, es necesario actuar sobre la línea ferroviaria para atender con fiabilidad y seguridad los servicios que se desarrollan tanto de viajeros como de mercancías en la línea existente. Aparte de trabajar en la línea convencional entre Sevilla y Huelva, estamos trabajando, como indicaré posteriormente, en la línea convencional entre Huelva y Zafra. Luego se lo detallaré, pero quiero que conozca su señoría que la autoridad portuaria de Huelva va a realizar, mediante un análisis de viabilidad, la mejora de la conectividad ferroviaria y del transporte de mercancías entre el puerto de Huelva y Extremadura, que es muy importante entre estos dos centros.

Si me permite su señoría, lo referido a la línea convencional lo dejaré para la pregunta posterior de su compañera, por tanto, me voy a centrar ahora en la línea de alta velocidad Huelva-Sevilla y en la estación de Huelva. Como sabe su señoría, en respuestas del 6 de febrero, 21 de junio y 25 de octubre a sus preguntas orales, le he informado sobre cómo discurrían los compromisos sobre la línea de alta velocidad entre Sevilla y Huelva. Le quiero ratificar que estamos ya en la parte final; la alegación, como le dije la anterior vez, que hemos tenido en el municipio de San Juan del Puerto hace que tengamos que elaborar un estudio profundo de las alternativas y estamos trabajando ya en la parte final para culminarlo y poder sacarlo a información pública en breve plazo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.
Tiene la palabra el señor Díaz Trillo.

El señor **DÍAZ TRILLO**: Voy a ser muy breve porque, efectivamente, va a entrar usted en detalles —así espero— con la compañera González Bayo. Eran cuatro veces, esta es la cuarta, usted mismo lo ha dicho —febrero, junio y octubre—, prácticamente cada cuatro meses; ojalá que no tengamos que vernos dentro de cuatro meses por que nos satisfagan las respuestas escritas, ojalá. Las necesidades de la línea tradicional Sevilla-Huelva es una demanda y hemos llegado incluso a episodios lamentables que están perjudicando notablemente el desarrollo turístico y empresarial de la provincia de Huelva. Me alegro y sé que en uno de los tramos colabora también el puerto en esta licitación que aparece aquí. El puerto, qué duda cabe, está tomando un protagonismo en la provincia, siempre lo ha tenido, pero es uno de nuestros puntales de desarrollo que necesita de esas inversiones en Huelva-Zafra.

Nos gustaría que en esos presupuestos que están a la vuelta de la esquina podamos contemplar de verdad un compromiso en cifras en esa gran partitura de la política que son los Presupuestos Generales del Estado. A ellos me remitiré, aunque me temo que tendré que seguir preguntándole. En cualquier caso, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Díaz Trillo.
Señor Niño, para responder.

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

Señor diputado, con respecto a la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, el pasado 25 de octubre le indiqué cuál era la situación del estudio informativo. He estado analizando la alegación del municipio de San Juan del Puerto, donde se plantean diversas alternativas. Si es cierto, como su señoría me recordó en la última intervención, que es posible conseguir un trazado de permeabilizar la línea existente mediante un trazado paralelo que se podía resolver, porque la otra alternativa era una variante por el norte, que coincidirá su señoría conmigo en que es una solución de alto coste, y no estoy hablando de alto coste económico sino también de ocupación de espacio, con afecciones ambientales importantes. Ese es el encaje que espero que en las próximas semanas podamos tener desarrollado definitivamente para que luego, cuando se someta a información pública, sea un tema pacífico y podamos encontrar una solución definitiva para ese estudio informativo que todos deseamos.

Le agradezco a su señoría que en la última comparecencia dijese que pensaba que se podía conseguir una solución permeabilizando el trazado mediante la construcción de pasarelas, y a mí sí me gustaría que, en la medida de lo posible, una vez que estamos completando todos los datos técnicos que deseamos transmitir al ayuntamiento, a la alcaldesa, encontremos un acuerdo entre los distintos partidos políticos porque después del análisis que se ha hecho por los técnicos de la Secretaría General de Infraestructuras, yo, particularmente, me he implicado en parte como técnico que soy para poder hacer ese análisis y ver exactamente si era encajable este trazado y construir las pasarelas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 32

El objetivo que yo le había transmitido era poder tener culminada esa información en este primer trimestre y a continuación aprobar el estudio y realizar la información pública, desarrollar esta actuación, sobre la premisa, insisto, de que sean soluciones realistas que minimicen el impacto sobre la población. Espero el beneplácito de todos los grupos políticos y que en los presupuestos de 2018, que espero se aprueben, no sé si con el apoyo de su grupo o no (**el señor Díaz Trillo: Si ponen 500 millones para Huelva nos lo pensamos**), ya que estamos aquí, apelaría al consenso y al acuerdo porque siempre será bienvenido. Pero, bueno, el Gobierno tiene experiencia de aprobar los presupuestos sin el apoyo de su grupo parlamentario.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ JUAN DÍAZ TRILLO Y DE LA DIPUTADA DOÑA JOSEFA INMACULADA GONZÁLEZ BAYO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE SITUACIÓN DE LAS OBRAS DE REPARACIÓN Y MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA HUELVA-ZAFRA (BADAJOZ) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/018343). (Número de expediente 181/000631).**

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ JUAN DÍAZ TRILLO Y DE LA DIPUTADA DOÑA JOSEFA INMACULADA GONZÁLEZ BAYO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE SITUACIÓN DE LAS OBRAS DE CONEXIÓN FERROVIARIA SEVILLA-HUELVA, FUTURA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/018344). (Número de expediente 181/000627).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las siguientes preguntas, las números trece y catorce, que acumuladamente va a formular la diputada del Grupo Parlamentario Socialista, doña Josefa González Bayo. Tiene la palabra.

La señora **GONZÁLEZ BAYO**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor secretario, por estar esta tarde aquí con nosotros. Como bien ha dicho mi compañero diputado Díaz Trillo, hay tres preguntas en el orden del día de hoy solo de Huelva, basadas en la preocupación que tiene la provincia de Huelva por las infraestructuras. Los dos diputados estamos presentando reiteradamente preguntas y estamos aquí esta tarde porque no han sido contestadas, por lo menos las dos que traigo yo. He de reiterar que son siete años de abandono en infraestructuras, que la provincia de Huelva no aguanta más y que está decepcionada porque, presupuesto tras presupuesto, espera una inversión importante en infraestructuras y tanto los ayuntamientos como la diputación y los empresarios están decepcionados; decepcionados porque Huelva esta aislada del mundo.

Tenemos un tren Huelva-Sevilla con muchos problemas —usted lo sabrá mejor que nadie—, en los últimos meses con muchas incidencias, con un horario que no es adaptable a ningún profesional porque no coincide con horas de posibles trabajos en otras provincias; tan solo hay tres trenes Huelva-Sevilla, con el inconveniente de que, dadas las irregularidades que tiene el trazado, casi todas las semanas hay incidencias en esa línea que ustedes tienen que cubrir con autobuses o con taxis para llevar a los viajeros hasta Sevilla. Es lamentable que en el siglo XXI los ciudadanos y las ciudadanas de Huelva no puedan ir seguros. Como usted ha dicho antes, hay que mejorar las infraestructuras para dar seguridad a los pasajeros, y es lamentable la situación que vive la provincia de Huelva. ¿Esto qué hace? Que la mayoría de los ciudadanos tenga desafección por el tren porque te montas en el tren de Huelva hacia Sevilla y nunca sabes a qué hora vas a llegar ya que es todo una aventura; la mayoría de las personas se meten en una autopista que cada vez tiene más tráfico y con muchos camiones, lo que hace que gastemos más combustible y que también arriesgamos más nuestra vida porque el Gobierno de España no invierte en un tren que debería tener un recorrido corto y que tiene un recorrido de más de una hora y media para 87 kilómetros.

Sigo con los inconvenientes. También está el turismo —lo sabe usted igual que yo—, que cuando se pone a decidir dónde viajar la mayoría lo hace —eso lo tenemos más que estudiado— a través de Internet, y cuando entran en las páginas de Adif o de Renfe ven que los horarios de los trenes de Huelva no son compatibles con los de otras provincias y que es una odisea llegar a Huelva y a las playas de Huelva. Esto está haciendo que este turismo sea poco atractivo y muy poco competitivo con el resto de las provincias. En Huelva se está haciendo un trabajo magnífico para la promoción de la provincia; lo están haciendo los ayuntamientos, lo está haciendo la Diputación Provincial y lo está haciendo la Junta de Andalucía porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 33

Huelva es una provincia con un potencial importantísimo desde el punto de vista ambiental, desde el punto de vista agronómico y desde el punto de vista de sus playas. Con lo cual, aquí falla un eslabón importante de la cadena y es el Gobierno central. Los empresarios quieren esas infraestructuras porque también han invertido en Huelva; las grandes cadenas de este país han hecho grandes infraestructuras de hoteles y campos de golf en la provincia de Huelva y reclaman urgentemente estas infraestructuras porque la provincia muere aislada si el Gobierno, como viene haciendo en estos siete años, se olvida de la provincia. Estamos en un extremo pero, señor secretario, estos dos diputados no vamos a dejar de levantar la voz para que Huelva tenga el tren de alta velocidad. Además, es de justicia, porque si lo comparo con otras provincias, Sevilla-Cádiz: trece trenes de media distancia, a lo hay que sumar dos Alvia y, además, un Alvia Intercity. Si lo comparo con Córdoba: siete trenes de media distancia de lunes a viernes, seis los sábados y domingos, a lo que hay que sumar quince AVE de lunes a viernes y diez sábados y domingos, y seguimos sumando: Incecity, dos Alvia y tres el domingo. Huelva: tres trenes, un Alvia y un Intercity. Por favor, ¡esto clama al cielo! Y si hablamos de velocidad media, los trenes en Andalucía tienen una velocidad media de 82 kilómetros/hora, Huelva-Sevilla 53 kilómetros/hora; ¡hasta algún ciclista casi adelanta al tren! Esto es lamentable, de verdad. Me da mucha pena tener que dar estos datos, porque me duele mucho la provincia de Huelva.

Yo le pediría, dentro de la responsabilidad que tiene usted en el Gobierno, que, por favor, no nos dé evasivas como le ha dado a mi compañero: lo antes posible, en el menor tiempo posible. Huelva ya no puede con las evasivas, porque llevamos muchos años, como le ha señalado mi compañero, recibiendo mentiras del Gobierno que actualmente tenemos. Mire usted, en el año 2009 el ministerio emite esta nota donde se saca la licitación de las obras y los tramos que lleva la alta velocidad. Bien, llega Mariano Rajoy al Gobierno en el año 2011. Aquí tengo una nota de octubre, la ministra Pastor —como ha dicho él— en Huelva vendiendo la alta velocidad; además, dice que ya en el año 2016 tendremos la alta velocidad en Huelva. Seguimos, en el año 2015 la ministra Fátima Báñez promete 50 000 empleos que nunca llegaron, pero, vamos, el tren de alta velocidad tampoco. También nos dice: ya pronto Huelva-Sevilla-Madrid solo serán tres horas. Todo esto se hace en campaña electoral. Yo no quiero esperar a la próxima campaña electoral porque, si esperamos a la próxima campaña electoral, los ciudadanos no nos creerán, porque Huelva ya no aguanta más, se lo repito. Luego veo en un periódico a nivel nacional al señor ministro —que sale muy guapo, por cierto— pero no dice nada de Huelva. Habla de todas las provincias, de todas las inversiones, pero no nombra a la provincia de Huelva. ¡Lamentable! Huelva existe, se lo dice de mi parte.

Para terminar quiero decirle que ha sido toda una sorpresa lo que dice el periódico de que ADIF licita la redacción del proyecto de actuación para la mejora de la línea férrea Huelva-Sevilla. Y anuncia el periódico: Huelva se apea de la alta velocidad. Nunca hemos estado en la alta velocidad, solo hemos estado en las mentiras del Partido Popular. Hoy me gustaría que usted aquí nos dijera sinceramente, claro y alto, cuándo Huelva va a tener alta velocidad, si la vamos a tener, si no la vamos a tener; si no la vamos a tener, por qué nos hemos salido del calendario de la alta velocidad; qué inversión tiene prevista. De verdad, necesitamos tiempo. Usted sabrá que Huelva ha creado una plataforma por las infraestructuras y pronto tendremos movilizaciones, a las que nos vamos a sumar todos porque la situación de la provincia es lamentable. Concluyo. ¿En qué consisten las obras de seguridad para los pasajeros? ¿Significa esta obra de seguridad que usted dice que va hacer, que ha anunciado en la prensa, que en Huelva vamos a perder la línea de alta velocidad? Dígalo usted alto y claro. Si es así, por qué no se merecen los onubenses tener un tren de alta velocidad, también me gustaría que nos lo explicara. Ha hablado usted en otra pregunta que le ha hecho otro compañero, de su partido sobre todo, de planes integrales para otras capitales, ¿por qué no tenemos un plan integral del ferrocarril para Huelva? Le he dicho antes que teníamos un Huelva-Sevilla tercermundista, ya se lo ha comentado mi compañero José Juan Díaz Trillo, pero si le hablo de Huelva-Zafra eso ya es trasladarnos a primeros de siglo con la máquina de vapor.

Muchas gracias, y espero que nos conteste. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora diputada. Ha utilizado usted casi diez minutos, luego contestará el señor Niño y cerrará la pregunta.

Tiene la palabra.

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

Señoría, desde luego le reitero y le garantizo que es el compromiso del Gobierno y del ministro avanzar en la mejora de las infraestructuras ferroviarias y concretamente en la alta velocidad a Huelva. Su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 34

compromiso está actualmente en el Pitvi y vamos a avanzar hacia la consecución de ese objetivo. Ha hecho referencia al compromiso mencionado en una nota de prensa del año 2009, no se refería a obra, se refería a proyectos. Es cierto que para que haya obras tiene que haber proyectos, pero no es proyectos y obras, sino únicamente proyectos. Desde luego, cuando la ministra de Fomento anunció en el año 2015 la inversión en alta velocidad, todo ello estaba pensado en función de que había un estudio informativo que estaba en proceso de información pública y que podríamos seguir aprobando el estudio informativo, haciendo la declaración de impacto ambiental y posteriormente desarrollando los proyectos. Eso no pudo ser así, ya lo expliqué en la comparecencia que tuve a finales del año pasado, derivado de una alegación en las conversaciones que tuvimos con el Ministerio de Medio Ambiente, que nos impidió continuar hacia delante, y tuvimos que hacer un nuevo trabajo para desarrollar los aspectos ambientales a los que había aludido el Mapama. Con respecto a la alta velocidad, quiero dejar claro cuál es el compromiso del Gobierno: estamos trabajando, vamos a cumplir los plazos y verá pronto en el *Boletín Oficial del Estado* la información pública para luego trabajar en la declaración de impacto ambiental, en la aprobación del estudio informativo y en el desarrollo de los proyectos, todo ello sobre la base de poder desarrollar un trazado en el que estemos de acuerdo no solamente el ministerio, sino también los ayuntamientos.

Como le prometí a su compañero, voy a hacer algunas aclaraciones respecto a la línea convencional de Sevilla-Huelva. Habla de que en otras líneas hay planes, aquí hay un plan de acción diseñado por ADIF para atender, mientras llega la alta velocidad, la mejora en la línea convencional y mejorar los tiempos de viaje a los que ha aludido su señoría y a los que me voy a referir de manera detallada. Ahora mismo están diseñadas actuaciones por valor de 10 millones de euros que consisten en la supresión de un paso a nivel, rehabilitaciones de vía y mejora de terraplenes. En lo que se refiere a la mejora de terraplenes, se suprimirán las limitaciones temporales de velocidad con las obras que se hagan, con lo cual mejorarán los tiempos de viaje. También se ha licitado el pasado mes de noviembre el proyecto constructivo para la rehabilitación de la vía por un importe de 1,7 millones de euros. Espero que no le moleste que hagamos estas obras de rehabilitación de la vía que son absolutamente necesarias; es decir, no estamos hablando de una rehabilitación de toda la infraestructura, sino que son rehabilitaciones parciales, estamos hablando de 1,7 millones de euros. También en este sentido, en los primeros días de marzo —y supongo que será la nota a la que su señoría se refiere del pasado 13 de marzo—, se ha licitado la redacción de los proyectos de mejora de la infraestructura que tiene por objeto la sustitución de las traviesas, que es importante para garantizar la fiabilidad del tráfico, y se va hacer a lo largo de los 109 kilómetros; el objetivo, desde luego, es mejorar los tiempos de viaje, que no se deterioren los tiempos de viaje que hoy existen y que, en definitiva, no tenga que realizarse el trasvase de lo que es el ferrocarril al transporte por carretera. No le voy a detallar en qué consiste este proyecto de sustitución integral de las traviesas. Son traviesas muy antiguas, son traviesas bloque, que ya tenían que haberse sustituido hace muchísimos años. En definitiva, lo que pretende este proyecto es precisamente acometer estas actuaciones, con lo cual tendremos una infraestructura que permitirá la circulación con mayor fiabilidad y, por supuesto, reduciendo también los tiempos de viaje.

También ha hecho mención al acuerdo al que se ha llegado con la Autoridad Portuaria de Huelva. Luego me referiré al otro itinerario, Huelva-Zafra, en el que se está trabajando con la Autoridad Portuaria de Huelva. Lo que se pretende es construir apartaderos de 750 metros para permitir el tráfico de mercancías. En este sentido, se está redactando actualmente el proyecto. Asimismo, quiero indicar, porque también supone una mejora de la seguridad, que se quieren suprimir ocho pasos a nivel en esta línea. En cuanto a la otra línea ferroviaria a la que ha hecho mención su señoría, la de Huelva-Zafra, ADIF ha adjudicado las correspondientes obras para la mejora de un muro de contención, así como el cerramiento de la estación de Calañás. Son actuaciones necesarias para mejorar las circulaciones en esta línea ferroviaria. Tienen un plazo relativamente reducido de dos meses. Las obras del muro de contención son unas actuaciones absolutamente necesarias. En definitiva, en la línea Huelva-Zafra lo que pretendemos es mejorar el transporte de viajeros y mercancías y, con las obras que le he mencionado anteriormente, disminuir el peligro de arrollamiento.

Por otra parte, quería referirme a los trabajos que se van a llevar a cabo en el antiguo edificio de viajeros en el recinto ferroviario —a su compañero no le había contestado respecto a la estación de Huelva—. En la estación de Huelva estamos ya en la fase final de las obras de la infraestructura. Se está finalizando la parte correspondiente al mobiliario y la electrificación. Al mismo tiempo, se está trabajando ya en la elaboración de la documentación, lo que va a permitir que, en el plazo más breve posible, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria pueda otorgar la autorización para la puesta en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 35

servicio de la nueva estación para que pueda ser disfrutada por los ciudadanos. En definitiva, ya sé que a todos nos gustaría trabajar en el desarrollo de las obras con la mayor agilidad posible, pero quiero dejar claro, desde luego, que el objetivo es trabajar en la línea de alta velocidad, y espero que no haya problemas, sobre todo en el periodo de alegaciones, porque ello nos permitirá aprobar definitivamente el estudio informativo. En la línea convencional vamos a seguir trabajando y, de hecho, así se manifestó en una reciente visita al Ministerio de Fomento —yo estuve en la reunión con el ministro— de los empresarios de Huelva. Concretamente, la reunión fue con la Federación Onubense de Empresarios el pasado 1 de marzo, que nos transmitieron su preocupación y su interés. En definitiva, lo que se les dijo fue lo que le he indicado, sobre todo que estamos trabajando para mejorar la conectividad ferroviaria en el ámbito de mercancías con el puerto de Huelva, también para que la alta velocidad sea una realidad y que, mientras tanto, seguimos trabajando en la mejora de la línea convencional.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON RICARDO SIXTO IGLESIAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DEL DESDOBLAMIENTO DEFINITIVO DEL TRAMO DE VÍA VANDELLÒS-TARRAGONA DENTRO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO. (Número de expediente 181/000157).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 15, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que va a formular el diputado don Ricardo Sixto Iglesias. Tiene la palabra.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Gracias, señor presidente.

Señor secretario general de Infraestructuras. El objetivo de esta pregunta es obtener una fecha, que después de veinticinco años usted, el Gobierno o el ministerio dé una fecha sobre cuándo van a entrar en servicio y van a circular los trenes en el tramo entre Vandellòs y Tarragona por el tan traído y llevado recorrido alternativo que va hasta la estación del Camp de Tarragona. Primer objetivo de la pregunta, cuándo va a entrar por fin en servicio. Lo digo porque ya en noviembre le dieron tensión a la línea, interrumpieron durante un fin de semana los trenes entre Valencia y Barcelona y en enero, en principio, iban a estar en pruebas, pero seguimos sin saber nada. Parece que solamente faltan papeleos, formalismos, formar a los maquinistas, pero ¿cuándo van a circular los trenes?

El segundo objetivo de esta pregunta es saber en qué medida el ministerio va a atender las reivindicaciones de los municipios y de las comarcas de la zona respecto al levantamiento de las vías del antiguo trazado y, sobre todo, respecto a los servicios que se van a dar a los municipios de las comarcas afectadas. Estamos hablando de las Terres de l'Ebre y del Camp de Tarragona. Me imagino que conocerá las reivindicaciones, si no tengo aquí a algún alcalde que se las puede trasladar y le puede decir qué es lo que esperan los vecinos y vecinas de toda la zona respecto al mantenimiento del servicio en cercanías y en trenes regionales y demás.

El tercer objetivo se refiere a las declaraciones del señor ministro acerca del tercer raíl que se pondría en el tramo en el entronque con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona a la altura de Tarragona y Castellón. Me refiero al tercer raíl en todo el tramo nuevo, cuándo se va a hacer, qué previsiones hay y, sobre todo, si va a ser algo tan —no sé que adjetivo ponerle— lamentable o desastroso como poner el tercer raíl entre Valencia y Castellón; algo que ha supuesto un retraso de no sé cuánto tiempo y que coger un cercanías entre Valencia y Castellón durante meses haya sido más llorar que coger el tren, llevando a extremos tan esperpénticos como que el tren de inauguración entre Valencia y Castellón se haya visto detenido y haya llegado tan tarde, con el señor presidente del Gobierno a bordo, y que ahora mismo ese trazado de ferrocarril entre Valencia y Castellón sea ridículamente largo y haya hecho que los cercanías vayan todavía más lentos. Esos son los tres objetivos: cuál es la fecha, qué se va a hacer con las reivindicaciones respecto a los ferrocarriles de la zona y qué previsiones hay respecto al tercer carril.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 36

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

Señor Sixto, está hablando de la línea ferroviaria entre Vandellòs y Tarragona. Yo no sé si me ha escuchado en alguna de mis comparencias, pero la verdad es que es una línea en la que se viene trabajando desde hace muchísimos años. Yo tuve la suerte de licitar las primeras obras de plataforma y acabarlas en el año 2003, y todavía está sin poner en servicio. Entre medias no le voy a hacer el análisis de lo que ha ocurrido, estamos donde estamos, pero creo que es el momento final, como le voy a detallar en mi respuesta. El ministro de Fomento se comprometió a que las obras entre Tarragona y Vandellòs, lo que llamamos una primera fase —luego le aclararé lo del tercer carril y cuál va a ser el diseño final de este tramo en cuanto al ancho—, acabarían en el año 2017, y así se ha hecho. Puede quedar algún remate por hacer, pero ahora mismo estamos en el período de pruebas. Como ya me habrá escuchado decir hace un rato en la respuesta al señor presidente de esta Comisión en el caso concreto de la pregunta que me ha hecho sobre la línea de alta velocidad a Galicia, hay que hacer unas pruebas para comprobar la fiabilidad de la infraestructura y la superestructura existente; luego hay que hacer un período de formación de los maquinistas y, posteriormente, se hace la simulación con los servicios comerciales que previsiblemente se vayan a desarrollar, para que finalmente sea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la que otorgue el certificado de autorización de puesta en servicio. Estos trámites se están cubriendo y cuando se ponga la línea en servicio se obtendrá, como sabe su señoría, una reducción del tiempo de viaje de treinta minutos.

Con respecto al ancho, como ya se ha anunciado por parte del ministro y del Ministerio de Fomento, está previsto que inicialmente, como se va a poner en servicio a lo largo de este año 2018, se ponga el ancho que hoy existe mayoritariamente en esta línea, que es el ancho ibérico. Existe una previsión en una segunda fase de hacer el cambio al ancho internacional gracias a que son traviesas polivalentes, para que el ancho que vaya a existir en esta línea ferroviaria después de la segunda fase sea el ancho internacional. Eso ya se ha explicado y no se va a colocar tercer carril, que es lo que me ha preguntado su señoría. No estoy de acuerdo con su señoría sobre el desastre del tercer carril. Otra cosa es que sean unas actuaciones o unas obras que haya que hacerlas conviviendo con el tráfico ferroviario. Desgraciadamente, tiene que ser así y la afectación, que se intenta siempre que sea la mínima necesaria, tiene que existir.

Sobre el proceso de la puesta en servicio y de la culminación de los trabajos, pero sobre todo del otorgamiento de la autorización de puesta en servicio, es la primera vez que en una línea de estas características se hace ese proceso y, por tanto, compartirá su señoría conmigo que pueda tener alguna complicación. Finalmente, ya se puso en servicio y los habitantes de la provincia de Castellón disfrutaron de unos servicios ferroviarios en alta velocidad con unos tiempos de viaje muy competitivos. Espero que luego, en un futuro, con el horizonte del año 2020, que es el horizonte en el que existirá entre Tarragona y Vandellòs el ancho internacional, todos podamos disfrutar de sus ventajas.

Muchas gracias.

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

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Gracias, señor presidente.

En definitiva, no ha dado respuesta al objetivo principal. No hay ningún compromiso por parte del ministerio, ¡después de 25 años de retraso!, en decir en qué fecha aproximada piensan ustedes poner en servicio ese tramo. Yo me alegro mucho de que se hayan acabado las obras, conforme decía el ministro, en el año 2017, pero es que estamos en marzo de 2018 y todavía no se sabe cuándo. ¿Cuándo? ¿En junio? ¿En septiembre? ¿Cuándo se compromete este ministerio a poner en marcha la conexión entre la segunda y la tercera ciudad de España? Es que no estamos hablando de no se sabe qué, estamos hablando de la conexión entre la segunda y la tercera ciudad de España, en el corredor mediterráneo, en la zona más densamente poblada, en la zona que más exporta de este país, en un tapón que lleva siendo históricamente un cerrojo para la comunicación del eje mediterráneo y de la comunicación entre Valencia y Barcelona. Son unas obras que se empiezan en época de Felipe González. En el año 1995 se dice: vamos a empezar esto. En el año 1997 se aprueban los primeros estudios. En el año 2000 se inician las obras. En el año 2005 Fomento, con otro Gobierno ya del Partido Socialista, después de que el Partido Popular haya iniciado las obras, tiene que decir que va a recuperar, que va a continuar con el subtramo dos; con una plataforma acabada en el año 2011 —y estamos en el año 2018—, y luego viene la crisis y aquello se tiene que paralizar y ya no se sabe cuándo continúa. Estamos en el año 2018 y seguimos circulando por las mismas vías por las que circulábamos en el siglo XIX. Tampoco me ha respondido usted

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 37

a cuáles son las previsiones respecto a las reivindicaciones de los vecinos y vecinas de la zona, de los municipios de la zona, la situación en que quedará el servicio para Tarragona ciudad y el Camp de Tarragona. Y respecto al tema del tercer carril, yo me reafirmo absolutamente en el desastre que ha sido para los usuarios de Valencia y de Castellón, las penalidades que han tenido que pasar mientras se ponía el tercer carril entre Valencia y Castellón, los retrasos que ha habido en cercanías para acabar haciendo el ridículo de que los tiempos que hay ahora mismo entre Valencia y Castellón a la hora de circular en alta velocidad —en esa alta velocidad por un tercer carril— sean asombrosamente parecidos a los que había antes con el Alvia y con los intercambiadores en la estación de Valencia. Entonces, tanta inversión y tanta cosa para quedarnos ¿en cuántos minutos? ¿Cuántos minutos se ha adelantado entre Valencia y Castellón? Resulta absolutamente ridículo. La pregunta es: ¿Van a volver a repetir esto en algún momento entre Camp de Tarragona y Castellón? ¿O simplemente van a ponerlo en ancho internacional y dejar sin conexión en ancho ibérico? Yo sí les seguiré reivindicando una fecha: cuándo van a circular por ese nuevo tramo los trenes entre Valencia y Barcelona. Cuándo se va a acortar esa dichosa media hora que llevamos esperamos valencianos y catalanes tantísimo tiempo.

Nada más y muchas gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Supongo que usted, conecedor de lo que es el arduo trabajo de la puesta en servicio, compartirá conmigo que es absolutamente necesario cumplir todos los requisitos previos a la puesta en servicio. Entre otras cosas, porque hay una responsabilidad tanto en ADIF, en Renfe, como en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y otra serie de personas ajenas a ADIF y a Renfe que participan en el proceso y que tienen que certificar que todas las instalaciones son válidas. Y en el proceso hay que atenerse a una normativa —si tiene mucho interés, yo se la suministro—, que es una recomendación técnica que se elaboró por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el año 2015, y se describe el proceso. Yo le he dicho el año 2018, lo que no le puedo decir es en qué mes. Ya sé que a usted le gustaría tener una fecha, a mí también, porque digamos que tendríamos mayor nivel de satisfacción. Dicho eso, le voy a decir otra cosa. Mire, en este periodo que ha transcurrido desde finales de ese año hasta la fecha en la que nos encontramos, se han realizado pruebas de carga dinámica; se han hecho pruebas de auscultación de vía y de catenaria desde el pasado mes de noviembre; en los enclavamientos se han realizado las correspondientes pruebas, se han hecho pruebas de laboratorio, pruebas con el CTC, Control de Tráfico Centralizado, que se iniciaron en la segunda quincena de febrero. También van a comenzar ya las pruebas con trenes de Renfe, que está previsto que se inicien en este mes de marzo, así como las pruebas de fiabilidad.

En definitiva, este periodo de pruebas, por lo que se refiere a ADIF, comprende todas aquellas pruebas para todo el sistema ferroviario —los enclavamientos, reconocimiento de vía, tanto las características geométricas como dinámicas de la infraestructura y la superestructura— para comprobar que cumplen todos los aspectos relacionados con la seguridad y todos los ciclos del proyecto. Una vez que se hayan completado estas comprobaciones y de acuerdo con la recomendación técnica a la que me he referido, ADIF notificará a Renfe que la línea se encuentra en condiciones similares a las definitivas, es decir, en las condiciones nominales para las que fue diseñada la línea, para que de esta forma la empresa ferroviaria decida que se pueden iniciar sus pruebas, tanto las pruebas de lo que nosotros llamamos la integración tren-ruta como las de formación de los maquinistas. No le quiero describir en qué consisten estas pruebas porque sería un poco farragoso y voluminoso. A continuación, una vez que ha transcurrido toda la comprobación de la fiabilidad de la línea, de la formación de los maquinistas y de las simulaciones comerciales, hay que elaborar el expediente de puesta en servicio, que se compone de un informe de puesta en servicio que consta de los distintos documentos relativos a los distintos subsistemas ferroviarios; en definitiva, consiste en realizar un informe de cómo se adecua lo construido a la normativa. Con ese plan de pruebas también se acredita que se ha cumplido la normativa. Se realiza la verificación de los distintos subsistemas mediante certificados que los realizan organismos de certificación externos al sistema ferroviario tradicional, es decir a ADIF y a Renfe. Se elabora el dossier de seguridad, donde se realiza, porque así lo exige la directiva vigente, un análisis de riesgos y una evaluación por un evaluador independiente, que evalúa los subsistemas y las interfaces entre los distintos subsistemas. Se hace una declaración por el que se llama proponente, se hace el certificado de seguridad y posteriormente la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. ¿Sabe cuánto tiempo de media supone esto en Francia? Un año y medio. En

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 38

España, afortunadamente, estamos en tiempos notablemente inferiores, pero sepa que hay un procedimiento y unos plazos que hay que cumplir. Nosotros, en todo caso —y así ha sido anunciado recientemente por el ministro—, esperamos que esto se culmine en 2018, pero es una cadena de autorizaciones con una responsabilidad de las personas que certifican que todo está conforme a la normativa y que es fiable. Hay que tener en cuenta que la fiabilidad tiene que ser absoluta, y le podría detallar que no es el caso en esta Comisión— los problemas que surgen en el desarrollo de la puesta en servicio. En muchos casos, cuando surge una incidencia, las empresas constructoras que están trabajando en ese diseño tienen que hacer nuevos desarrollos de *software*. ¿Quiere decir que no se ha cumplido el proyecto? No, es que estamos hablando de que cada línea tiene sus propias especificidades. No hay dos líneas ferroviarias idénticas, cada una tiene sus desvíos, sus paradas, sus puestos de adelantamiento. Es un diseño específico de cada línea.

Le respondo al desmantelamiento de la línea existente. Simplemente quiero mencionar que, de acuerdo con la planificación vigente y con la declaración de impacto ambiental que figura en la aprobación del estudio informativo que puede usted consultar, en el momento en que se ponga en servicio la línea ferroviaria sobre la vía actual de ancho ibérico quedará interrumpida desde el apeadero de la central nuclear de Vandellós II hasta Port Aventura y habrá que proceder a su levantamiento, contando las localidades de Hospitalet de L'Infant, Mont-roig del Camp y Cambrils con nuevas estaciones en el corredor ferroviario actual, el de la alta velocidad. En definitiva, una vez que se ha finalizado y que no se destina al uso ferroviario, habrá que acordar con las administraciones interesadas cómo se realiza el levantamiento de los activos ferroviarios y su posterior uso, de acuerdo con las previsiones de la Ley del Sector Ferroviario.

Muchas gracias.

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

Hay que ver lo complejos que son todos los temas ferroviarios, ciertamente muy complejos.

— DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE ELECTRIFICACIÓN DE LA LÍNEA DE FERROCARRIL BOBADILLA-ALGECIRAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/023959). (Número de expediente 181/000735).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 16, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que va a formular el diputado don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señor Niño.

El pasado 21 de noviembre nos enteramos por el presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, por el señor Manuel Morón, que dos subestaciones imprescindibles para la electrificación de ese trazado que se está realizando se habían caído de la programación 2020 de Red Eléctrica Española, las subestaciones de Ronda y de Marchenilla. Luego, también por la prensa, nos enteramos el 1 de febrero de que su ministerio había hecho consultas al ministerio competente y en particular a Red Eléctrica sobre esta cuestión, sin dar ningún dato adicional sobre su resultado. Hoy mismo hemos sabido, gracias a una pregunta del diputado Salvador de la Encina —que tiene usted a su derecha— que, por desgracia, está suspendida la DIA —los trabajos sobre la declaración de impacto ambiental— para el tramo principal del Algeciras-Bobadilla, que es el Ronda-Bobadilla. Como comprenderá, estamos extremadamente preocupados por estas informaciones y le pediría aquí que nos contara, en primer lugar, sobre la cuestión de las subestaciones de Red Eléctrica, si ya tienen algún tipo de respuesta y cuál es esta. Sobre la cuestión de la suspensión de los trabajos de la declaración de impacto ambiental, exactamente lo mismo, cuáles son las razones para tener suspendida esta declaración y cuándo se prevé que se levante la suspensión y cómo va a afectar al plazo 2020-2023 que habían publicado ustedes para la culminación de esta línea. Finalmente, dado que se amontonan las nefastas noticias sobre este tramo fundamental del corredor mediterráneo, doblemente prioritario para la Red Transeuropea y que no encontramos soluciones, si van ustedes a depurar algún tipo de responsabilidad para comenzar a poner solución a todo este tipo de incidencias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 39

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

Señor Pascual, lo primero que quiero indicar a su señoría es que seguimos trabajando para la modernización de esta línea Bobadilla-Algeciras, incluyendo la electrificación de la línea. Esta línea forma parte del corredor atlántico y también por parte de la Unión Europea hay otorgadas subvenciones dentro de los Fondos Feder en el periodo que culmina el año 2020. Luego habría una ampliación; este periodo se suele prolongar dos años, si es necesario, por el desarrollo de las obras. Dentro de los últimos avances en esta línea para alcanzar el objetivo de que sea una línea que pueda ser eficiente para el transporte de mercancías desde el puerto de Algeciras hasta el resto de España y también, lógicamente, para el transporte de viajeros hasta Algeciras.

Con respecto a la electrificación y a la pregunta que hace en concreto su señoría sobre las subestaciones, le puedo indicar que ADIF ha encargado ya el pasado mes de enero la electrificación, concretamente, la redacción del proyecto de catenaria y el proyecto de protección de instalación de seguridad y señalización y con un plazo de doce meses. También se va a encargar el proyecto de la electrificación —antes he dicho del tramo Bobadilla-Ronda— del tramo entre Ronda y Algeciras. El tramo concreto entre Bobadilla y Ronda, que es el que ya está encargado, son setenta kilómetros de longitud y se va a electrificar a 25 kilovoltios. También por parte de ADIF, tiene en licitación el contrato para el apoyo administrativo para realizar la documentación ambiental de cara a la electrificación, ya que necesita la tramitación ambiental correspondiente, y este contrato incluye esas labores de coordinación.

Con respecto a las subestaciones por las que pregunta su señoría, quiero indicarle que inicialmente no estaban previstas en la planificación energética del periodo 2015-2020 pero que esto no es un punto crítico y, de hecho, ADIF ya ha solicitado formalmente el pasado mes de diciembre la inclusión de las dos subestaciones, la de Ronda y la de Marchenilla, en la planificación de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2015-2020. La inclusión de las dos subestaciones dentro de dicha planificación es posible porque ya estaban en el anexo donde se recogían y relacionaban las obras de las instalaciones correspondientes que había que construir en un periodo posterior. Se están estableciendo los contactos por parte de ADIF con el secretario de Estado correspondiente para que esto pueda ser una realidad y, como ya le indicaba anteriormente, le puedo garantizar que no va a ser un punto crítico.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Niño.
Señor Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Creo que no ganamos para sustos. De entrada usted me ha dicho que ese tramo está incluido en el corredor atlántico, pero no ha dicho nada del corredor mediterráneo. Quiero recordarle que es doblemente prioritario, precisamente, porque está incluido en ambos corredores. Esperemos que no se le olvide al ministerio esto porque no sería un olvido menor.

En segundo lugar, me habla de la tramitación de la electrificación y de los contratos del tramo Ronda-Bobadilla, cuando el 2 de marzo —anteayer, como quien dice— decía su ministerio al señor que tiene usted a su derecha, y le leo textualmente, que «el plazo de declaración de impacto ambiental está interrumpido». Está interrumpido porque están interrumpidos los trabajos. Creo que esto es de una gravedad, insisto, no menor. No sé si es que la señora Tejerina no se habla con el señor De la Serna, si es que está ocupada levantando las suspensiones que tenía la declaración de impacto ambiental de su exjefe Villar Mir en los fosfoyesos de Huelva o en qué estarán entretenidos, pero esto es absolutamente prioritario. No solamente porque en esta Comisión se haya aprobado una proposición no de ley por parte de todos los grupos, incluyendo el Partido Popular, que presentó este grupo proponente para que se agilizaran los trámites, sino porque, insisto, estamos hablando del cuarto puerto de Europa, el mayor del Mediterráneo. Estamos hablando de que está sobradamente probado cuál es el alcance estratégico del tráfico entre Algeciras y el resto del país y con el resto de Europa. Yo, honestamente, tengo que decirle que no tengo la sensación, por esta acumulación de noticias negativas en torno a la proximidad de la culminación de los trabajos en el Algeciras-Bobadilla, de que el ministerio esté haciendo su trabajo.

Y si, en particular, hay en este momento interrupciones de esas tareas no imputables a ADIF, pero sí a Red Eléctrica Española o al Ministerio de Medio Ambiente, resulta que hay un señor, que se llama Juan Barios Baquero, que fue nombrado coordinador para el corredor mediterráneo precisamente para estas tareas. Fue nombrado, leo textualmente de nuevo: Para facilitar la interlocución con las distintas administraciones públicas. Lo mismo vamos a tener que pedir el cese de este señor, que dentro de una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 40

semana cumple un año, porque ya han pasado más de los cien días que se le daban de margen. Creo que urge que los andaluces, las andaluzas y el resto de los españoles, porque ese puerto es un puerto de trascendencia para todo el país, tengamos pronto una respuesta respecto a la agilidad que se va a dar a todos estos trámites que le competen al Gobierno, a lo mejor no todos al Ministerio de Fomento, pero sí le corresponde a este ministerio llevar la batuta de esas relaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual Peña.
Señor Niño.

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

Señor Pascual, he hecho referencia al corredor atlántico, pero por supuesto que está en el corredor mediterráneo. **(El señor Pascual Peña: Me tranquiliza)**. Ya lo he dicho otras veces, que goza del privilegio, entre Bobadilla y Algeciras, de que pertenece a los dos corredores, lo cual es un elemento importante y que, más allá de la crítica sobre los retrasos y la falta de inversiones, es un elemento significativo. La pertenencia a los dos corredores es lo que nos hace que estemos trabajando, aunque le indico que nos gustaría trabajar con mayor agilidad, pero como supongo que conoce su señoría —y si no, supongo que me creará—, las obras y las actuaciones llevan también su complejidad administrativa. Las obras que se han impulsado en la anterior legislatura, desgraciadamente, han tenido problemas administrativos que afortunadamente ya están resueltos y que llevan a que las obras se estén desarrollando ahora mismo con normalidad.

El objetivo, tal y como ya conoce porque así fue anunciado por el ministro, es desarrollar unas inversiones desde el momento actual hasta 2021 por un importe de 350 millones. Ello va a permitir las obras de mejora de la superestructura ferroviaria y, en el año 2021, la electrificación de la vía. Antes me he referido a los proyectos, uno de los cuales ya está en ejecución por parte de Ineco y el otro se va a encomendar a corto plazo por parte de ADIF.

En cuanto a las subestaciones, efectivamente se está trabajando, no hay problema de coordinación. Le agradezco que apele a la labor del coordinador, que está realizando una labor excepcional. Tenga la garantía de que el problema de la electrificación en esta línea no va a estar menoscabado por el desarrollo en tiempo y forma de las subestaciones. Puedo indicar que las subestaciones son un elemento importante, pero estamos en plazo.

Creo que hay una cuestión muy importante, una decisión que se ha tomado en esta legislatura, que es electrificar la línea existente. Ello va a permitir que no sea necesario usar tracción diésel, lo que va a permitir que el tráfico de mercancías —también en el de viajeros— se pueda desarrollar por tracción eléctrica, lo cual es una ventaja desde el punto de vista del material móvil disponible y también de los efectos del desarrollo y de la reducción de los gases de efectos invernadero. Lamento, como supongo que lamenta su señoría, los problemas técnicos y administrativos que ha habido y que han sido causa de que el desarrollo de las obras no sea como el que todos deseamos. Concretamente, aunque supongo que su señoría ya lo conoce, vamos a realizar la renovación integral del tramo entre Bobadilla y Ronda y se va a iniciar la tramitación para encargar el proyecto.

En cuanto a la electrificación, que, como le he indicado a su señoría, se ha realizado la encomienda el pasado mes de enero, también se va a trabajar en la redacción del proyecto de señalización en este tramo entre Bobadilla y Ronda. En el caso concreto de San Pablo-Almoraima —porque le recuerdo que en el tramo Ronda-San Pablo ya está renovada la infraestructura y únicamente habría que electrificarlo—, la redacción del proyecto de renovación y actuaciones sobre la infraestructura, como son adecuación de gálibos, etcétera, fue adjudicada el año pasado. El proyecto se está finalizando y, una vez que se finalice, se llevará a cabo la contratación de las obras. Está previsto que esas obras se inicien precisamente este año. Actualmente están en obras el tramo Gaucín-Algeciras y el tramo Almoraima-Algeciras excepto San Roque, que está incluido en el tramo anterior, y también las instalaciones de seguridad, de construcción del bloqueo automático y el control del tráfico centralizado. Hay otras actuaciones que están en marcha, que creo que es importante destacar, relativas a la instalación de apartaderos de setecientos cincuenta metros que permitirán desarrollar trenes de mayor longitud, concretamente están en redacción los proyectos de un apartadero en Campillos y otro en Setenil con un plazo de seis meses.

Con respecto a la manifestación que ha hecho referida a un estudio informativo de una línea del tramo de alta velocidad entre Bobadilla y Ronda, efectivamente, el Ministerio de Medio Ambiente ha manifestado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 41

que la declaración de impacto ambiental está interrumpida. Como supongo que conoce su señoría, el estudio de impacto ambiental se desarrolló antes del año 2012 y se realizaron los estudios técnicos correspondientes. Ese estudio de impacto ambiental, también anterior a 2012, se sometió a información pública, se realizaron las alegaciones y en el año 2012 desde la Secretaría General de Infraestructuras lo enviamos a Medio Ambiente para la declaración de impacto ambiental. Durante este periodo hemos estado trabajando conjuntamente con el Ministerio de Medio Ambiente y seguimos trabajando. Hay que tener en cuenta que se ha modificado la normativa de medio ambiente en el año 2015 y que nos exige determinada documentación. Es lo que ahora mismo estamos analizando para ver si la documentación que nos pide la podemos suministrar dentro de la documentación que existe de ese estudio informativo o hay que facilitar una documentación adicional. Es un poco el mismo problema que antes le enumeraba a su compañero diputado que nos ha ocurrido entre Sevilla y Huelva. Es decir, llega un momento en que nosotros, con el alcance que tiene el estudio informativo, somos capaces de elaborar esa documentación o es tal el volumen de la misma —no digo volumen en términos de papel sino de estudios— que tendríamos que realizar una licitación nueva para realizar esos trabajos que nos pide el Ministerio de Medio Ambiente.

Es precisamente de lo que estamos hablando ahora mismo con el Ministerio de Medio Ambiente, y de ahí la contestación que ha hecho al compañero del Partido Socialista directamente el Ministerio de Medio Ambiente. Es decir, está interrumpida y espero que en los próximos días podamos analizarlo y tomar una decisión: si hay que hacer estudios adicionales, lo que exigiría tenerlos que contratar, o dar respuesta al Ministerio de Medio Ambiente con los medios propios que tenemos en la Secretaría General de Infraestructuras. Esa es la situación en la que estamos y espero dar una solución en los próximos días.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA TRISTANA MARÍA MORALEJA GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ACTUACIONES PREVISTAS EN PERILLO (OLEIROS) PARA MEJORAR LA PERMEABILIDAD TRANSVERSAL Y LA SEGURIDAD VIAL DE LA AC-12. (Número de expediente 181/000709).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a la pregunta número 18, sobre las actuaciones previstas en Perillo (Oleiros), que va a formular la diputada del Grupo Parlamentario Popular doña Tristana Moraleja. Tiene la palabra.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Buenas tardes a todos.

Como ustedes saben, yo no soy de esta Comisión pero he venido hoy aquí para abordar un problema que hay en la zona en la que resido. Le agradezco muchísimo, señor Niño, que haya venido aquí a contestar a esta pregunta sobre las mejoras de permeabilidad transversal y de seguridad vial en la AC-12, que es el desdoblamiento de la antigua N-VI.

Lo primero que quería decir aquí es que, efectivamente, soy vecina de Oleiros y padezco todos los días, al igual que mis vecinos, el malestar que se genera en ese tramo de la N-VI, cuyo tráfico, como usted bien sabe, es de intensidad elevada, unos cincuenta mil vehículos diarios. He luchado a este respecto desde que he sido nombrada diputada en esta Cámara. Sabe usted que para mí son primordiales las actuaciones para mejorar estos accesos y, por supuesto, para mi ayuntamiento lo son más. Pero también he de decir que mientras que nuestro alcalde hace teatros o hace de recadero de las 'mareas' detrás de una pancarta, nunca se ha preocupado de reunirse con ustedes ni con Fomento e incluir estas obras, que ahora vemos que pueden ser una realidad, en los Presupuestos Generales del Estado. Pues bien, el Partido Popular, a través de esta servidora —que por mi condición de concejala en el Ayuntamiento de Oleiros me he ocupado y preocupado de que así haya sido—, ha sido el que ha hecho posible que Oleiros esté y pinte en los Presupuestos Generales del Estado y que estas demandas, que han sido importantes y muy necesarias, como usted ya sabe, para los vecinos de Oleiros, sean una realidad.

He dicho que lo padezco todos los días porque paso por esa carretera cuando tengo que acceder a La Coruña o a cualquier municipio de mi entorno. Por tanto, somos los primeros que conocemos cómo están estos accesos y los primeros también que queremos mejorarlos. Al igual que los vecinos de la comarca, que también los padecen, estamos encima de ustedes, estamos reuniéndonos con ustedes, con Fomento, y con las otras administraciones para que esto llegue a lograrse. Así es como se van consiguiendo las cosas. Pero tenemos un alcalde que no hace más que poner piedras en el carro y a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 42

veces el trabajo se hace arduo, y somos muchos los que entendemos que esa no es la mejor vía para conseguir las cosas. La mejor vía es reunirse y seguir trabajando para mejorar los accesos de nuestra comarca. Nos tenemos que reunir conjuntamente todas las administraciones las veces que haga falta y, por supuesto, con las cartas bocarriba.

Dicho esto, como no todo va a ser qué hay de lo mío, aunque haya venido aquí para ello —sé que se han presentado algunas alegaciones en algunos de los proyectos, de las que vamos a hablar más adelante—, quiero recordar solo algunas de las obras que se han hecho para mejorar la seguridad vial en este trayecto en los últimos años por parte de Fomento y que creo que conviene no olvidar. La duplicación del tramo entre Perillo y San Pedro de Nós, con un presupuesto de 3 millones de euros. La duplicación del tramo San Pedro de Nós-O Carballo, de 3,5 millones de euros. Las glorietas de la travesía de O Carballo, 150 000 euros. La remodelación del acceso de Iñás, 400 000 euros. La duplicación del tramo de Espíritu Santo, 2,5 millones de euros. Las mejoras en seguridad vial en Piadela, con remodelación de accesos. Y ahora mismo, como sabe, están en proyecto las siguientes obras. La ampliación del puente del Pasaje sobre la ría del Burgo, con un presupuesto estimado de 24,5 millones de euros. El nuevo enlace del Sol y Mar, 11,6 millones de euros. Ustedes se reirán, pero es que el Ministerio de Fomento no sabía lo que era el Sol y Mar hasta hace cierto tiempo, por tanto, me alegro de que haya sido un Gobierno del Partido Popular el que haya puesto en relieve la necesidad de ese cruce. Las nuevas pasarelas peatonales de Perillo, de 1,2 millones de euros, que ya son una realidad. La duplicación de la calzada y reordenación de accesos en O Carballo y la Vía Ártabra, 8,8 millones de euros. Y la rehabilitación del firme y mejora de la señalización de las carreteras AC-12 y la N-VI entre el Puente Pasaje y el límite provincial con Lugo, 3 millones de euros.

Por tanto, señor Niño, nuestra pregunta es clara: quisiéramos saber cómo están estas obras y que nos explique qué plazos o cómo se están desarrollando esos proyectos. Lo pregunto porque esta información ha sido demanda por los vecinos de Oleiros. ¿Qué actuaciones tiene previstas el Ministerio de Fomento en cuanto a estos accesos? Le recuerdo esas alegaciones que mencionaba antes respecto a la glorieta de enlace del Sol y Mar, que sabemos que están en estudio pero que espero que no sean parecidas o similares a las alegaciones que se presentaron por parte del Gobierno de la Marea en la ciudad de A Coruña con el tema de la avenida de Alfonso Molina. Espero que no haya que humanizar y hacer que pasen los batracios por debajo de los puentes o que haya soluciones ocupacionales debajo de los puentes. Debe ser que a lo mejor las ocupaciones que se suelen hacer en el Ayuntamiento de La Coruña no son suficientes. Por tanto, espero que esas alegaciones se estudien con rigor, que sea lo que tenga que ser pero que no sean piedras en el camino y que estas obras lleguen a ser una realidad para todos los vecinos de Oleiros por su importancia.

Muchísimas gracias, señor Niño.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, Tristana Moraleja.
Para responder, tiene la palabra don Manuel.

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

Señoría, veo que tiene un conocimiento bastante profundo de su provincia. Personalmente, me satisface que una diputada, en este caso, tenga un buen conocimiento de su provincia porque eso redundará en beneficio de todos los ciudadanos.

El objetivo que tiene el Ministerio de Fomento en la red viaria es la mejora continua de las condiciones de explotación y seguridad vial. Su señoría ha hecho referencia a la carretera AC-12, que es la antigua N-VI, que a su paso por el término municipal de Oleiros se encuentra duplicada. Esta carretera constituye uno de los principales accesos de la ciudad de A Coruña. Tiene una intensidad muy elevada, estamos hablando de aproximadamente 50 000 vehículos de IMD, y es especialmente elevada la circulación en horas punta y también en el periodo estival. Tiene también una demanda importante de cruces peatonales, lo cual hace que tengan que convivir el tráfico peatonal y el tráfico viario con lo que ello conlleva de riesgos para la seguridad vial de los usuarios. Por todo ello, en el Ministerio de Fomento estamos promoviendo las siguientes actuaciones con el objetivo de mejorar la fluidez, la funcionalidad y la seguridad vial en este tramo de carreteras. Por una parte, dos pasarelas peatonales, concretamente en los puntos kilométricos 5,2 y 6,1, en Perillo (Oleiros), con un presupuesto de 1,28 millones de euros; un enlace, el conocido, como ha mencionado su señoría, cruce de Sol y Mar, en Perillo, y que tiene un presupuesto estimado de 11,5 millones de euros, que está en el p.k. 5,190. También la ampliación del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 43

puente del Pasaje y remodelación de sus enlaces adyacentes, con un presupuesto estimado de 24,5 millones de euros y las obras de rehabilitación del firme y mejora de la señalización horizontal, vertical y balizamiento, con una inversión de 3 millones de euros. En conjunto, estamos hablando de que la inversión prevista en la AC-12, en el término municipal de Oleiros, supera los 40 millones de euros.

Esta batería de actuaciones supone una respuesta a las necesidades del territorio en el entorno urbano de Perillo. Por dar algún detalle de estas actuaciones, sobre las pasarelas peatonales en la AC-12, en los kilómetros 5,2 y 6,1, el pasado 2 de marzo se han licitado las obras de esas dos pasarelas peatonales. Además, el levantamiento de actas previas se desarrolló el pasado 26 de enero; está prevista la apertura de las ofertas económicas, que se realizará el próximo 12 de abril. Se trata de una actuación de mejora de la seguridad vial, con un presupuesto de 1,28 millones de euros. Además, estas dos pasarelas llevan incorporadas ascensores y escaleras, lo cual asegura la accesibilidad para personas de movilidad reducida. Como también conoce su señoría, en la actualidad la carretera AC-12 tiene en Perillo y en el límite con Cambre, en un tramo de 2 kilómetros de longitud, tres puntos de cruce peatonal. Para ello, vamos a desarrollar las dos pasarelas peatonales y un paso de peatones con semáforo, concretamente el paso de Sol y Mar. De este modo, pasarán a existir cinco cruces peatonales en los 2 kilómetros de la AC-12, que son los 2 kilómetros comprendidos entre el 4,600 y el 6,600, lo que supondrá disponer de una media de un cruce peatonal cada 400 metros, con lo que supone de mejora de permeabilidad y de seguridad vial.

Otra actuación a la que ha hecho referencia su señoría es el nuevo enlace en el punto kilométrico 5,190, en el conocido cruce de Sol y Mar en Perillo. El Ministerio de Fomento inició el pasado 15 de diciembre la información pública del proyecto de trazado. Esta actuación mejorará la fluidez del tráfico y proporcionará a los vecinos de Perillo una mejora en su calidad de vida. También va a minimizar el impacto del tráfico y del ruido en el medio urbano adyacente, ya que está previsto que el tronco de la AC-12 discurra soterrado respecto de la rasante actual. El presupuesto es de 11,5 millones de euros, que hará que se sustituya la intersección a nivel por un enlace tipo diamante con glorieta superior. Como le he indicado, una parte del tronco se va a soterrar, que será entre muros de pantalla de pilotes. Adicionalmente, se mejorará también la permeabilidad peatonal en el entorno, contando con un semáforo. También se va a mejorar la funcionalidad y nivel de servicios, los tráfico de acceso a la ciudad, gracias a este importante enlace. Una vez que culmine el periodo de información pública, se analizarán las alegaciones, se aprobará el proyecto de trazado y construcción, y se licitarán las obras previsiblemente en este año 2018.

En cuanto a la ampliación del puente del Pasaje de la AC-12 y la remodelación de sus enlaces, quiero indicar que el pasado mes de mayo de 2017 se adjudicó el proyecto de ampliación de este puente y también de la remodelación de sus enlaces. El proyecto se está redactando y queremos someterlo en este año 2018 a información pública. Este puente constituye una infraestructura fundamental para la movilidad del área metropolitana de A Coruña. Mediante esta actuación se plantea la construcción de una estructura paralela a la existente, lo que permitirá que existan cuatro carriles de circulación por sentido. La inversión prevista es de 24,5 millones de euros. Otra actuación importante son las obras de rehabilitación del firme y de mejora de señalización de la AC-12 y de la N-VI. El pasado 2 de mayo se licitaron las obras para la rehabilitación, con un presupuesto de 3 millones, al que ya ha hecho alusión su señoría.

Estas son las actuaciones. Es un abanico de actuaciones importantes que esperemos que se acompañen con la futura buena noticia, a corto plazo, de otra actuación, a la que también ha hecho alusión su señoría, que es la avenida Alfonso Molina.

Muchas gracias.

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

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Quiero darle las gracias por la explicación que nos ha dado sobre las obras que hay en el entorno de Perillo, en Oleiros. Solo quiero apretarle un poco más. Esa licitación de la glorieta de Sol y Mar, ¿cuándo tendrá lugar, en el primer o segundo semestre de 2018? O también el puente del Pasaje, que decía que iba a salir a información pública en 2018, por si puede acotar un poco más las fechas en las que se puede realizar, ya que parece que las obras están teniendo un avance importante, que se les ha dado un empujón.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 44

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): En cuanto a los plazos, la verdad es que aquí doy pocos plazos. Quizás sea por llevar muchos años en la Administración y ser consciente de que los plazos, en definitiva, son siempre un objetivo. Puedo garantizar a su señoría que realizamos un continuo seguimiento de todas las actuaciones y en el momento en que esté redactado el proyecto, se aprueba y se somete a información pública sin dilación o, por lo menos, con la menor dilación posible. Hacemos un seguimiento continuo de todas las actuaciones. La verdad es que por parte de los servicios de carreteras, tanto a nivel de la demarcación de Galicia como por la propia Dirección General de Carreteras, se está trabajando con intensidad y espero que a corto plazo haya algún anuncio.

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

— DE LA DIPUTADA DOÑA TEÓFILA MARTÍNEZ SAIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ACTUACIONES PARA EL AUMENTO DE CAPACIDAD EN LA N-340 ENTRE TARIFA Y ALGECIRAS. (Número de expediente 181/000710).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día con el número 19, del Grupo Parlamentario Popular y que formula la diputada doña Teófila Martínez Saiz.

Tiene la palabra.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Gracias, señor presidente.

Antes de concretar la pregunta, quisiera explicar el porqué de la misma en este momento, ya que Cádiz es la tercera provincia en población de Andalucía y la octava de España, y estamos en la puerta del sur de Europa. Eso nos lo vendieron algunos Gobiernos socialistas hace mucho tiempo como que iba a ser la panacea de nuestros problemas, ya que al ser la puerta del sur de Europa, todos los proyectos de infraestructuras se iban a acelerar porque, a la hora de comunicarnos con el resto de Europa, era necesario empezar por la parte más difícil. En el año 1993 —cuando no se había terminado de ejecutar el primer plan de carreteras 1986-1990, y uno que se terminó pasado 1993, y cuando las autovías que se diseñaron no eran tales autovías, sino desdoblamientos de carreteras— nos encontramos con que el Gobierno de la nación y el de la comunidad autónoma, del mismo color político que el de la nación, firmaron un acuerdo por el que se iban a financiar y ejecutar las obras del desdoblamiento de la Jerez-Los Barrios y el desdoblamiento de la Cádiz-Vejer, no a Algeciras, desde Chiclana hasta Vejer. De esta manera, se dejaba definitivamente fuera de ese proyecto importante para la época una parte fundamental de una carretera nacional que une dos puertos de vital importancia en el Estrecho —el de Cádiz y el de Algeciras—, demostrando su miopía política y de proyecto de futuro, puesto que al renunciar al comunicarlos por autovía renunciaban también a sumar las sinergias de dos puertos situados en el corredor ecuatorial del tráfico por vía marítima en el mundo. Pero eso se quedó así y nos ofrecieron ese acuerdo entre el Gobierno de la nación y el Gobierno de la Junta para financiar al 50 % la Jerez-Los Barrios y el desdoblamiento o la autovía entre Chiclana y Vejer, uniéndonos a la autovía Jerez-Los Barrios por la carretera Medina-Vejer, que es una carretera de la Junta de Andalucía que, para que se hagan ustedes una idea, no tiene ni arcén; es decir, de la pintura blanca del margen derecho del carril por donde uno circula va a la cuneta. En la mayoría de sus 35 kilómetros no tiene un pequeño arcén. Pues bien, aquello tuvo su historia en cuanto a la financiación. Cuando el PP llegó al Gobierno con José María Aznar, financió el cien por cien de algunos tramos de la Jerez-Los Barrios —porque entonces la Junta no tenía recursos disponibles y no se quería parar el proyecto— hasta que se llegó a un acuerdo con el entonces ministro Cascos, por el cual la Junta de Andalucía devolvía el cien por cien de lo que había puesto el Ministerio de Fomento, haciéndose el Gobierno de la nación cargo de la financiación y ejecución de la variante de Chiclana y de la autovía Chiclana-Vejer.

A finales de 2004 se terminó ese tramo Cádiz-Vejer y el Gobierno de la nación de entonces, en 2003, antes de que se terminara ese tramo, ya licitó el estudio informativo para ejecutar la autovía Vejer-Algeciras, a la que se había renunciado en principio en 1993. Ya habían pasado diez años y en esos diez años se había ejecutado la Jerez-Los Barrios y se había ejecutado la Chiclana-Vejer, pero aunque ya no entraba en los planes del ministerio según aquel acuerdo, el Gobierno del Partido Popular sí que licitó porque vio la necesidad de comunicar esos dos puertos. Pero más importante todavía era comunicar dos patas del mismo puerto, que eran Tarifa y Algeciras, que son de la misma autoridad portuaria. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia)**. Tarifa, como todo mundo sabe, es un importante puerto que comunica África —sobre todo desde el punto de vista del tráfico de viajeros— con España y con Europa. Pues bien, eso que no estaba contemplado, fue considerado por un Gobierno del Partido Popular, que encargó ese estudio informativo del proyecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 45

En 2004, antes de finalizar la legislatura, el Gobierno del Partido Popular ya adjudicó la elaboración del anteproyecto; no solamente licitó que se elaborara, sino que ya adjudicó esa licitación y adjudicó la elaboración del proyecto. Entre 2005 y 2006, creo recordar, ese anteproyecto se puso a información pública para alegaciones no solamente del anteproyecto sino también desde el punto de vista medioambiental. Qué casualidad que no tuvimos ninguna información —yo he oído a algunos compañeros de otros partidos hablar de los retrasos de los proyectos, de las declaraciones de impacto ambiental—, que por muchas preguntas que hicimos nadie nos contestó adecuadamente por qué, después de haberse aprobado este anteproyecto y de haberse expuesto a información pública —que todo el mundo sabe que lleva su tiempo y donde los particulares y las administraciones presentan sus alegaciones— aquello no se aprobaba; no nos dijeron cuáles habían sido las alegaciones ni nos dijeron por qué aquello no se aprobaba; estoy hablando de 2005 a 2012. Aquello se paró y nosotros sabemos —porque no somos nuevos en la provincia y porque somos un equipo— que justo los mismos problemas medioambientales que hubo para la Jerez-Los Barrios, que pasaba y pasa por un parque impresionante, que es el parque de Los Alcornocales, en este caso, el trazado de Vejer a Algeciras pasa entre dos parques, que son el de Los Alcornocales y el del Estrecho.

Todas las cosas tienen solución y no puede ser que durante esos años el silencio a nuestras preguntas fuera absoluto hasta que en 2012, cuando llegó el nuevo Gobierno, tuvimos acceso a la información de que eso estaba más o menos parado administrativamente porque los problemas medioambientales, de declaraciones de impacto ambiental eran lo suficientemente importantes, sobre todo entre Tarifa y Algeciras, como para estudiarlo detenidamente porque había que contestar a esas incidencias señaladas por el Ministerio de Medio Ambiente. Hasta ahí, muy bien.

Nosotros creemos que en las infraestructuras hay que empezar por lo más difícil porque si se empieza por lo más fácil, lo más difícil no se hace nunca. Por eso, estamos muy de acuerdo con la acción del Gobierno de empezar a trabajar en este periodo, en la última legislatura, en el tramo Algeciras-Tarifa hasta Bolonia. Nos parece muy bien, pero en este momento, creemos que es importante —aunque sabemos que se ha encargado la licitación del estudio informativo, es decir, lo que antes se llamaba anteproyecto, y sabemos que es muy difícil porque habrá que hacer viaductos y no sé si el terreno resistirá el túneles y habrá que dar acceso a unas conurbaciones urbanas como es el Pelayo o como son las entradas distintas a Tarifa o a las zonas de playa de Tarifa, algo que hay tener muy en cuenta porque puede tener un gran impacto ambiental— que eso no se pare, que a esas dificultades se les dé la mejor solución técnica porque son 20 000 vehículos los que pasan en verano y también en invierno. Además, es una pieza fundamental en ese gran proyecto que ya incluyó el Ministerio de Fomento en el año 2013, en ese mapa logístico nacional que no habíamos tenido hasta entonces, al considerar a la provincia de Cádiz en su conjunto como la plataforma logística del sur de Europa y para eso tienen que estar bien conectados sus dos puertos, que es lo que siempre ha pedido el Partido Popular. Yo era diputada cuando en 1993 se me acusó de tener doble cara respecto del Campo de Gibraltar o en la bahía por pedir que se hiciera al mismo tiempo, porque siempre creímos que la Jerez-Los Barrios no tendría que significar renunciar a la Algeciras-Cádiz, puesto que es donde hay más asentamientos urbanos, donde la población está más asentada. Se trata de conectar un área metropolitana de casi 470 000 habitantes, sin contar Jerez, porque está unida a Algeciras por la Jerez-Los Barrios, pero es que el Campo de Gibraltar —si el señor De la Encina no me lo corrige— tiene más de 300 000 habitantes. Por tanto, no estamos hablando de cualquier cosa, estamos hablando de una provincia con 1 250 000 habitantes —la mitad de Castilla y León, la mitad de Castilla-La Mancha, el doble de Murcia, el doble de Navarra o casi el doble de Asturias— y en la que además tenemos unas servidumbres terribles de comunicación porque somos el núcleo de unión entre dos continentes desde el punto de vista de la cercanía y, si me apuran ustedes, los dos puertos son puerta de tres continentes: América, África y Europa. Por tanto, esa infraestructura es vital. Por eso, además de preguntarle cómo está la situación respecto de ese proyecto para que aumente la capacidad de la N-340 entre Tarifa y Algeciras y al mismo tiempo entre Vejer-Algeciras, querría pedirle —porque yo sé que esos proyectos son difíciles— que desde que se empiece el anteproyecto y ya tengamos la declaración de impacto ambiental hasta que se le cite la obra que, por favor, también se empiece a trabajar con los anteproyectos de los al menos dos tramos que habrá que construir de autovía entre Vejer y Tarifa.

Por todo ello, le doy las gracias. Sé que lo van a tener en consideración porque en infraestructuras no puede ser que cuando tengamos agua no tengamos cubo y que cuando tengamos cubo no tengamos agua. Lo más importante para cuando tengamos agua es que tengamos cubo, que es el proyecto, y que cuando después tengamos el dinero, lo apliquemos a los proyectos que tenemos elaborados. Por eso, les doy las gracias de antemano, porque sé que se han tomado mucho interés en dar solución a esas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 46

dificultades que se nos ocultaron en su momento, porque se nos ocultaron o no supimos preguntarlo bien. Todos conocemos los problemas medioambientales que hay en la provincia de Cádiz, problemas de geografía, pero todo tiene solución, como la tuvo la Jerez-Los Barrios. Sé que ahora las declaraciones de impacto ambiental son más estrictas y me alegro de ello, pero todo tiene solución técnica. Si se pueden hacer túneles y viaductos con el máximo respeto...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Señora Martínez, vaya terminando.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Termino.

... a la declaración de impacto ambiental, realmente también se podrá hacer en esta ocasión. Por tanto, le rogaría que nos explicara en qué momento está la tramitación de ese proyecto de aumento de capacidad de la N-340, entre Tarifa y Algeciras.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señora Martínez. Señor Niño.

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

Señora Martínez, me satisface comprobar el amplio conocimiento que tiene de su provincia. Evidentemente, en el entorno en que nos encontramos, comparto con su señoría que estamos hablando de la plataforma logística del sur de Europa. También forma parte de todo el proyecto que está impulsando este Gobierno del Campo de Gibraltar. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Tuve ocasión de visitar la zona —coincidí con su señoría— el pasado mes de septiembre para impulsar las actuaciones que está llevando a cabo este Gobierno allí y querría destacar dentro de este esfuerzo por el Campo de Gibraltar el proyecto por el que pregunta su señoría, que es el anteproyecto y el estudio informativo correspondiente para desarrollar esta importante actuación entre Tarifa y Algeciras, a la que me referiré luego.

Quiero referirme a la planificación de la A-48 entre Vejer de la Frontera, Tarifa y Algeciras, futura autovía. El momento clave arranca con una licitación que se produjo del estudio informativo correspondiente en el año 2003, que luego fue adjudicado el 12 febrero 2004 por el Gobierno del Partido Popular. El estudio informativo fue aprobado provisionalmente en mayo de 2006 y sometido a trámite de información pública en el mes de julio. Todos coincidimos en que la tramitación ambiental es compleja, pero, desgraciadamente, el procedimiento ambiental no culminó con lo que todos hubiéramos deseado, que es la obtención de una declaración de impacto ambiental. Es más, los condicionantes ambientales que surgieron —su señoría ha hecho referencia a ellos—, fundamentalmente la continuidad del trazado con los parques naturales del Estrecho y Los Alcornocales, supusieron que el ministerio de Medio Ambiente anunciara de manera informal su intención de formular declaración de impacto ambiental, lo cual produjo un estancamiento del proceso de planificación.

A la vista de todo lo anterior, el Ministerio de Fomento ha venido trabajando en la anterior legislatura y en la presente para buscar soluciones para desbloquear esta importante actuación en la N-340, en Cádiz. Cuando digo buscar soluciones, en definitiva supone que hay que buscarlas dentro del contexto en el que nos encontramos, que es disminuir el impacto ambiental para conseguir el objetivo necesario, el incremento de la capacidad de esta importante infraestructura en el tramo entre Vejer y Algeciras, y priorizar aquellas actuaciones en los tramos de mayor demanda. Hay que tener en cuenta que estamos hablando de una demanda de 12 000 vehículos diarios que puede llegar en período estival a 20 000. Pues bien, precisamente el 16 de septiembre del año pasado se licitó la redacción del anteproyecto, aumento de capacidad y mejora de la seguridad vial entre Tarifa y Algeciras, que constituye una primera fase del corredor Vejer-Tarifa-Algeciras. El presupuesto de licitación del correspondiente anteproyecto es de 820 000 euros. El tramo al que afecta este anteproyecto partirá, como ha dicho su señoría, de Bolonia, que es una pedanía de Tarifa, y discurrirá hasta el PK 101,6 de la N-340, en Algeciras. Estamos hablando de una longitud superior a 30 kilómetros. Los análisis, que deberán ser estudiados con suficiente detalle en la elaboración del anteproyecto, tienen como objetivo desarrollar lo que llamamos una carretera multicarril; es decir, una carretera que se apoyará en la carretera existente y que tiene que conseguir una sección de autovía con dos carriles por sentido, separados por una mediana estricta, aprovechando, evidentemente, la carretera que hoy existe. En definitiva, se trata de mejorar las condiciones de circulación, la capacidad y la seguridad vial mediante ampliaciones y rectificaciones del trazado de la plataforma constituida por la carretera actual y reducir, que es muy importante, los impactos ambientales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 47

Como conoce su señoría, la presentación de las ofertas se realizó el pasado mes de octubre, la apertura de las ofertas técnicas se hizo en noviembre y la apertura económica en el mes de diciembre y ahora estamos en la fase final para habilitar el crédito. Hay que tener en cuenta las dificultades que tiene un presupuesto prorrogado. Hasta ahora no se nos había permitido, pero en los próximos días se realizará la adjudicación de este importante anteproyecto para la provincia de Cádiz. Estamos hablando de una obra de 240 millones de euros y el Ministerio de Fomento de manera simultánea comenzará los estudios necesarios para completar el itinerario hasta Vejer. En definitiva, se trata de completar un itinerario para adecuarlo a la necesidad de movilidad de esta zona y con ello conseguir la satisfacción para todos los habitantes de Cádiz.

Muchas gracias.

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

— DEL DIPUTADO DON ELOY SUÁREZ LAMATA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO SIGÜÉS-TIERMAS DE LA AUTOVÍA A-21 EN ZARAGOZA. (Número de expediente 181/000712).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día como de don Eloy Suárez Lamata, quien en este momento se encuentra ocupado en otras actividades, por lo que va a ser formulada por el diputado don Manuel Blasco, del Grupo Parlamentario Popular, quien tiene la palabra.

El señor **BLASCO MARQUÉS**: Señor presidente, como decía, los duendes del Congreso han querido que en esta tarde don Eloy Suárez, diputado por Zaragoza, tenga dos intervenciones a la vez en dos comisiones que comenzaban a las cuatro de la tarde —son las ocho y diez—, una comparecencia y una pregunta. Por tanto, aunque no es mi intención ocupar un escaño por Zaragoza, me ha pedido que le formule la pregunta al señor Niño. Por otro lado, le hago una pregunta de una zona que también conozco bien, en Aragón, en la provincia de Zaragoza, que afecta también a la provincia de Huesca. Señor Niño, conocen perfectamente la importancia de la A-21, una infraestructura que incluye el tramo Sigüés-Tiermas, por el que quiere preguntarle mi compañero Eloy Suárez. Es una infraestructura muy importante, también conocida como la autovía de los Pirineos o A-21, una autovía de alta capacidad que recorre transversalmente España desde Navarra hasta Aragón, creando un pasillo pirenaico que comunica la zona norte de España desde el País Vasco y continúa hasta Cataluña, conectando con otros viales en la localidad de Jaca —allí conectan la A-23 y la N-330, hacia Huesca y Francia— y creando una interconexión que abrirá nuevos horizontes a todas estas provincias del norte de España. También la conexión con el país vecino, Francia, está en los planes de ambos países, a través de la N-330 en España y de la RN-134 en Francia, dándole todavía más sentido al proyecto de la A-21. El trazado de dicha vía comienza en Noáin, Pamplona, y concluirá en Jaca, donde enlaza con la A-23, la autovía Mudéjar, y a través de esta con la A-22, que conecta Huesca con Lérida. Imagínense, compañeros diputados, una autovía paralela al Pirineo desde el País Vasco y que conectará con Cataluña. Es una autovía de importancia también para toda España.

Evidentemente, todas las carreteras son importantes por lo que se puede oír aquí, pero para Aragón es determinante por lo que al turismo del norte del Pirineo se refiere, pues conecta todo el País Vasco y Navarra con el Pirineo aragonés. También es de mucha importancia. El turismo en Aragón es un 7 % del PIB, muchísimos turistas llegan al Pirineo, pero no solo es por eso, sino porque en estos momentos es una carretera peligrosa, una carretera de difícil trazado, un trazado muy virado, pegado al embalse de Yesa, también famoso y conocido por otras circunstancias. Por cierto, el embalse de Yesa, que también está siendo recrecido por el Gobierno de España. Por eso, dada la complejidad de la ejecución de la obra y la necesidad de la misma, le preguntamos sobre los plazos y la previsión que tiene el Gobierno al respecto. Queremos ser prudentes, pero, qué duda cabe que lleva muchos años de retraso esta obra, como tantas en España. Esta infraestructura se paralizó durante bastante tiempo, quizá por la crisis económica, y hay muchos tramos que son necesarios; la terminación de las autovías A-21, A-22 y A-23, que pueden parecer muchas dicho así pero que son tramos pequeños que van conectando una autovía con otra y que da todo el sentido a una gran infraestructura que empieza en el País Vasco, enlaza hasta Lérida y de ahí con el resto de Cataluña, sabiendo además que la parte navarra ya se ejecutó en su momento con rapidez. Le preguntamos por las intenciones del Ministerio de Fomento con respecto a esta autovía.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 48

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Blasco.
Tiene la palabra, señor Niño.

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

Señor Blasco, me hubiera gustado contestar también al señor Suárez, pero como esto queda registrado, tendrá conocimiento de mi respuesta. Evidentemente, estamos hablando de la autovía de los Pirineos, la A-21, que conectará Pamplona con la futura autovía Mudéjar, la A-23, Jaca, y que conformarán, una vez finalizadas ambas infraestructuras, junto con la A-22 entre Lleida y Huesca, un nuevo eje de gran capacidad que comunicará el corredor mediterráneo y la cornisa cantábrica. Este nuevo eje ofrecerá una alternativa de alta capacidad a las actuales carreteras convencionales, la N-330, de la que ha hablado y que conecta con Francia en el túnel de Somport, y la N-240, lo que supondrá un importante avance desde el punto de vista funcional en las condiciones existentes de comunicación en el Valle del Ebro, que beneficiará el tráfico de viajeros y el tráfico de mercancías de largo recorrido y que contribuirá al desarrollo del turismo, una actividad en crecimiento en esta zona y que fomentará, por tanto, la actividad económica en el Alto Aragón y el desarrollo de este corredor de comunicación transversal. Por tanto, estamos hablando del desarrollo de un eje que es prioritario y estratégico para el Ministerio de Fomento. En este sentido, desde la pasada legislatura se han conseguido importantes logros y avances para la consecución de este eje, desbloqueando la ejecución de tramos que fueron paralizados fundamentalmente en el año 2010 con la negada crisis económica. Todo ello aparte de poder reactivar las obras licitando otras en nuevos tramos y avanzando en el desarrollo de obras que he de confesar que son complejas pero en las que estamos trabajando de manera intensa.

En la A-21 entre Jaca y el límite de Pamplona, estamos hablando de una inversión, cuando esté acabada la infraestructura, de 510 millones de euros para un recorrido de 57,5 kilómetros. Como conocen sus señorías, se puso en servicio en el año 2013 el tramo Tiermas, límite de las provincias de Navarra y Zaragoza, con el que se daba continuidad a la autovía del lado navarro y que capta gran parte del tráfico de medio y largo recorrido de la antigua N-240. Las obras, que fueron paralizadas en el año 2010, han sido reactivadas. Concretamente, en mayo de 2014 se reactivaron las obras correspondientes al tramo entre el enlace de la A-1601 y Sigüés, que han sido finalizadas y se pusieron en servicio en septiembre de 2015. A su vez, en septiembre de 2014, retomamos las obras del tramo Jaca oeste-Santa Cilia, que actualmente avanzan a buen ritmo y que a día de hoy tienen un nivel de ejecución del 61 %, estando prevista su finalización o el plazo vigente de las obras por decirlo en términos más adecuados técnicamente en el año 2019.

En octubre de 2016 se reactivaron las obras entre Santa Cilia y Puente la Reina, que actualmente tienen un grado de ejecución del 51 %, estando prevista la finalización de las mismas, según el programa vigente de las obras, a comienzos del año 2019. Además, hemos licitado el pasado 11 de septiembre de 2017 —obra por la que también pregunta su señoría— las obras entre Sigüés y Tiermas, obras que han sido reclamadas por el Gobierno de Navarra. A su vez, hemos aprobado los proyectos constructivos de los tramos Jaca norte y Jaca oeste y Puente la Reina límite con la provincia de Zaragoza.

Me voy a referir a la previsión por la que pregunta su señoría del tramo Sigüés-Tiermas. Como conoce, estamos hablando de una inversión de 74,9 millones de euros y de una longitud de 6,6 kilómetros. El contrato fue licitado el pasado 11 de septiembre, con un plazo de ejecución de treinta y seis meses y está prevista la adjudicación de las obras próximamente. Le digo lo mismo que le decía antes a su compañera Teófila Martínez, que el hecho de tener un presupuesto prorrogado supone que los plazos de tramitación administrativa hasta la ejecución de las obras sean superiores a los normales, debido a que aparecen nuevos trámites. Una vez que estén adjudicadas las obras y una vez que se hagan los trámites administrativos correspondientes, se iniciarán las obras, que esperamos que sea dentro de este primer semestre. Esta obra se desarrolla sobre la N-240 que, como bien ha dicho, discurre por la ribera norte del embalse de Yesa, en la provincia de Zaragoza, entre los tramos de la autovía Pamplona-Tiermas y Sigüés-límite provincia de Huesca. Actualmente, la carretera no reúne unas condiciones adecuadas para el itinerario del que forma parte, ya que estamos hablando de un trazado sinuoso y con limitación de velocidad de 60 kilómetros por hora. El recorrido actual es de 10,5 kilómetros y lo vamos a dejar en 6,6 kilómetros, lo cual traerá como consecuencia una reducción importante del tiempo de viaje. De este modo, la ejecución y finalización de este tramo va a suponer que la autovía contará con una continuidad a lo largo de 72 kilómetros entre Pamplona y el límite con la provincia de Huesca. En el resto de los tramos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 49

están a nivel de proyecto, casi aprobado, seguiremos cubriendo las etapas y licitando las obras, lo cual permitirá que este itinerario pueda gozar de las características de un eje transversal que comunicará Navarra con Cataluña.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **DEL DIPUTADO DON JOAN RUIZ I CARBONELL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE REINICIO DE LAS OBRAS DE «COLL DE LILLA» UBICADO EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-27 ENTRE VALLS Y MONTBLANC (TARRAGONA). (Número de expediente 181/000640).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 21 del Grupo Parlamentario Socialista, que va a formular el diputado don Joan Ruiz i Carbonell. Tiene la palabra.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Gracias, señor presidente.

Pregunto por el último tramo de la nueva autovía, la A-27, que va a sustituir, por seguridad y por motivos económicos, a la antigua N-240, que tiene tramos con gran cantidad de accidentes que llenan las portadas de los medios de comunicación de las localidades por las que atraviesa. Será una vía de gran capacidad que unirá Tarragona —su puerto—, Reus —su aeropuerto—, la Costa Dorada, Port Aventura, Vandellós, los polígonos petroquímicos, una zona nuclear, los polígonos industriales y una gran zona turística con el Valle del Ebro, el litoral Cantábrico y la meseta gracias a su enlace pasado Montblanc con la AP-2. Tras numerosas dificultades tanto de tipo técnico como económico, desde que en 2003 se aprobó el estudio informativo, los usuarios de los tramos de autovía ya en uso se encuentran con unos kilómetros de curvas en subidas y bajadas —un tramo de la antigua N-240— que, como dice mi amigo Joan Manuel, que vive precisamente en Lilla, son propias de esas etapas de las montañas del Tour que a veces vemos por televisión. Cuando en noviembre de 2016 el ministro de Fomento anunció que se habían retomado las obras para llevar a cabo este último tramo entre Valls y Montblanc y que se terminarían en 2019, ayuntamientos, usuarios, transportistas, turistas, tejido empresarial de la zona, todos, quisimos creerle. Le quisimos creer. Y más cuando por las mismas fechas se explicó a los responsables de los ayuntamientos cercanos el proyecto y se dijo que ya tenían solución para el problema de las arcillas expansivas que tiene que atravesar el túnel que en buena parte ocupa este tramo, que estaba encargado un estudio para decidir si las mercancías peligrosas pasaban o no por allí y que las obras contaban —esto es muy importante— con la dotación presupuestaria para terminar la obra y ponerla en uso. Pero en este casi año y medio apenas hemos visto movimiento en las bocas del que tiene que ser el túnel, por lo que hemos tenido que preguntar lo que estaba pasando y no nos lo han puesto fácil en el ministerio. Leo dos respuestas escritas a preguntas mías. Una, de 19 de diciembre de 2016: La fecha de finalización es la prevista en los Presupuestos Generales del Estado. Otra, de 2 de octubre de 2017: Las previsiones del Gobierno son las recogidas en los Presupuestos Generales del Estado. Tengo varias más que dicen más o menos lo mismo, aunque a veces nos enteramos de alguna cosa por declaraciones a la prensa, sobre todo de quien parece el portavoz oficioso del Ministerio de Fomento en la zona, el alcalde de Montblanc, de Esquerra Republicana.

Solo le pido respuestas, en las que no hace falta que me dé muchos datos técnicos porque estoy convencido de que el ministerio tiene muy buenos profesionales. Lo que quiero es una respuesta que sirva para recuperar la credibilidad de todos; que tranquilice a turistas, a transportistas, a industriales y a todos los ciudadanos, que se hacen estas preguntas: ¿Continúa o no igual el compromiso en el tema de la dotación? ¿Ha aumentado, y en cuánto, el coste de la obra? ¿Ya tienen el estudio para decidir si las mercancías peligrosas pasarán o no por allí? Y, sobre todo, ¿nos puede decir cuál es el calendario de obras? ¿Cuándo se terminarán? Ya ve que es sencillo lo que pregunto. Contésteme, a ver si no me hace falta decir nada en la réplica.

Gracias.

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

Señor Niño.

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

Señor Ruiz, comparto con su señoría que hay que resolver el problema que hay en el Coll de Lilla en este momento y le voy a decir en qué situación estamos. Algún dato de carácter geográfico o técnico me va

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 50

a permitir su señoría que le dé para que veamos la dificultad de la obra, porque esa dificultad es la que nos lleva a la tramitación administrativa en la que ahora mismo estamos, pero le daré alguna información que le va a gustar porque supone que el tema está desbloqueado. En primer lugar, es un túnel de 1567 metros y forma parte del tramo Valls-Montblanc de la autovía A-27, donde le recuerdo a su señoría que en la legislatura anterior y en esta se ha trabajado de manera intensa. Las obras estaban paradas pero hemos conseguido desbloquearlas y avanzar en ellas. Sabe que las obras fueron paralizadas en mayo de 2010 e incluso estaba prevista la rescisión del contrato, algo que afortunadamente no hemos hecho porque ese trámite nos hubiera llevado a un recorrido bastante más largo del que está teniendo el desarrollo de esta actuación. Nosotros descartamos rescindir la obra y, de hecho, como bien ha dicho su señoría, ha sido retomada en noviembre de 2016. Al retomarse, lógicamente, se analiza la solución técnica de los problemas que realmente existían, porque ya le digo que en el año 2010, cuando se paraliza la obra, se había contemplado la rescisión de la misma, así como los problemas geotécnicos en el túnel de Coll de Lilla que, como bien dice su señoría, atraviesa terrenos expansivos y tiene presencia de anhídrita, que es una sustancia no recomendable para las personas que conocen la obra pública.

Ha sido necesario tramitar un modificado para adaptar las nuevas soluciones técnicas, posiblemente porque había un insuficiente desarrollo de los estudios geotécnicos que hubieran detectado realmente este problema, si bien es cierto que se conoce la geotecnia de un túnel cuando se está excavando. Esto ha llevado a la tramitación de un modificado y, por tanto, las obras, que se han retomado en noviembre de 2016, no han tenido el ritmo de ejecución que todos hubiésemos deseado. Este modificado se autorizó en abril de 2017 y se aprobó el pasado 22 de diciembre de 2017. Estamos hablando de un modificado especial, lo cual exige, dada la previsión de incremento económico de las obras, superior al 20%, una tramitación especial y, por tanto, es necesario que informe tanto el Consejo de Obras Públicas como el Consejo de Estado. Esta es la tramitación que estamos realizando actualmente. Una vez que culminen estos dos informes, se aprobará económicamente y ya las obras quedarán desbloqueadas, con un programa para poder finalizarlas. No sé si el plazo de 2019 lo podremos cumplir porque, una vez que se apruebe el modificado, habrá que adaptar el plazo correspondiente.

Respecto a la pregunta que me hace sobre el paso de mercancías peligrosas por el túnel de Coll de Lilla, como sabe su señoría, se ha realizado un estudio técnico que incluye un análisis de riesgos que está siendo en este momento analizado por la Dirección General de Carreteras para determinar bajo qué condiciones pueden pasar los vehículos de mercancías peligrosas por el túnel, porque a veces se da la paradoja de que el tráfico de mercancías peligrosas, habiendo un túnel, tendrá que seguir pasando por el Coll de Lilla. Se está analizando para permitir el paso de las mercancías peligrosas. Esto ocurre en todos los túneles —antes hablábamos de Somport, donde esto sucede— y hay que permitir el paso en determinadas condiciones. Esto es lo que se está analizando y espero que tenga una respuesta positiva, pero el estudio, como he dicho, ha sido ya concluido. En definitiva, estamos trabajando, se ha aprobado el modificado a finales del año pasado, que como decía tiene un importe superior al 20%, pero la legislación vigente en el momento en que se adjudicó la obra exige que tenga que tener un trámite especial, el informe del Consejo de Obras Públicas y el del Consejo de Estado, informes que espero que queden culminados a lo largo de este año.

Muchas gracias.

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

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Gracias por su respuesta, que además me ha parecido que era sincera. Me hubiera gustado que las fechas fueran más precisas, pero no le quepa duda de que haré llegar su intervención a todas aquellas personas que están directamente afectadas, entre otras cosas, porque creo que es bueno que todos sepamos a qué hemos de atenernos, pero también porque hemos de hacer seguimiento del tema. Es muy importante que los ayuntamientos y las entidades económicas del territorio, que tienen mucho interés en el tema, sepan a qué atenerse.

Gracias por la respuesta y por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Querría indicarle que en el entorno de Tarragona, aparte de todas las actuaciones y de que hemos finalizado ya varios tramos en esta autovía, la A-24, también en la zona de Montblanc estamos trabajando en la mejora de la seguridad vial con la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 51

Generalitat de Catalunya para realizar la firma de un convenio que permita el desvío de vehículos de la N-240, así como también de la N-340, a las correspondientes autopistas de peaje. Estamos ya en la parte final. No ha sido fácil poder articular este convenio, pero eso también contribuirá a la mejora de la seguridad vial.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA SARA CARREÑO VALERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE MEDIDAS PREVISTAS PARA GARANTIZAR EL PASO SEGURO DE LOS PEATONES EN LA GLORIETA DE AVENIDA DE ZARAGOZA Y AVENIDA DE LA PAZ EN LOGROÑO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/024229). (Número de expediente 181/000737).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta, que es la del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y que va a formular la diputada doña Sara Carreño Valero. Tiene la palabra.

La señora **CARREÑO VALERO**: Buenas tardes, señor Niño.

Es la segunda vez en tres meses que vengo a preguntarle por cuestiones relacionadas con el barrio de Los Lirios del Iregua en Logroño, y es que el abandono al que tienen sometido a este barrio por parte de las diferentes administraciones nos lleva a situaciones de inseguridad para los vecinos y vecinas que provocan que hoy esté aquí formulándole esta pregunta. Para refrescarle la memoria, le diré que este es el mismo barrio en el que constantemente se paran trenes de mercancías peligrosas, situación que viene motivando las protestas de los vecinos. **(El señor Vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia)**. Pero hoy en realidad le pregunto por otra cuestión que afecta, como digo, al mismo barrio logroñés, y es qué medidas tiene previstas el ministerio, si es que tiene prevista alguna, a corto plazo por supuesto, para garantizar el paso seguro de los peatones en la Glorieta de Avenida de Zaragoza y Avenida de la Paz en Logroño, que es la glorieta, en la circunvalación de Logroño, que los vecinos y vecinas de este barrio han de cruzar para conectar con la vía principal de la ciudad más cercana.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señora Carreño. Señor Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): Tengo que manifestarle que no tenía esta pregunta en el orden del día que me habían suministrado. Es una situación un poco paradójica. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. No quiero improvisar la respuesta, pero supongo que se podrá contestar en otra comparecencia o por escrito. Creo que su señoría optará por la primera alternativa y me comprometo a traerla. Lamento que haya sucedido esto, pero quizá han sido muchas preguntas y en el orden que me habían suministrado no figuraba. Lo lamento de verdad.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Carreño.

La señora **CARREÑO VALERO**: No se preocupe. Yo entiendo que son cosas que pasan. No obstante, sin esperar su respuesta, sí me gustaría explicarle un poco la situación, al menos para que usted se acuerde y para que cuando me la conteste, ya sea por escrito o ya sea oralmente, conozca la situación que preocupa a los vecinos y vecinas de este barrio.

Logroño es una ciudad que ha crecido a base de planes parciales, lo que provoca que no haya una accesibilidad integral. Es una ciudad que se construye un poco como Frankenstein, se van haciendo diferentes construcciones fruto de las burbujas inmobiliarias y esto provoca el aislamiento de algunos barrios y en consecuencia de los vecinos y las vecinas que los habitan. En concreto, el barrio de Los Lirios de Iregua se construye a inicios de los años dos mil, aunque había sido proyectado ya en los ochenta, y está a las afueras de la ciudad. En el momento en que se proyecta, el plan urbanístico no resuelve el acceso del barrio a la vía principal de la ciudad, y es que quedan divididos el barrio y la vía principal de la ciudad por la A-13, una autovía que cruza, que es la circunvalación de Logroño. Esta autovía deja a siete barrios a un lado de la ciudad, pero en este caso es más preocupante. ¿Por qué? Porque más adelante se van construyendo viviendas, se había proyectado un centro médico y un centro escolar, pero finalmente se abandonan dichas construcciones, lo que provoca una necesidad constante de cruzar al otro lado de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 460

14 de marzo de 2018

Pág. 52

ciudad, a la otra vía principal, puesto que el barrio no tiene los servicios básicos. Cuando cruzan esta autovía, que hay que decir que tiene un tráfico muy denso puesto que en él están las salidas a Pamplona y Zaragoza, además de a cuatro polígonos industriales y un centro comercial, en el que los coches circulan hasta a 80 kilómetros por hora, se encuentran con la situación de que no existe otra alternativa para cruzarlo más allá del propio cruce por la autovía a pie, en un paso de peatones en el que ni tan siquiera hay un semáforo. En el año 2003, cuando se inaugura el centro comercial, fallece un peatón en un atropello, y los atropellos no mortales pero sí incidentes han sido constantes, hasta el punto de que recientemente se ha atropellado a una mujer que llevaba un carrito de bebé y eso provoca la indignación por parte de los vecinos y vecinas, que empiezan una peregrinación por administraciones para buscar una solución.

En el año 2015 se había proyectado por parte del ayuntamiento una pasarela. En el año 2016 se anuncia que se construirá, que es prioritario, pero finalmente seguimos en el año 2018 y no se acaba de construir. Como decía, los vecinos y vecinas inician esta peregrinación buscando una solución, piden incluso que se ponga al menos un semáforo, y ni tan siquiera se atiende esta demanda que parece razonable. Esto lleva a todos los vecinos y vecinas a manifestarse cada viernes a lo largo de meses pidiendo simplemente un paso seguro o un semáforo. Tras haber preguntado a diferentes administraciones, la demarcación de Carreteras del Estado de La Rioja y la Jefatura Provincial de Tráfico contestan que existen otros pasos que pueden utilizar los vecinos. ¿Qué ocurre? Que uno de estos dos pasos es un paso privado de un centro comercial que en ocasiones puede estar cerrado y el otro está muy alejado, está a trescientos metros. Voy a enseñarle una foto porque así se suele entender mejor. **(Muestra un plano)**. Este es el barrio. Los vecinos tienen que llegar aquí y cruzan por aquí, por esta autovía, a pie. La solución que tienen es recorrer todo esto para llegar al mismo punto. Esto es algo que al final la gente no hace. Aunque exista, optan por la vía más corta, no solamente por la distancia, sino porque además el otro paso está en una zona inhóspita donde no hay negocios, donde no hay casi iluminación, y ya no es solo una cuestión de distancia, es una cuestión a veces también de miedo. Una joven que tiene que volver a casa por la noche, probablemente tenga miedo de cruzar esa zona.

Se lo pido a la Administración General del Estado porque, al ser una autovía, es competencia estatal, pero querría que las diferentes administraciones se den cuenta de que aquí hay un problema al que deben dar solución porque es una demanda de lo más lógico y normal para los logroñeses y logroñesas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Carreño, parece ser que la razón por la que el señor Niño no tenía esta pregunta se debe quizá a un malentendido que yo he tenido con el portavoz de su grupo respecto de que había sido retirada. Finalmente estaba en el orden del día, pero sí en la sesión parlamentaria había sido informado por mí, como acabamos de confirmar, de tal circunstancia. Es el típico malentendido. Lo lamentamos. Le agradezco mucho su actitud, que dice mucho de usted, y estoy seguro de que el señor secretario general procurará dar respuesta en el plazo más inmediato posible a sus inquietudes.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Niño González): La respuesta se la puedo dar en comparecencia en la Comisión o por escrito de manera detallada, como suelo hacer. Como quiera su señoría. Me ofrezco voluntariamente. Yo encantado de comparecer aquí.

La señora **CARREÑO VALERO**: Como usted prefiera. Lo que yo quiero realmente es que tomen nota del problema, ya me lo respondan por escrito u oralmente, porque es algo importante.

El señor **PRESIDENTE**: Le reitero las gracias, señora Carreño.

Gracias a sus señorías. Recuerdo a los portavoces que vamos a tener una brevísima reunión de Mesa y portavoces para hablar de la próxima sesión. Gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y cuarenta minutos de la noche.

CORRECCIÓN DE ERROR:

En el *Diario de Sesiones* número 449, correspondiente a la Comisión de Fomento, sesión 25, celebrada el miércoles 21 de febrero de 2018, en las páginas 24 y 25, cuando dice: «doña Raquel Alós y señora Alós», debe decir: «doña Raquel Alonso». Asimismo, en la página 24 donde dice: «La señora Alós López», debe decir: «La señora Alonso Hernández».