



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 642

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 36

celebrada el jueves 18 de octubre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Del diputado don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca de la mejora del transporte público en el área del Camp de Tarragon (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/026908). (Número de expediente 181/000907) 3
- Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre cumplimiento del compromiso contraído de licitar en 2018 las obras del primer tramo de la autovía A-76 entre A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras. (Número de expediente 181/001226) 6
- De la diputada doña Esther Peña Camarero, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre previsiones acerca de la pasarela peatonal sobre la BU-11 en el barrio del Crucero. (Número de expediente 181/001300) 8
- De la diputada doña Ana María Zurita Expósito, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones de financiación para satisfacer la totalidad de las anualidades del compromiso derivado del convenio de carreteras con la Comunidad Autónoma de Canarias. (Número de expediente 181/001236) 9
- Del diputado don Ricardo Cortés Lastra, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre avances producidos para la mejora del acceso al Puerto de Santander desde la A-67. (Número de expediente 181/001306) 12

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 2

- Del diputado don Carlos Rojas García, en sustitución de doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre estado de las infraestructuras en la provincia de Granada que son competencia del Gobierno central. (Número de expediente 181/001255) 13
- De la diputada doña Isabel Cabezas Regaño, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre Situación de la conversión de la carretera N-432 en autovía A-81. (Número de expediente 181/001257) 16
- Del diputado don Sergio Pascual Peña y de las diputadas doña Ana Marcello Santos y doña Eva García Sempere, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre trabajos para la reapertura del tren Ruta de la Plata (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/035036). (Número de expediente 181/001266) 17
- Del diputado don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre motivos y justificación de la necesidad y prioridad de ampliar carriles de la autovía A-2 en el tramo entre Martorell e Igualada, así como reuniones que ha mantenido con representantes de los Ayuntamientos afectados por este proyecto (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034984). (Número de expediente 181/001278) 20
- De los diputados don Jaume Moya Matas y don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca de destinar una partida de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 para bonificar la circulación de vehículos por la AP-2 entre Soses y Montblanc, con el fin de descongestionar el tráfico por la N-240 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/034994). (Número de expediente 181/001288) 21
- De la diputada doña Isabel Franco Carmona, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre proyecto de las obras de L.A.V. Sevilla-Huelva (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/035467). (Número de expediente 181/001289) 24
- De la diputada doña Rosa Ana Alonso Clusa, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca de la revisión de la Orden 36/2015 de 24 de febrero, sobre criterios a aplicar en la iluminación de carreteras a cielo abierto y túneles, para mejorar la seguridad y la visibilidad en las carreteras de Cantabria afectadas por la misma. (Número de expediente 181/001297) 26
- Del diputado don Antonio Quintana Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración de la puesta en servicio del paso inferior en la V-30 en Xirivella. (Número de expediente 181/001302) 27
- Del diputado don Gonzalo Palacín Guarné, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre avances producidos en las obras del tramo Siétamo-Huesca de la autovía A-22. (Número de expediente 181/001307) 28
- Del diputado don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca del mantenimiento de los servicios de Talgo y Euromed que circulan por la estación de Tarragona ciudad con la puesta en marcha del corredor del Mediterráneo. (Número de expediente 181/000809) 30

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 3

- De la diputada doña Carmen Valido Pérez, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre planes alternativos a la gestión aeroportuaria con sistema AFIS en el aeropuerto de El Hierro cuando se agudiza con situaciones de alertas por avisos meteorológicos, ocasionando cancelaciones y retrasos que se acumulan a última hora de la tarde en dicho aeropuerto. (Número de expediente 181/000858) 30
- Del diputado don Luis Salvador García, en sustitución del diputado don Miguel Ángel Garaulet Rodríguez, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre previsiones acerca de incrementar la capacidad de infraestructuras e instalaciones de alguno de los puertos competencia de la Administración General del Estado. (Número de expediente 181/001172) 31
- Del diputado don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre opinión del Gobierno acerca de si los problemas de los servicios de Cercanías se deben a una mala estrategia de desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria. (Número de expediente 181/001184) 33
- Del diputado don Miguel Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre incidencia en la puesta en marcha del Plan de Cercanías de Valencia del retraso en la aprobación del Plan de Material Rodante Renfe Operadora 2018-2028. (Número de expediente 181/001231) 35
- De la diputada doña Ana María Zurita Expósito, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre previsiones de continuidad de subvenciones al transporte por carretera para la Comunidad Autónoma de Canarias hasta el año 2020. (Número de expediente 181/001235) 37
- De la diputada doña Rosana Pastor Muñoz, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre futuro de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de Valencia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/035318). (Número de expediente 181/001290) 39
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre número de incidencias, reclamaciones y denuncias que registraron los trenes S598 en materia de accesibilidad en Andalucía. (Número de expediente 181/001291) 42

Se abre la sesión a la una y diez minutos de la tarde.

PREGUNTAS:

- **DEL DIPUTADO DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA DEL CAMP DE TARRAGONA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/026908). (Número de expediente 181/000907).**

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenos días, señorías.

Comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento dando la bienvenida al secretario general de Infraestructuras, don José Javier Izquierdo Roncero, una vez más con nosotros, y vamos a despachar, en primer lugar, las preguntas dirigidas a este alto cargo —como les hemos informado— para, a continuación, hacer las preguntas a la secretaria general de Transportes. Son un total de catorce preguntas las destinadas a este primer compareciente. Me informan de que la primera de las personas preguntantes, la diputada doña Esther Peña Camarero, se va a retrasar. Por deferencia a ella, vamos a pasar a la siguiente pregunta y cuando se incorpore le daremos la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 4

Por tanto, empezamos por la segunda pregunta, relativa a las previsiones acerca de la mejora del transporte público en el área del Camp de Tarragona, que procede de una pregunta al Gobierno con respuesta escrita y que va a formular don Félix Alonso Cantorné.

Tiene la palabra.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias y bienvenido, señor secretario.

La movilidad de las personas es un derecho social que es necesario garantizar y la mejor fórmula acostumbra siempre a ser el ferrocarril. Usted ya sabe que el área del Camp de Tarragona es la segunda más importante de toda Cataluña y la primera en crecimiento, porque el área de Barcelona cada vez está más colapsada a este nivel. Por tanto, tiene una capacidad importantísima —tanto de movimiento de personas, pasajeros, como de mercancías— en la comunidad autónoma de Cataluña, nuestra nación. Por ello, sería necesario aprovechar todas las infraestructuras que en estos momentos mantenemos para darle salida en el futuro a ese movimiento tanto de personas como de mercancías. Y esas infraestructuras ya existen. Algunas, desgraciadamente, están en desuso y nosotros entendemos que, tarde o temprano, se tienen que poner en acción porque, si por lo que apostamos es por el transporte de mercancías en ferrocarril, lo que no podemos es seguir haciendo carreteras —como luego veremos en otra pregunta— y no hacer nunca ningún ferrocarril convencional. Evidentemente, hemos gastado mucho dinero —que posiblemente algunos han considerado que era necesario— en la alta velocidad, pero en lo que es el tren normal, el tren de las personas —los viajeros de la alta velocidad también son personas— pocas veces hemos invertido en nueva infraestructura, por no decir nunca, en estos últimos años.

En el área del Camp de Tarragona entendemos que sería necesario un sistema que uniera en forma circular las diferentes ciudades y poblaciones, y nos encontramos con una situación en la que en ciudades importantes como Valls, Reus, Sant Vicenç de Calders —que sería lo que entenderíamos también como el Vendrell— y Tarragona, podrían utilizarse de forma circular dos sistemas ferroviarios, tanto el de la antigua línea Reus-Roda, en estos momentos cerrada —que exigimos y le pedimos una y otra vez al ministerio que la vuelva a abrir—, y luego una situación un tanto compleja que es la estación de la Plana-Picamoixons, que desde hace muchos años podría haberse solucionado simplemente con un viaducto que haría que la circulación entre los diferentes trenes y las diferentes poblaciones fuera una cosa normal y, como he dicho antes, uniría las ciudades de Valls con Reus y el Camp de Tarragona, sin perder conexión con Sant Vicenç de Calders, que en este caso también es Baix Penedès. O sea, estamos uniendo Tarragonès Alt y Baix Camp y también con el Baix Penedès. Asimismo, podría conectarse con Mora la Nova, lo que permitiría que los trenes de mercancías de la R-15 pudieran entrar con ancho ibérico, llegar a Reus y conectar también otra vez con la Plana-Picamoixons y San Vicenç del Calders; y en momentos punta o en momentos de dificultades tener diferentes opciones para que los trenes de mercancías o de pasajeros lleguen hasta Barcelona ciudad en caso de que fuera necesario. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

Se trata de una inversión que nosotros entendemos que es relativamente pequeña comparada con otras inversiones, y que facilitaría el futuro de lo que es la conexión del área urbana del Camp de Tarragona y que potenciaría y daría salida tanto a pasajeros como a mercancías. Creemos, por tanto, que es necesaria esa inversión y queremos saber cuál es el planteamiento del ministerio, si tiene previsto hacer algún estudio, si tiene previsto hacer algún proyecto, y en el futuro, si es necesario, abrir tanto la Reus-Roda —lo he repetido varias veces— como el tema de la conexión en la Plana-Picamoixons, que es una pequeña inversión en un viaducto.

Muchas gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITTSA** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor vicepresidente. Buenos días a todos los presentes. Muchas gracias por su pregunta, señor Alonso.

En relación con esta cuestión, yo comparto con usted una preocupación, en primer lugar, por lo que supone la movilidad para los ciudadanos; nosotros en el Ministerio de Fomento consideramos la movilidad como un derecho y, por tanto, una obligación de los poderes públicos de abordar esta demanda de un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 5

servicio público a través de lo que tiene que ser un derecho efectivamente de ciudadanía, un derecho que garantice el acceso en condiciones razonables y adecuadas a los lugares de trabajo, de residencia, de ocio y, por tanto, en ese punto del planteamiento compartimos totalmente con ustedes la posición. En el caso concreto que usted me plantea, nosotros en primer lugar queremos trasladar que somos conscientes de que hay algunas demandas que se plantean desde el territorio que se hacen con planteamientos muy razonables, muy sensatos, en muchas ocasiones con planteamientos que además ponen de manifiesto que, evidentemente, quienes viven en el territorio lo conocen mejor que quienes estamos en los despachos del ministerio. Por tanto, es muy de agradecer que haya este tipo de iniciativas por parte de los ciudadanos o de los representantes de los ciudadanos que viven en cada territorio y que nos trasladan estas demandas de movilidad.

Respecto a la solución que usted plantea, me gustaría relatar que en este marco yo confío en que los tiempos sigan cambiando, que seamos capaces de recuperar o de seguir, como hemos empezado, manteniendo el diálogo institucional con las instituciones de Cataluña, fundamentalmente con la Generalitat, a través de las comisiones que están previstas en el estatuto de autonomía: por un lado, la Comisión bilateral, de la que depende una subcomisión de infraestructuras, y por otro lado, como hicimos recientemente el lunes pasado, a través de la comisión prevista para el desarrollo de la disposición adicional tercera del estatuto de autonomía.

En ese sentido, aunando un poco ambas cuestiones: la vocación de proponer soluciones desde el territorio y la voluntad de diálogo que tiene este Gobierno con las instituciones de Cataluña, creo que tenemos que encontrar un punto de acuerdo —algo que nosotros hemos trasladado al Gobierno de la Generalitat— de abordar la planificación de las rodalies en el conjunto de Cataluña, fundamentalmente en los entornos urbanos de Barcelona y de Tarragona, que son los núcleos urbanos más densamente poblados y con más demanda de transporte, no solo en esos dos, pero obviamente son los más prioritarios. Por tanto, creemos que estas soluciones son interesantes para ser tenidas en cuenta y abordarlas conjuntamente en la planificación y en la programación de futuras inversiones. Digo esto porque en este momento yo ya conocía algunas de estas demandas a través de algunos representantes de mi partido político, pero creo que es importante que se hagan llegar al ministerio por cauces más formales, que haya una demanda real del territorio, porque hasta ahora tengo que decirle que, en relación con el viaducto que usted nos plantea, en distintos documentos que conocemos, que tiene el ministerio y que han emanado de la Generalitat o de otras instituciones, no tenemos esta petición concreta. No quiere decir, por tanto, que la descartemos, ni mucho menos, la conocemos, pero creo que debemos aprovechar los cauces que tenemos, los que establece el estatuto de autonomía, para que entre todas las administraciones que tenemos que trabajar en este caso en el Camp de Tarragona planifiquemos coordinadamente, programemos y abordemos las inversiones que sean necesarias.

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

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muy rápido. Le agradezco que nos dé la capacidad de poder discutir en Cataluña lo que nosotros consideramos importante. Me alegra mucho que me haya dado esta respuesta porque quiere decir que, lógicamente, la Generalitat y los pueblos del territorio no han movido el dedo que correspondía, no han trabajado lo que deberían haber trabajado. No se preocupe, ya nosotros nos pondremos al caso, espero que con otros grupos políticos, porque entendemos que muchas veces, también desde Barcelona, se olvidan del resto de las provincias, de las otras demarcaciones, y en este caso concreto en Tarragona es habitual y, desgraciadamente, muchas veces no piensan en el ferrocarril. Por tanto, ya ayudaremos a buscar soluciones al Camp de Tarragona en su movilidad ferroviaria, y espero que los demás grupos políticos también estén por la labor.

Gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Haré dos reflexiones. Esta no es una cuestión que planteemos estrictamente con Cataluña, yo estoy encantado de recibir propuestas de ordenación del transporte público, de inversiones en infraestructuras de cualquier territorio. Insisto en mi primera reflexión, creo que quienes viven en el territorio lo conocen seguramente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 6

mejor, conocen mejor sus necesidades y, desde luego, tienen tanta o más capacidad que el Ministerio de Fomento para plantear las soluciones a los problemas que hay en cada territorio. No es algo exclusivo de Cataluña, aunque estemos abordando un caso específico de su comunidad autónoma.

Yo le decía que no creo que haya un problema de que los ayuntamientos hayan o no trasladado los deberes. Me consta que hay documentos consensuados por distintos ayuntamientos. Ya hablamos en la pasada Comisión, en mi anterior comparecencia, de distintos problemas con algunas de las líneas que hay que levantar, donde no hay acuerdo por parte de todos los ayuntamientos, pero sí me consta que existen documentos consensuados, cuestiones en las que todos están de acuerdo y que, por tanto, se nos hacen llegar, y en particular esta en concreto no está ahí. Es importante señalar esto. Nosotros lo sabemos y, como digo, en el ánimo de colaborar con las instituciones catalanas, ayuntamientos y Generalitat, me parece muy importante y saludable abordar una planificación conjunta.

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

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE CUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO CONTRAÍDO DE LICITAR EN 2018 LAS OBRAS DEL PRIMER TRAMO DE LA AUTOVÍA A-76 ENTRE A VEIGA DE CASCALLÁ-O BARCO DE VALDEORRAS. (Número de expediente 181/001226).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos a la pregunta número 3, sobre el cumplimiento del compromiso contraído de licitar en 2018 las obras del primer tramo de la A-76 entre A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras, que formula el señor Delgado. Tiene la palabra.

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

Señorías, señor secretario general, el anterior secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del ministerio, con fecha de 20 de abril de 2018, resolvió aprobar el expediente de información pública del proyecto de trazado dentro de esta A-76 del tramo A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras con una serie de prescripciones en la provincia de Ourense. La longitud de la actuación es tan solo de 8,5 kilómetros, el presupuesto estimado de ejecución de 41,85 millones de euros, IVA incluido, y en estos momentos con diferencia es el tramo más avanzado de la proyectada A-76, que permitirá unir Ponferrada y Ourense por las comarcas de Valdeorras, Quiroga y Lemos mediante una vía de gran capacidad de una longitud aproximada de 125 kilómetros. Sin duda es un eje estratégico para la vertebración de Galicia interior y para el acceso a Galicia desde Castilla y León y la Meseta, porque está conectado con la autovía del noroeste A-6, y es una autovía cuyo trazado se basa en el máximo aprovechamiento de la calzada de la actual carretera N-120, que va a aumentar la capacidad de corredor existente, que va a mejorar notablemente los tiempos de recorrido y las condiciones de seguridad de los usuarios. Va a evitar el paso por numerosos núcleos presentes a lo largo de todo el trazado de la N-120. Sin duda, será un trazado económicamente eficiente, integrado en el territorio y viable en términos ambientales. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 hay una partida de 3 millones de euros para completar el proyecto y, una vez aprobado, licitar las obras correspondientes al tramo al que hago referencia.

La pregunta es concreta. ¿Cumplirán ustedes lo que está previsto? ¿Aprobarán antes de que termine el año el proyecto? ¿Licitarán las obras de este tramo?

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Delgado. Para su contestación, el señor Izquierdo tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor vicepresidente.

En relación con esta infraestructura, creo que usted tiene información de primera mano, a través de esa respuesta que usted conoce del anterior secretario de Estado, del estado de tramitación de esa infraestructura. El proyecto de trazado fue sometido a información pública y, en estos momentos, se está redactando el proyecto constructivo, que es una actuación compleja desde el punto de vista técnico y lleva unos tiempos marcados en los contratos. Estos contratos los hemos heredado del anterior Gobierno y son los que marcan los plazos de ejecución. Dicho esto con arreglo a los plazos que están marcados en esos contratos, la previsión de finalización de redacción del proyecto constructivo está prevista para mayo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 7

de 2019. Esas son las fechas que nosotros hemos heredado del contrato de redacción del proyecto constructivo que ya teníamos y la tramitación a la que usted hacía mención anteriormente continúa.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, señor secretario general.

La verdad es que las informaciones que usted recibe más las informaciones que yo he recibido anteriormente vienen siempre del mismo lugar, de la Dirección General de Carreteras de la Demarcación del Estado en Galicia, y las informaciones que a mí y a la sociedad valdeorresa se nos han trasladado por conductos oficiales es que el proyecto iba a ser aprobado, inexcusablemente, antes de que terminase este año. Estamos hablando del proyecto de una carretera de 8,5 kilómetros, no de una carretera de 85 kilómetros. Estamos hablando de unas prescripciones que establece la aprobación del trazado, que son las que son y las que aquí se enumeran, que no revisten ningún tipo de complejidad desde el punto de vista administrativo y funcional. Esta demora no la podemos admitir, demora de la que, además, nunca nos advirtieron las mismas personas que elaboran los dosieres con los que usted comparece aquí y nos informa. Hay una partida presupuestaria de 3 millones de euros en este presupuesto con esa finalidad que yo le decía y estas informaciones que yo traslado en sede parlamentaria son las que responsables socialistas han estado trasladando también en etapas anteriores. Hace bien pocas fechas, el señor alcalde de Valdeorras, del Partido Socialista, un dirigente político importante en ese territorio, también expresó claramente que la previsión era que se sacase a concurso este proyecto antes de que concluyera el año 2018, que es la misma información que nosotros manejábamos.

Le pido encarecidamente que se tomen en serio esta autovía A-76. El impulso que hay que darle no pasa por que se dilaten *sine die* los plazos que habían sido comprometidos, pasa por que se actúe y se impulse políticamente la actuación del ministerio para que lo que está comprometido finalmente se cumpla. Le vuelvo a reiterar que cumplan con el compromiso de licitar la obra y, sobre todo, con el de aprobar el proyecto constructivo antes de que finalice este año. Aprovecho para decirle que están también pendientes de resolver las alegaciones del proyecto de trazado de otro de los tramos, el tramo leonés entre Villamartín de la Abadía y Requejo. Fue aprobado, provisionalmente, el 19 de marzo de 2018 y su proyecto de trazado debe estar también antes de fin de año aprobado definitivamente.

Valdeorras y El Bierzo necesitan esta autovía. Llevamos desde el año 2005, cuando empezó el estudio informativo de la misma, en tramitación. Cuando nosotros llegamos en 2011, estaba sin emitir todavía la declaración de impacto ambiental y sin aprobar definitivamente el estudio informativo. Esos trámites se fueron cumplimentando. Licitamos en el año 2014 los proyectos de dos de los tramos, el de Villamartín de la Abadía-Requejo y el de A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras. En el año 2017 hemos procedido a licitar el tramo intermedio. Se ha adjudicado recientemente otro de los tramos de Monforte de Lemos, pero este en concreto, el de A Veiga de Cascallá-O Barco, es el que está en condiciones reales como para poder actuar de una manera más diligente. Le pido encarecidamente, señor secretario general de Infraestructuras, que impulsen políticamente este proyecto y se acorten y aceleren los plazos. Valdeorras y El Bierzo necesitan ver ya obras en esta ansiada autovía.

Muchísimas gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor vicepresidente.

Señor Delgado, yo creo que tendríamos que convenir en una cosa en este tipo de preguntas, porque yo de su intervención deduzco una cosa que me preocupa en cierta manera. Usted viene a decir que los informes que emiten los técnicos del Ministerio de Fomento han cambiado desde que hemos llegado los actuales responsables al actual Gobierno, y creo que esa es una afirmación poco cuidadosa con el trabajo de los técnicos del Ministerio de Fomento. Por lo tanto, le pediría en ese aspecto que tuviese un poco de cautela, porque probablemente lo que haya ocurrido es que, desde un supuesto impulso político, se hayan dicho plazos a la sociedad orensana que no estaban ajustados a la realidad. Eso, en mi opinión, es lo que ha ocurrido, algo muy distinto a lo que usted trata de trasladar, que es una supuesta demora en la ejecución de los contratos. Una cosa es el impulso político, que no le quepa la menor duda de que se le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 8

está dando a todos los proyectos que estaban en marcha, y otra cosa es que usted quiera que los técnicos hagan su trabajo en unos tiempos que son realmente imposibles de materializar.

Yo le he dicho la fecha que dice el contrato, porque es la fecha a la que nos tenemos que atener todos y es la fecha real y cierta en este momento. A la fecha que pudiera comentar el anterior secretario de Estado o el anterior ministro podría ponerle decenas, cuando no centenares, de ejemplos de cómo en toda España se han puesto fechas y ejemplos que estaban muy alejados de la realidad. Creo que hacemos un flaco favor a la pedagogía que, en mi opinión, tenemos que hacer los políticos hacia los ciudadanos en la ejecución de las infraestructuras cuando asumimos compromisos especialmente en fechas que se alejan de la realidad. Y eso es lo que, en mi opinión, ha ocurrido en este caso.

Yo le pediría nuevamente que respete el trabajo de los funcionarios del Ministerio de Fomento, que respete la labor de las asistencias técnicas, que, como usted comprenderá, querrán acabar cuanto antes su trabajo y cobrar cuanto antes el contrato de asistencia técnica que tienen para redactar los proyectos, y que les dejemos trabajar y se compruebe lo que hay que hacer. Además, este proyecto, como todos los proyectos, requiere someterse a una auditoría de seguridad vial, y ya le aseguro que si hay una prioridad en este ministerio es la seguridad en las infraestructuras. Por tanto, impulso todo el del mundo para que no haya parones injustificados, por supuesto, pero dejemos trabajar a los técnicos con rigor y con todas las garantías de seguridad. Y le repito, el plazo que le doy es el del contrato que este Gobierno ha heredado del anterior Gobierno del Partido Popular.

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

— DE LA DIPUTADA DOÑA ESTHER PEÑA CAMARERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA PASARELA PEATONAL SOBRE LA BU-11 EN EL BARRIO DEL CRUCERO. (Número de expediente 181/001300).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Si les parece, ya que se encuentra con nosotros la autora, pasamos a la primera pregunta, sobre previsiones acerca de la pasarela peatonal sobre la BU-11 en el barrio del Crucero, que formula doña Esther Peña Camarero. Tiene la palabra.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Muy buenos días. Gracias, presidente.

Bienvenido a esta casa, secretario general, y antes de comenzar no puedo dejar de agradecerle su colaboración y ayuda en la resolución de los problemas relacionados con Fomento que tenemos los burgaleses, que son muchos, tras siete años en los que no se ha movido un papel en favor de Burgos por parte del Partido Popular. Han sido siete años de bloqueo de todas y cada una de las infraestructuras que necesitamos para poder mantener la importante posición y de nudo logístico que siempre ha significado Burgos. El dique seco al que nos han sometido no solo tiene que ver con las grandes obras, sino también con las pequeñas, con las que afectan directamente a la vida diaria de los ciudadanos; en este caso, a los vecinos y vecinas del barrio del Crucero de Burgos.

Por eso, hoy quería preguntarle muy concretamente sobre las actuaciones previstas por este Gobierno en beneficio de los vecinos del entorno de la BU-11, la conocida como autovía de ronda. Le damos mucho valor a la celeridad con la que este Gobierno ha actuado respecto al atasco, al olvido y al abandono de esta infraestructura; la pasarela de paso entre el barrio del Crucero y la calle Cervantes hasta la barrera de los ríos sobre la BU-11. Es importante saber de dónde venimos para saber adónde vamos, cosa que quizá hoy sorprenda aquí, cómo de algo tan sencillo se puede crear un problema tan grande.

El pasado 7 de noviembre de 2016 los vecinos de este barrio de Burgos se vieron sin pasarela de un día para otro, sin avisar a nadie, sin margen para poner sobre aviso a los vecinos, que se enteraron por sorpresa cuando ya se había retirado. Se retiró con nocturnidad una pasarela que, si bien es cierto que estaba deteriorada, daba un servicio esencial; una pasarela que facilitaba su conexión con el resto de la ciudad. El Gobierno del Partido Popular decidió plantar una gran grúa por la noche y retirarla sin alternativa; y reconoció, además, en su momento que no tenía ningún plan, que no tenía presupuesto y que empezarían a redactar un posible proyecto de construcción en tres meses. Primero fueron tres meses, luego fueron retrasos de entrega de proyecto, luego fue el atasco de la tramitación administrativa, y más tarde la colocación del expediente en el último cajón del despacho más oscuro del Ministerio de Fomento. También habían olvidado su mantenimiento, porque sí que quiero apuntar que es cierto que esta pasarela estaba en mal estado por la oxidación de las planchas metálicas —una estructura construida en los setenta— y que, con este procedimiento, hemos descubierto que llevaban más de treinta años sin

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 9

someterla a ninguna revisión ni reparación intensiva. Y, hasta hoy, desde 2016 hasta hoy, casi dos años durante los cuales los más de quinientos vecinos del Crucero, muchos de ellos de edad avanzada y con dificultades de movilidad, tienen problemas para acceder de un lado a otro de la ciudad; vecinos de las calles Duero, Arlanzón, Arlanza o García Bedoya tienen que dar una vuelta importante por el parque de la Cruz para cosas tan sencillas como acceder a los comercios o a otros servicios básicos de proximidad. Todo esto sin informar, como les decía, a los vecinos, sin la más mínima sensibilidad de contestar, recibir o dar alguna explicación a los vecinos y a su consejo de barrio, ni por parte del Gobierno del Partido Popular ni del propio Ayuntamiento de Burgos.

Por cierto, para terminar, quiero poner en valor aquí, en el Congreso de los Diputados, la actitud y la lucha que desde 2016 tienen los vecinos del Crucero, del consejo del barrio Crucero San José, tanto tiempo peleando por este proyecto, reivindicando lo que simplemente era lógico y de justicia tras la gestión incomprensible y desastrosa del ministerio dependiente del PP. También quiero poner en valor que este Gobierno hoy tampoco tenga problema en contestar y en dar información sobre este tema tras meses en los que el anterior Gobierno jugó con nosotros al gato y al ratón cuando desde el Partido Socialista de Burgos le pedíamos información y rendir cuentas.

El Partido Socialista entiende que poner en marcha esta pasarela es de urgente necesidad y que mis paisanos se merecen una respuesta directa de este Gobierno. Hoy necesitamos que el secretario general del ministerio nos explique directamente en qué situación estamos, cuáles son los pasos a dar y cuántas son las medidas adoptadas respecto a esta pasarela peatonal sobre la carretera BU-11.

Muchas gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor vicepresidente.

Señora Peña, como usted bien relataba, afortunadamente hemos podido poner en marcha esta actuación; es una especie de contraposición a la respuesta a la anterior pregunta, en el sentido de que nada se ha parado, al contrario, ha habido impulso en algunas cuestiones que llevaban tiempo paralizadas. El pasado 22 de septiembre se anunciaba la formalización del contrato de esta obra de pasarela situada en el kilómetro 1,3 de la autovía BU-11 para de esta manera solventar ese problema de tránsito que tienen los vecinos del barrio del Crucero. Son unas obras que están adjudicadas por un importe de 554 000 euros y con un plazo de ejecución de cuatro meses, lo cual nos llevará, si no hay ningún contratiempo, a que las obras puedan estar concluidas en los primeros meses del año que viene. Este es el compromiso que asumimos con los vecinos de Burgos y, desde luego, espero que cuanto antes podamos tener en servicio esta infraestructura tan necesaria para resolver un problema de movilidad peatonal en la ciudad de Burgos que venía siendo necesario acometer y resolver desde hace mucho tiempo.

Gracias.

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

— DE LA DIPUTADA DOÑA ANA MARÍA ZURITA EXPÓSITO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES DE FINANCIACIÓN PARA SATISFACER LA TOTALIDAD DE LAS ANUALIDADES DEL COMPROMISO DERIVADO DEL CONVENIO DE CARRETERAS CON LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS. (Número de expediente 181/001236).

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos a la cuarta pregunta, siguiendo ya el orden señalado inicialmente: Previsiones de financiación para satisfacer la totalidad de las anualidades del compromiso derivado del convenio de carreteras con la Comunidad Autónoma de Canarias. La fórmula doña Ana María Zurita. Tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente. Muy buenas tardes.

La pregunta concreta es exactamente la que acaba de decir el presidente. Le aclaro lo siguiente: la última vez que estubo aquí en esta Comisión y le pregunté por el plazo de la firma del convenio de carreteras usted desvió su respuesta hacia cómo distribuir ese pago de la sentencia de 800 millones de euros que el Gobierno de España tiene que pagar a Canarias. Hablamos de que el Partido Popular

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 10

tenía muy claro cómo eran esos compromisos y que la firma del convenio de carreteras estaba fundamentada en tres cuestiones: la primera era la reestructuración de los contenidos de esa adenda, la reestructuración de las obras, el convenio en sí con las obras que había definido cada uno de los cabildos insulares y prorratear el pago de la sentencia. Nosotros teníamos claro que había un compromiso de financiación y un compromiso con los tiempos. El otro día me interesé por los tiempos y usted no me supo responder una fecha concreta prevista para la firma del convenio de carreteras y ahora le pregunto por los compromisos de financiación y lo que me gustaría saber es si realmente los tienen.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor vicepresidente.

Señora Zurita, efectivamente hablamos en mi última comparecencia de esta misma cuestión y le puedo referir básicamente la misma información que le trasladé en la anterior respuesta. Nosotros nos encontramos con una situación que no es ni mucho menos la que usted describe, porque los convenios no están tan claros cuando en estos momentos seguimos todavía en diálogo con el Gobierno de Canarias respecto al contenido y a la redacción de los dos convenios y de una adenda que habrá que formalizar para concretar, por un lado, con la adenda y con un convenio, el cumplimiento de la deuda por no haber consignado las partidas suficientes en los Presupuestos Generales del Estado entre los años 2012 y 2017. Por tanto, esa es una parte, saldar la deuda de incumplimientos pasados entre esos años, de no haber alcanzado las cantidades comprometidas en el convenio de financiación de carreteras, que lo que pretende fundamentalmente es poder facilitar al Gobierno de Canarias la ejecución de obras, mediante una adenda que contemple una prórroga en los plazos de justificación de las obras que estarían incluidas en el anterior convenio de carreteras, y la dotación suficiente para saldar esa deuda. En segundo lugar, la elaboración de un nuevo convenio que permita, como usted bien sabe, seguir financiando nuevas carreteras en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Le digo que en estos momentos seguimos en una situación similar. Aproximadamente hace un mes que seguimos intercambiando las propuestas de convenio. Hay alguna cuestión de tipo legal que tenemos que solventar entre ambas administraciones, y ese es el escenario. Desde luego la voluntad política es que se firme cuanto antes, y es más, probablemente es tanto el ánimo de facilitar el cumplimiento o de que se ejecute toda la previsión presupuestaria por parte del ministerio —la que tiene contemplada en los Presupuestos Generales del Estado de este año, que es una partida de 307 millones de euros, si no me falla la memoria— que en este momento probablemente donde nos estamos encontrando alguna reticencia es en cómo puede impactar eso en la regla de gasto de la Comunidad Autónoma de Canarias, y por eso tenemos algún escollo a la hora de concretar todos los documentos que tienen que, por un lado, saldar la deuda, y por otro, formalizar el nuevo convenio con la Comunidad Autónoma de Canarias.

Para acabar esta primera intervención sí quiero transmitirle que el diálogo es constante y fluido con el Gobierno de Canaria, y que estamos trabajando para dar a los canarios el servicio que merecen en sus carreteras.

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

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, señor Izquierdo, por su intervención, pero no me convence. Yo le estoy preguntando por los plazos a futuro. Ya sabemos lo que está en los presupuestos de 2018, porque es el compromiso del Partido Popular, pero es que usted la otra vez que vino también le echó la culpa a Hacienda, hablándome de la regla de gasto y de la incompatibilidad de poder gastar esos fondos, y también le echa la culpa al Gobierno de Canarias. A mí me gustaría saber para qué ha creado el Ministerio de Fomento esa comisión interministerial. Creo que es simplemente para paralizar todo lo que el Partido Popular había puesto en marcha. Tienen a toda España paralizada. Las obras del PIC están paralizadas. Los que no participamos en el PIC también estamos paralizados. Entiendo, señor Izquierdo, que no se puede paralizar todo. Lo que tampoco se puede es no asumir ninguna responsabilidad y echarle la culpa a Hacienda, a la imposibilidad de gastar esos fondos y luego echarle la culpa al Gobierno de Canarias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 11

De lo que le quería hablar hoy es de los compromisos de financiación a futuro, porque nosotros teníamos clarísimo cómo iba a ser el futuro del convenio de carreteras —el otro día le hablé de los plazos de tiempo— y también teníamos clarísimo que había que establecer un convenio de carreteras a cuatro años, 2018-2021, con 219 millones anuales, y prorrogable cuatro años más, es decir, era una inversión total de 1752 millones de euros, y pagar igualmente en esos ocho años los fondos que se adeudan y sobre los que pesa una sentencia sobre el Gobierno de España por ese dinero que el Estado tiene que pagar a Canarias. Ese era el acuerdo al que había llegado el Gobierno de Canarias con el Partido Popular, y la pregunta es si piensa usted asumir esos compromisos que ya teníamos nosotros. Usted dice que no es tan fácil, pero esos eran los compromisos que teníamos. Lo que no se puede es estar toda la vida dando largas, porque los canarios —ya se lo dije el otro día— se dejan la vida en esas carreteras. La última vez que estuve aquí le hablé de las colas de Tenerife, que son motivo de noticia diaria, que la gente se levanta a las cuatro y media de la mañana para llegar a trabajar a las ocho de la mañana; de la seguridad de la carretera de La Aldea. Mire, en estos días he estado en La Palma y hay obras que no se acaban nunca. Ese eje norte-sur no se acaba nunca. En Fuerteventura ocurre igual; en La Gomera está la circunvalación de Vallehermoso. Es que usted debería conocer la realidad de los canarios. Es que necesitamos firmar ese convenio. Necesitamos que haya un marco jurídico y económico para la inversión estatal, aunque lo que necesitamos realmente es que se ejecuten esas infraestructuras.

También hay una fuerte demanda de los empresarios del sector de la construcción, porque ahora que el sector está repuntando, se necesita la inversión. Hay que continuar con esas inversiones, que son absolutamente necesarias. El problema es que desgraciadamente en las dos últimas legislaturas han gobernado Coalición Canaria y el Partido Socialista, y realmente no ha habido ni un mísero proyecto, ni ha habido planificación, ni definición de prioridades. Lo que le tiene que exigir al Gobierno de Canarias no es negociar los plazos ni la financiación, que nosotros ya teníamos claro, sino la definición de sus prioridades, como llevar a cabo las obras para solucionar las interminables colas. Se ve que ustedes quieren hacer pocas obras. Entre unos, que no hacen los proyectos, y ustedes, que no quieren firmar nada, así nos va.

La finalidad de todo esto no es otra cosa que llevar a cabo estas obras, acabar todas las obras que tenemos pendientes en todas las islas: La Palma, La Gomera, El Hierro, Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote y sobre todo en Tenerife, que es donde más sufrimos esas colas interminables. Les hemos pedido a los representantes del Partido Socialista que definan dentro del convenio de carreteras qué quieren hacer realmente, el carril bus-VAO o el *bypass* que pasa por detrás del aeropuerto. Le digo esto concretamente porque fue uno de los motivos de ruptura del pacto de gobierno entre Coalición Canaria y el Partido Socialista. Nosotros desde el Partido Popular nos sumamos a lo que sea, pero lo importante es definir plazos, definir las obras, definir la financiación y encontrar la solución que menos mortifique a la gente.

Muchas gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señora Zurita, yo no estoy aquí disculpando o poniendo al Gobierno de Canarias como responsable de ningún retraso. Lo que le estoy diciendo es que estamos llevando a cabo un diálogo con el Gobierno de Canarias para formalizar unos convenios que si como usted dice ya estaban acordados, no entiendo por qué no somos capaces de plantearlo. Ni siquiera en los años en que están planteando el nuevo convenio su versión coincide con el planteamiento que nos hace el Gobierno de Canarias. Por tanto a mí esto me recuerda más a lo que ha venido ocurriendo durante todos estos años pasados en Canarias. Yo no sé si cuando usted veía estos ejercicios presupuestarios se acordaba de los problemas que había en las infraestructuras de Canarias: cuando, por ejemplo, en el año 2012 había una consignación presupuestaria de 207 millones y su compromiso de ejecución material solo fue de 68, o cuando en 2013 era también de 207 millones y solo gastaron ustedes 54, o cuando en 2014 era de 225 millones y solo transfirieron al Gobierno de Canarias 54,19 millones. Supongo que en ese momento usted también era consciente de los problemas que tenían las carreteras de Canarias.

Con esta hoja de servicios no sé si usted está en disposición de plantear las cuestiones con el tono de exigencia con que lo hace, por lo que le vuelvo a reiterar lo mismo que en la sesión pasada. Déjenos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 12

trabajar con el Gobierno de Canarias, porque lo que estamos intentando es cumplir los compromisos presupuestarios, facilitarle al Gobierno de Canarias la mayor ejecución posible de infraestructuras en su comunidad autónoma, y sobre todo que desde el punto de vista del impacto en regla de gasto tampoco se vean penalizados por una o por otra solución. Estamos intentando ofrecer a los canarios, a través de su Gobierno, la mejor solución desde el punto de vista de ejecución de las infraestructuras y desde el punto de vista de la ejecución presupuestaria.

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

— **DEL DIPUTADO DON RICARDO CORTÉS LASTRA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE AVANCES PRODUCIDOS PARA LA MEJORA DEL ACCESO AL PUERTO DE SANTANDER DESDE LA A-67. (Número de expediente 181/001306).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Si no tienen inconveniente —le hemos preguntado a la autora de la siguiente pregunta, que no lo tiene—, y el secretario general tampoco, pasamos a la pregunta número 13, dado que su autor nos solicita encarecidamente adelantar su pregunta para poder asistir a un encuentro, que se refiere a avances producidos para la mejora del acceso al puerto de Santander desde la A-67, cuyo autor, don Ricardo Cortés, tiene la palabra.

El señor **CORTÉS LASTRA**: Muchas gracias, presidente, y muchas gracias a todos los colegas por su comprensión.

Seré breve. Como usted sabe el puerto de Santander es uno de los más importantes de España en cuanto a movimiento de vehículos, necesitamos mejorar la capacidad de acceso al puerto, y usted también conoce que su crecimiento precisa de actuaciones concretas que mejoren esa capacidad y eviten las retenciones que se producen en hora punta y que afectan a la A-67. Yo le quería preguntar cuáles son los últimos avances producidos para la mejora del acceso al puerto de Santander desde la A-67.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Cortés. Secretario general, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor vicepresidente.

Señor Cortés Lastra, el pasado 7 de septiembre se formalizó el contrato para la construcción del acceso directo al puerto de Santander desde la autovía A-67. Sabemos que esta es una actuación muy necesaria y demandada fundamentalmente por el puerto y el resto de empresas que en ese entorno se sitúan, porque tienen una complejidad de movilidad que lleva a que en determinados momentos la configuración actual, primero, complique el acceso, tanto al puerto como a las distintas empresas que allí radican, y segundo —pero más importante para mí como responsable del Ministerio de Fomento—, genere a veces problemas en la propia A-67 porque produce atascos y retenciones debido a las dificultades que la solución que hay ahora provoca, por su insuficiencia.

La actuación que hemos planteado y que vamos a acometer en los próximos meses es importante: una glorieta elevada que va a facilitar todos los tráficos, las entradas y salidas del puerto y de algunas de las empresas que allí radican, en particular de alguna que además se dedica a la fabricación de palas de molino de parques eólicos, y que por tanto tiene unos requerimientos técnicos muy importantes, porque obviamente entran camiones de dimensiones muy especiales. Así pues es una solución también compleja, pero es la que vamos a abordar intentando resolver todas estas necesidades de movilidad, y también intentando que afecte lo menos posible al centro de transportes de Santander, cuestión que sabemos que ha significado alguna dificultad desde el punto de vista técnico. Por concretar algún dato más diré que la inversión prevista está en torno a los 21 millones de euros, IVA incluido, y el plazo de ejecución previsto es de veinticuatro meses.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor secretario general. Para la réplica, don Ricardo Cortés tiene la palabra. **(Pausa)**. No hay réplica.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 13

— **DEL DIPUTADO DON CARLOS ROJAS GARCÍA, EN SUSTITUCIÓN DE DOÑA MARÍA DE LA CONCEPCIÓN DE SANTA ANA FERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ESTADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA QUE SON COMPETENCIA DEL GOBIERNO CENTRAL. (Número de expediente 181/001255).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Pasamos ya al orden del día que teníamos antes del cambio. Por tanto, punto número 5: estado de las infraestructuras en la provincia de Granada que son competencia del Gobierno central, que formulará don Carlos Rojas. Tiene la palabra.

El señor **ROJAS GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente. Con su venia.

Gracias, secretario general, por su comparecencia esta mañana. Granada ha sido una provincia históricamente demandante de infraestructuras; su situación ha sido muy deficitaria en los últimos años, pero el Gobierno anterior hizo una apuesta importantísima, la mayor de nuestra historia, en infraestructuras en la provincia de Granada, cosa de la que nos hemos congratulado. Ya estamos circulando por la A-7, cosa que hemos reivindicado durante tanto tiempo, gracias a que el Gobierno, en situaciones muy complicadas desde el punto de vista presupuestario, hizo una gran inversión, más de 1000 millones de euros, en los tramos finales, lo que está repercutiendo muy positivamente en la economía, en la salida de los productos al exterior —por ejemplo, sabe que somos líderes en productos subtropicales o en tomate cherry—, porque son mucho más competitivos desde que está la autovía. Sin embargo tenemos muchísimas más cosas pendientes, y nos preocupan. El Gobierno anterior dejó encauzadas grandes obras como, por ejemplo, el AVE a la provincia de Granada y su situación parece ser que es de retraso; por tanto nos gustaría que usted hiciera un análisis, especialmente sobre el AVE y la segunda circunvalación, y también quisiéramos que nos dijera cuál es la situación actual de las obras importantes que dejó prácticamente encauzadas el Gobierno anterior.

Muchas gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor Rojas.

No piense usted que Granada es la única provincia de España que tiene demandas de infraestructuras; lo son todas. Esto es una realidad de esta España nuestra en la que todas las provincias tienen requerimientos y necesidades de infraestructuras, aunque obviamente cada uno identifica las suyas como las más importantes y necesarias. Esto es lo que nos pasa en nuestra vida diaria con los problemas, que el nuestro siempre es el más importante, y por tanto es el que tiene más prioridad y el que más necesidad requiere para que se resuelva cuanto antes.

Usted hablaba de retrasos nuevamente. De verdad le recomendaría al Partido Popular que se aviniera a una posibilidad de plantear un pacto de Estado sobre las infraestructuras, porque —insisto en el argumento que planteaba anteriormente— me parece que le hacemos un flaco favor a la política de los ciudadanos cuando utilizamos las infraestructuras. Aunque por otro lado no discrepamos con otros grupos políticos con los que podamos tener diferencias sobre el tipo de infraestructuras, en el caso del Partido Popular, el Partido Socialista y otras formaciones políticas no hay discrepancias sobre el tipo de infraestructuras que acometer, y por tanto sería razonable que nos planteáramos buscar un pacto de Estado sobre las infraestructuras que nos sacara de este debate político que a mí sinceramente me parece poco edificante de cara a la ciudadanía, porque si a lo que viene usted aquí, como ya lo dije también en la anterior Comisión a otros compañeros de su partido, es a tratar de decir que este Gobierno ha paralizado todas las inversiones, se lo voy a decir claramente: pincha usted en hueso, señor Rojas. No se ha paralizado absolutamente nada y lo que se está haciendo en concreto en el caso de la alta velocidad en Granada es explicar a los ciudadanos de Granada con transparencia qué es lo que hay que hacer para poner en servicio una línea de alta velocidad. Esto se ha explicado públicamente por parte del ministro en su visita a Granada, y se explica con transparencia lo que implica poner en marcha en este caso esta línea de alta velocidad, línea de alta velocidad que una vez concluidas las obras necesita ser evaluada desde el punto de vista de la seguridad por ADIF, y eso lleva unos tiempos. En segundo lugar, requiere la formación de los maquinistas de Renfe durante catorce semanas. Les voy a poner un símil para que ustedes lo entiendan. Ser maquinista ferroviario no implica tener un carné de conducir que valga para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 14

todas las líneas, sino que es como tener una especie de licencia de pesca, pero cuando va usted a un determinado coto de pesca tiene que sacar un permiso especial. Pues los maquinistas tienen que tener autorización para circular por esta línea en concreto, y por tanto requieren una formación específica en esta línea en concreto. Por último, tiene que venir la Agencia de Seguridad Ferroviaria a corroborar que todo está hecho correctamente y que se garantiza la seguridad de los usuarios del ferrocarril cuando este se ponga en servicio.

Yo creo que es bueno que hagamos esta pedagogía de cara a los ciudadanos, porque si ustedes creen que metiendo prisas a los técnicos que tienen que garantizar la seguridad ferroviaria de los trenes que tienen que llegar a Granada van a conseguir algo, yo no me voy a sentir presionado más que por la seguridad de los usuarios del transporte. Tenga muy claro que se hará todo tal cual marcan los procedimientos para garantizar la máxima seguridad y que se seguirá informando, como se ha venido haciendo hasta ahora, con absoluta transparencia a los ciudadanos de la llegada de la alta velocidad a Granada, que tienen una fecha, junio del año que viene, en torno a la cual va a estar en servicio la línea de alta velocidad a Granada. Esta es la reflexión respecto a la alta velocidad y su llegada a Granada.

En cuanto a la A-44 —esta es una inversión que usted conoce—, si no me falla la memoria, está dividida en cuatro tramos. Uno de ellos ya está en servicio, los otros tres —si quiere luego le puedo dar datos más concretamente— marchan a un ritmo suficiente como para que en torno al año que viene o comienzos de 2020 puedan estar todos los tramos culminados y por tanto en servicio.

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

El señor **ROJAS GARCÍA**: Gracias, señor secretario general.

Yo no he venido aquí a pinchar en ningún sitio, ni en hueso ni en ningún sitio, he venido a defender mi provincia, pero también el interés general, porque defendiendo las infraestructuras de Granada se defienden igual las de toda España. Antes se nos decía, en épocas socialistas, que por qué peleábamos tanto por la autovía, que todo el mundo tenía derecho. Claro que todo el mundo lo tiene, pero Granada era la única que no tenía conexión en toda Europa por el mar en la autovía del Mediterráneo. Estamos haciendo justas reivindicaciones. Yo no quiero presionarle a usted en nada y mucho menos en seguridad, pero sí quiero exigirle transparencia hasta las últimas consecuencias en un tema tan importante como es el AVE en Granada, y lo que significa de inversión y unas obras que tenían un plazo determinado en los presupuestos y que entiendo que están retrasadas. Usted dirá que no legítimamente, tendremos un debate sobre esta materia, pero le digo que desde el Partido Popular vamos a analizar minuciosamente todos estos plazos, porque si hubiera una voluntad de retraso por motivo electoral nos parecería tan grave que tendría unas consecuencias políticas importantísimas, si la hay. Le digo que no venimos a pinchar en ningún sitio ni a sacar ningún tipo de polémica, sino a defender que las infraestructuras estén cuanto antes.

Por supuesto que un pacto por las infraestructuras sería lo ideal, siempre lo hemos pedido, pero siempre que haya lealtad, no que cuando cambien las cosas cambien los discursos. Me llama mucho la atención que el ministro de Fomento afirme que el tren Granada-Motril, por ejemplo, es inviable, y me llama la atención por muchos motivos. Primero, por contradicción con su propio partido cuando estando en la oposición defendía el estudio de un tren Granada-Motril como viable, y ahora, cuando llega al Gobierno, dice que no es viable. Luego en contradicción con la propia Junta de Andalucía, de su partido, que lo anunció a bombo y platillo en el año 2006, y en contradicción con el propio sentido de la responsabilidad, que indica que no se pueden hacer ese tipo de afirmaciones sin un estudio previo. También en contradicción con el propio puerto de Motril, que acaba de licitar un estudio precisamente para esto, para la viabilidad del tren Granada-Motril. Por tanto pedimos a su ministerio también mesura y responsabilidad, transparencia. El corredor mediterráneo, por ejemplo, en su paso por el litoral granadino, que directamente este Gobierno ha pasado por alto —nunca mejor dicho—, derivándolo a la conexión interior, a la de arriba. Otra declaración sin ningún tipo de responsabilidad. Hay que recordar que fue un ministro socialista, el ministro Blanco, quien lo excluyó y la ministra Pastor, hoy presidenta de la Cámara, lo incluyó en el Pitvi 2012-2024. Y sobre el AVE, ya le he comentado que sería gravísimo un retraso por motivos políticos; vamos a estar muy atentos. Un retraso en cuanto a la segunda circunvalación también nos parece preocupante porque, ¿cómo es posible que haya habido este parón justo coincidiendo con los tres meses de Gobierno socialista? Porque en la segunda circunvalación, que tiene que evitar el colapso de 130 000 vehículos diarios en la ciudad de Granada, en la zona

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 15

metropolitana, y que el Gobierno del Partido Popular dejó a un altísimo ritmo de ejecución con todos los tramos en obra, la situación es —tendrá que convenir conmigo— al menos preocupante. Concretamente se está ralentizando al mínimo el tramo Albolote-Santa Fe; están ralentizadas al mínimo las obras entre Las Gabias y Alhendín. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Pero es que, señoría, en estos tres meses de Gobierno socialista de repente, como por arte de magia, se han parado las obras en el tramo Santa Fe-Las Gabias.

Yo entiendo que si hay temas técnicos nosotros somos los primeros en ofrecernos a compartir la responsabilidad, y ver qué es lo que está pasando, pero como se trate de temas políticos entonces ahí tendremos un serio debate, pero muy serio; tan serio como que no se puede hacer política con infraestructuras que son claves para el desarrollo de un país y de una provincia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rojas.
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): En el ánimo de la búsqueda de ese pacto por las infraestructuras yo estoy convencido de que si llegásemos a alcanzar ese tipo de acuerdos probablemente la actuación de todos sería mucho más leal. Usted me achaca una serie de cosas de responsables de mi partido, yo le podría achacar otras del suyo y estaríamos en ese debate permanentemente. Si fuésemos capaces de alcanzar un pacto por las infraestructuras, asumido por una amplia mayoría de la Cámara, seguramente nos evitaríamos ese tipo de discusiones y de debates que a veces son más de..., no voy a calificarlos, pero probablemente son más estériles que útiles al conjunto de la ciudadanía. Yo creo que la ciudadanía lo que quiere es que se ejecuten las infraestructuras cuanto antes y que el impulso sea el adecuado.

En relación con la transparencia de la alta velocidad, mire, eso es algo que este Gobierno predica y que yo lamento decir que en épocas anteriores no se ha visto. Sobre todo lo que procuraría evitar es la confusión ante los ciudadanos de que acabar la obra ferroviaria significa que al día siguiente estén los trenes circulando, porque como bien le he explicado hay unos tiempos para poner en servicio la infraestructura, garantizar que se cumplen todos los requisitos de seguridad. Esta es una línea además muy compleja porque tiene que combinar tres sistemas de seguridad diferentes, porque la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla tiene uno, la nueva línea de alta velocidad tiene otro, ambas tienen el refuerzo de otro sistema de seguridad, y hay que garantizar que los trenes lean perfectamente los tres sistemas de seguridad y por tanto las distintas alternativas que hay que pasar de unas líneas a otras. En segundo lugar, hay que garantizar que los maquinistas estén formados, conozcan la línea —ya le he hablado del tiempo de catorce semanas que necesitan los maquinistas de Renfe—, y por último, la Agencia de Seguridad Ferroviaria tiene que garantizar que todo eso está correctamente hecho para cuando el tren se ponga en servicio. En principio la previsión ya le he dicho que es para junio del año que viene, que es la que anunció el ministro en su visita a Granada; esos son los plazos en los que nos movemos si no hay ningún inconveniente de tipo técnico que obligue a otras cuestiones. Transparencia toda, y creo que es lo más saludable para que el ciudadano sepa lo que implica poner en marcha una infraestructura, y que tenga conocimiento de cuáles son esos requerimientos.

En relación con la circunvalación de Granada, la A-44, sí me gustaría comentarle, para que vea a veces lo chusco que es el debate planteado en términos de demoras políticas de algunas cuestiones, que hay cuatro tramos como le decía, uno en servicio, el de Albolote-Santa Fe está en estos momentos las obras con una continuidad provisional porque se está tramitando un segundo modificado, y ese modificado y la continuidad provisional fue acordada el 31 de mayo de 2018, e implica ir a un ritmo menor, y como comprenderá es una decisión del anterior Gobierno, no es una decisión de este Gobierno, con motivo de la tramitación de ese modificado. Otro tanto ocurre en Santa Fe-Las Gabias donde también se está tramitando otro modificado por problemas geotécnicos, y que también tiene una autorización de continuidad provisional de las obras restantes de marzo de 2017; no de este Gobierno. Estos son los problemas. En el último tramo, en Las Gabias-Alhendín, ocurre exactamente lo mismo. Se está tramitando un modificado que tiene una continuidad provisional de 4 de abril de 2018, es decir, también bajo el Gobierno del Partido Popular.

Le pongo estos ejemplos para que vea que el debate de si estamos retrasando políticamente las obras no es cierto. Porque, con esa misma reflexión, yo podría decirle que sería imputable al anterior Gobierno del Partido Popular, vistas las fechas en que se firmó la tramitación de los modificados y las consecuentes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 16

suspensiones o autorizaciones parciales de continuidad de la obra, que obviamente no puede continuar mientras se tramita un modificado a los mismos ritmos que cuando la obra está con los proyectos completamente aprobados.

Hecha esta reflexión, acabo como empecé. Animo al Partido Popular a que sea capaz de asumir un pacto de Estado por las infraestructuras, y que saquemos estas cuestiones de estos debates tan estériles que sinceramente al ciudadano poco le aportan.

Muchas gracias.

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

— DE LA DIPUTADA DOÑA ISABEL CABEZAS REGAÑO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LA SITUACIÓN DE LA CONVERSIÓN DE LA CARRETERA N-432 EN AUTOVÍA A-81. (Número de expediente 181/001257).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 6 del orden del día, situación de la conversión de la carretera N-432 en autovía A-81, que va a formular la diputada doña Isabel Cabezas Regaño.

Tiene la palabra.

La señora **CABEZAS REGAÑO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. ¿En qué situación se encuentra en la actualidad la conversión de la carretera N-432 en A-81?

Gracias.

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

Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señora Cabezas, disculpe la demora porque tengo un poco trasapelados los asuntos. Se ve que había una previsión inicial de orden del día que es la que hemos tomado en cuenta a la hora de ordenar los asuntos.

Este es un trazado muy importante que conecta Badajoz con Córdoba y Granada, es una autovía de un trazado muy importante, y que sabe usted además que atraviesa unas zonas con sensibilidad ambiental significativa, especialmente en la zona entre Espiel y Córdoba. En estos momentos se está trabajando en la redacción de los estudios informativos para la conversión de esta carretera en esa citada autovía A-81.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Cabezas.

La señora **CABEZAS REGAÑO**: Quería darle también la bienvenida al secretario general de Infraestructuras. En este proyecto coincidimos todos los de mi grupo parlamentario en el Congreso, los de mi zona y los de la provincia de Badajoz, de Granada, de mi comarca y de mi pueblo, Fuente Obejuna. La verdad es que usted no me ha contestado a la pregunta que le estoy haciendo. Le he preguntado —y se la reitero— en qué situación se encuentra el proyecto. Todos recordamos que llevamos más de diez años con él encima de la mesa. Este proyecto lo paró un Gobierno socialista y la entonces ministra doña Rosa Aguilar lo guardó en un cajón. El estudio de ese proyecto nos costó a todos los españoles bastante dinero para, al final, guardarlo en un cajón y que no sirva para nada. A día de hoy no sabemos en qué situación se encuentra, por eso se lo pregunto.

Me ha llamado mucho la atención que habiendo mesas reivindicativas y de trabajo se hayan paralizado todas esas movilizaciones porque en estos momentos hay un Gobierno socialista en España. En este momento en mi zona, en mi provincia, en mi pueblo, en mi municipio no se sabe nada. Hay una cosa muy importante que queremos saber y que usted lo ha mencionado, y es que me gustaría que me explicara cuáles son esas zonas sensibles que hay. Justamente serán en mi zona, porque mi pueblo Fuente Obejuna, en la comarca del Guadiato, hay una ZEPA impuesta por el Partido Socialista de más de 22 000 hectáreas, y por lo que usted ha dejado entrever sería imposible acometer ese proyecto de autovía. Me gustaría que me lo aclarara esta tarde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 17

Asimismo me gustaría saber si no se han comenzado ni siquiera unos preestudios o estudios, que es por lo primero que hay que empezar. Porque recuerdo —lo he hecho ya en alguna Comisión— que hubo 3 millones de euros aprobados por un Gobierno del Partido Socialista para empezar esos estudios y fue un proyecto de presupuestos al que votó en contra el Partido Socialista, y lo voy a recordar constantemente. Por lo tanto, le vuelvo a reiterar esa pregunta porque en su primera intervención no nos ha quedado claro si se está haciendo algo, si se han comenzado los estudios y, en caso de haberse comenzado, quién los está haciendo y si hay algún presupuesto ya sobre la mesa.

Gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Señora Cabezas, le he transmitido en mi primera intervención la información que yo creo que usted está solicitando. ¿Se está haciendo algo? Se está redactando un estudio informativo, que es el primer paso que hay que dar para definir el trazado de cualquier infraestructura.

Vuelvo a argumentar como he hecho antes con su compañero en la anterior pregunta. Entramos en una dinámica que es la de si uno paraliza, si uno impulsa, si uno hace o deja de hacer. No me voy a molestar en leerlo pero podríamos hacer un repaso de lo que ha ocurrido en los seis años de Gobierno del Partido Popular y ver cuál ha sido el impulso a esta infraestructura. Podríamos ver lo que ocurrió con la declaración de impacto ambiental, que se guardó en un cajón en el año 2012 y ni siquiera se acabó de resolver.

Por tanto, insisto, creo que este es un debate muy estéril y poco ayuda a los ciudadanos a saber cómo se ejecutan las infraestructuras. Si quiere, repaso con usted cuál es el procedimiento hasta que una infraestructura está en servicio: se redacta un estudio informativo, que es la fase en la que estamos en este momento; hay que someterlo a información pública también a efectos ambientales; hay que aprobar el estudio informativo; después habrá que redactar los proyectos constructivos y, cuando estén redactados y aprobados, habrá que licitar y ejecutar las obras. Por tanto, estamos en el primer estadio de todo ese proceso, que es muy largo, que trascenderá a este y a sucesivos Gobiernos con toda seguridad, como ha ocurrido con la práctica totalidad de las infraestructuras de este país, y por eso apelo nuevamente al Partido Popular a llegar a un pacto de Estado sobre las infraestructuras, porque si no seguiremos con este tipo de debates, insisto, a mi juicio estériles y poco edificantes para la ciudadanía, como son si usted paraliza, si usted ralentiza, si usted impulsa, si ustedes gestionan fenomenal y los socialistas somos un desastre gestionando. Yo no creo que ninguno venga aquí con el ánimo ni con la voluntad de paralizar absolutamente nada, antes al contrario, y en mi caso en particular con el mayor ánimo de transparencia y de actuar con la mayor pedagogía de cara a los ciudadanos sobre lo que supone la ejecución de una infraestructura.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA Y DE LAS DIPUTADAS DOÑA ANA MARCELLO SANTOS Y DOÑA EVA GARCÍA SEMPERE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE TRABAJOS PARA LA REAPERTURA DEL TREN RUTA DE LA PLATA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/035036). (Número de expediente 181/001266).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 7.º, sobre trabajos para la reapertura del tren de la Ruta de la Plata, que procede de una pregunta al Gobierno con respuesta escrita y que va a formular don Sergio Pascual.

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

Señor Izquierdo, en qué estado o en qué fase se encuentran los trabajos del estudio integral para la reapertura del tren de la Ruta de la Plata; cuál es el calendario de actuaciones y dotación presupuestaria que maneja la actual Gobierno para las distintas fases de la puesta en marcha del servicio ferroviario de la Ruta de la Plata; cuáles han sido los trabajos desarrollados para la inclusión de la línea en la red transeuropea de transporte ferroviario; qué medidas urgentes y prioritarias van a poner en marcha desde

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 18

el Gobierno de cara a evitar el desmantelamiento de las vías y para proteger las distintas instalaciones e infraestructuras existentes en la línea de la Ruta de la Plata, y cuánto del trazado de la línea férrea de la Ruta de la Plata se ha desmantelado ya desde 2013, si es posible, especificando por tramos, puntos kilométricos y material.

Gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente. Gracias, señor Pascual, por su pregunta.

Me ha hecho usted una pregunta que es mejor que se la respondamos por escrito porque todos los datos que usted me pide en estos momentos —respecto a kilómetros de vía desmantelados, kilómetros en marcha— no se los puedo referir ahora.

En relación con este corredor denominado Ruta de la Plata, creo que estamos en dos situaciones bastante distintas. Por un lado, tenemos una parte del corredor que se está ejecutando en estos momentos en alta velocidad, que es todo el corredor extremeño entre Plasencia, Mérida y Badajoz y que tiene un horizonte de culminación de sus obras y de puesta en servicio de un tren de alta velocidad, de altas prestaciones para ese tramo del trazado que forma parte de la Ruta de la Plata. Si entramos a hablar del resto de tramos entre Astorga y Plasencia, efectivamente, en este momento no hay prácticamente tráfico. Los que hay, por ejemplo, entre Zamora y Salamanca se hacen discurriendo a través de Medina del Campo y, en concreto, más al sur de Salamanca lo que nos encontramos es con muchas peticiones de desmantelamiento de la vía para convertirla en una vía verde.

Quiero decir con esto que hay debate respecto a la infraestructura, a cuál tiene que ser su uso y, probablemente, es un debate motivado porque el diseño de esa infraestructura en las épocas en las que se abordó, hace muchas décadas, hace que ese ferrocarril no reúna hoy las prestaciones para ser rehabilitado y dar un servicio razonable y competitivo con el vehículo y, por tanto, que sea un modo de transporte atractivo para los ciudadanos. Eso nos obligaría a acometer una inversión y una infraestructura de trazado completamente nuevo, con las implicaciones y los costes que esto tiene. Es verdad que hay una previsión en esta infraestructura que está contemplada en el Pitvi, pero lo tendremos que ir acometiendo.

Ahora nos hemos comprometido a elaborar la estrategia indicativa que exige la Ley del Sector Ferroviario. Durante muchos años —a pesar de que tenía que estar culminada en el año 2016— el anterior Gobierno no hizo absolutamente nada en la elaboración de esta estrategia indicativa, que es la que tiene que marcar un poco la planificación de las infraestructuras ferroviarias. En ese momento será cuando abordaremos también las condiciones y las posibilidades de desarrollo de esta infraestructura en todo el corredor, que en principio empezaría en Gijón, en Asturias, y culminaría en Sevilla.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Cogiendo el guante de la necesidad de discutir más de modelo que de pormenores de desarrollo técnico de los distintos proyectos, yo creo que detrás de esta discusión sobre el eje de la Ruta de la Plata se esconde una cuestión más trascendental que es el modelo ferroviario español, que durante muchas décadas ha apostado por la radialidad y por la alta velocidad y —al margen de que estemos más o menos de acuerdo en esto o no— lo ha hecho a costa de los ejes transversales. El eje de la Ruta de la Plata tiene un tramo que está fuera de servicio desde hace mucho tiempo; no es que preste un servicio que no esté adecuado al siglo XXI, es que no hay ningún tren funcionando de Plasencia hacia arriba desde hace tiempo. Y los servicios que sí que existían entre Plasencia y Sevilla, en este caso, se han ido reduciendo; las frecuencias son paulatinamente menores. Yo creo que no se tiene en cuenta, cuando se discute sobre los ejes transversales —el eje de la Plata es uno; el eje cantábrico, que va desde Galicia a Euskadi, es otro, operado por la antigua FEVE y en proceso de degeneración permanente; el eje cantábrico-mediterráneo es otro; el eje transversal de Andalucía sería otro, que también se abandonó en su momento, cuando se planeaba hacer el Sevilla-Antequera—, las externalidades que produce el desmantelamiento de este tipo de infraestructuras porque lo que hacen básicamente es contribuir a impedir que se fije la población en los territorios por donde sí pasaba el tren y contribuir a la concentración en los grandes centros urbanos de lógica radial donde sí llega la alta velocidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 19

Pensábamos que el planteamiento que nosotros le hacemos aquí iba a tener mejor acogida, porque en parte responde también a una proposición no de ley que presentó el Grupo Socialista en marzo de este año, firmado por su portavoz, como corresponde, y por el portavoz del grupo en la Comisión de Fomento, y que pedía básicamente que se iniciara el estudio informativo, que se comenzaran los trabajos para rehabilitar la Ruta de la Plata completa, desde Sevilla hasta Gijón, en 2018. Yo entendía que al llegar al Gobierno ustedes, en coherencia con esa propuesta que traían al Congreso, iban a iniciar esos trabajos, que nosotros hubiéramos apoyado si se hubiera discutido en esta Comisión. Lo que le pedimos es que nos diga si realmente hay intención de rehabilitarlo o simplemente es un canto al sol que está dibujado en el Pitvi pero con el tramo de alta velocidad, que en realidad es un tramo que se superpone con el tramo radial. No es que se haya hecho para facilitar el eje transversal Ruta de la Plata, sino que se corresponde con la conexión radial con Madrid. Insisto, al margen de ese tramo que viene sobrevenido, le pregunto si tienen ustedes intención real, franca, para no llevarnos a engaños, de rehabilitar un eje que para nosotros es fundamental y sería condición *sine qua non* para, al menos, discutir un plan de infraestructuras.

Gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor Pascual.

La verdad es que yo estoy encantado de sostener estos debates porque me parecen debates de calado e importantes en la configuración de las infraestructuras de nuestro país. Permítame hacerle algunas reflexiones respecto a lo que usted comentaba, porque seguramente nos ayudará a todos el intercambio de ideas en el debate. Desde luego yo no pienso que yo tenga siempre toda la razón y confío en que usted tampoco y, por tanto, que no seamos capaces de llegar a puntos de acuerdo y entendimiento y que ustedes no sean capaces de sumarse a ese pacto de Estado por las infraestructuras que estamos planteando desde el Gobierno y desde el Partido Socialista.

Me citaba usted el cierre de la línea. Yo conocí ese tren, yo usé ese tren en mi tierna infancia, es un tren que se cerró diez años antes de que en España entrara en servicio la primera línea de alta velocidad, es decir, no es la consecuencia de haber volcado las inversiones en la alta velocidad en detrimento de la conservación de las líneas del ferrocarril convencional. Por tanto, digamos que en su argumentación hay un punto que cuando menos tiene algunas debilidades, porque creo que no se puede en todo caso asociar el cierre de algunas líneas que en muchos casos han sido anteriores a la puesta en marcha de las primeras líneas de alta velocidad en nuestro país.

En el debate que tenemos que tener hay que valorar otras cuestiones que a mí me parecen también primordiales. Usted citaba algunos corredores. Tenemos un país que lamentablemente para los temas ferroviarios no es Alemania, que es una gran llanura, o Francia, que tiene buena parte de llanuras aunque también tiene sus zonas montañosas. Desde luego, la orografía española no tiene parangón en la Europa occidental en los países similares y esto complica mucho la ejecución de algunos de los corredores. Como usted citaba, el corredor cantábrico tiene unas implicaciones ambientales y unas implicaciones económicas que debemos tener en cuenta a la hora de tomar las decisiones y ver si esa es la alternativa más conveniente en cada momento. Es verdad que, por ejemplo, la línea de FEVE en el Cantábrico tiene muchas deficiencias, pero no podemos adaptar esa línea, tendríamos que hacer una línea nueva por completo en todo el Cantábrico y eso tiene unos costes muy elevados y unas implicaciones ambientales también muy importantes. Es decir, estas son las cosas sobre las que tenemos que reflexionar, cuál debe ser la malla; yo voy más a un modelo mallado y menos radial de infraestructuras en nuestro país, pero tenemos que valorar todos estos condicionantes que creo que son importantes a la hora de sustentar este debate. Es verdad que algunos tramos, como este que usted dice de Extremadura, van a responder a un diseño radial, pero también es verdad que, como ya está ocurriendo en Cataluña o está ocurriendo en Andalucía —de donde usted viene—, los servicios Avant también están dando servicio a tráficos internos en estas comunidades autónomas, en Cataluña a las conexiones de las cuatro capitales provinciales, en Andalucía a las conexiones con Córdoba, Málaga y Sevilla. Si no me equivoco, están todas ellas conectadas con servicios Avant. Por tanto, están ofreciendo también un servicio muy positivo a los ciudadanos y la infraestructura responde a una lógica radial, pero la prestación del servicio responde también a otra realidad, que es la demanda de transporte y dónde están los usuarios del transporte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 20

Abordaremos esta estrategia indicativa, obviamente consideraremos este corredor en su concepción, lo plantearemos, lo estudiaremos, lo tendremos en cuenta, pero creo que en el debate tenemos que introducir muchos elementos que siempre pongo encima de la mesa en el diseño de cualquier línea de ferrocarril, que es el coste económico, el coste ambiental y las ganancias de tiempo que va a suponer ese tipo de inversiones. Creo que estos son los tres elementos esenciales para ayudarnos a tomar decisiones en relación con este tipo de infraestructuras, pero desde luego estaré encantado de debatir estas cuestiones con usted y con su grupo cuantas veces sea necesario.

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

— **DEL DIPUTADO DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE MOTIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y PRIORIDAD DE AMPLIAR CARRILES DE LA AUTOVÍA A-2 EN EL TRAMO ENTRE MARTORELL E IGUALADA, ASÍ COMO REUNIONES QUE HA MANTENIDO CON REPRESENTANTES DE LOS AYUNTAMIENTOS AFECTADOS POR ESTE PROYECTO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034984). (Número de expediente 181/001278).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta 8.º, sobre motivos y justificación de la necesidad y prioridad de ampliar carriles de la A-2 en el tramo entre Martorell e Igualada, así como reuniones que ha mantenido con representantes de los ayuntamientos afectados por este proyecto. Es una pregunta que viene de una respuesta escrita que no se formuló a tiempo. La presenta hoy don Félix Alonso Cantorné, que tiene la palabra.

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

Gracias, señor Izquierdo. Quiero preguntarle por una cosa que el otro día ya salió en la conversación. Se está intentando ampliar la A-2, de hecho hay estudios —aquí tenemos diferentes planos de Ineco—, a su paso por Esparraguera, Collbató y por Igualada, y los alcaldes me hicieron llegar la preocupación de que el paso por sus localidades —aquí, por ejemplo, tenemos la del Collbató— fractura la población en una medida que ellos consideran que es exagerada, porque se plantea por un tema de seguridad. Estamos de acuerdo en que la seguridad ha de existir, pero en muchos casos a lo mejor la seguridad pasa por poner radares, no necesariamente ir ampliando, ampliando y ampliando carreteras. También es verdad que hace dos sesiones de la Comisión de Fomento se estuvo hablando de este tema, el señor Barrachina sacó toda una lista que era casi una carta a los reyes y a los florentinos de las diferentes actuaciones que estaban previstas en el PIC, y nosotros, igual que ustedes, coincidimos en que lo que se planteaba en el PIC estaba más fuera de lugar que otra cosa, y en ciertos momentos algunos podrían creer que los beneficios que podían tener las empresas constructoras eran desorbitados, además todos conocemos que tanto los abogados del Estado como otras instituciones han puesto en duda ese PIC. Independientemente del PIC, lo que sí está claro es que hay unos trabajos previstos y realizados por Ineco. Está ya sobre el papel, no es algo que esté en el aire.

Aquí hay diferentes consideraciones que nos preocupan. La primera de todas es que, mientras no tengamos resuelto el tema de las vías rápidas en nuestro país, en España, haya que seguir haciendo ampliaciones y carreteras, a no ser que sean absolutamente imprescindibles. Tengo que recordar que en 2021 finalizan en Cataluña las concesiones tanto de la AP-7 como de la AP-2. También les recuerdo que la AP-2 —después vendrá otra pregunta sobre ella— se hizo para conectar Barcelona con Lleida y que casi siempre va vacía, como supongo que muchas del resto de España que tienen muy poco tráfico; y es que se amplió la A-2 y, por tanto, la gente siempre va por el camino más corto. Por tanto, a la hora de estructurar los tránsitos, sería bueno pensar en todo esto.

Los alcaldes me decían que habían pedido reuniones al ministerio desde hace mucho tiempo y que desgraciadamente no habían tenido la oportunidad de hablar con nadie del departamento —le estoy hablando de la época en la que ustedes no estaban en el Gobierno—. Independientemente de que esté en el Gobierno el PP o el Gobierno del PSOE, la preocupación sigue existiendo. Los alcaldes y alcaldesas querían transmitirle su preocupación, porque estamos hablando de unas poblaciones que quedan fracturadas; y ya sabemos lo que pasa en estos casos, se hace primero el dibujo, que sobre el papel queda muy bien y seguro que está estupendamente hecho, y luego las poblaciones piden el soterramiento, las barreras acústicas y todas esas cosas, que es humano y comprensible. Por tanto, si se ha de hacer,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 21

hagámoslo desde el principio lo mejor posible para que, de aquí a tres años, no le tengamos que reclamar nosotros mismos el soterramiento de una autovía, en este caso, que seguro que vale muchos millones y ha requerido muchos esfuerzos. Le pedimos que, como mínimo, escuche las peticiones de los alcaldes y alcaldesas de la zona.

Muchas gracias.

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

Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Alonso, voy a empezar con una mención al PIC, del que hablaba usted. Efectivamente, el PIC tiene algunas debilidades en este momento desde el punto de vista de las previsiones que supuestamente hacía el anterior Gobierno en cuanto a las infraestructuras contempladas en ese plan que se podían ejecutar y a la manera de financiarlas. Comparto con usted que esta será, seguramente —ahora no nos acompaña ningún diputado del Grupo Popular, salvo el presidente y algún miembro de la Mesa, que siempre cumplen sus funciones con toda diligencia—, el martillo pilón de próximas comisiones. En próximas sesiones, ya sea con proposiciones no de ley o con preguntas orales, este será el martillo pilón: cuántas de esas inversiones que estaban previstas no se van a ejecutar porque este Gobierno ha decidido paralizarlas políticamente. Podemos repasar una por una todas ellas —se lo dije en la anterior Comisión al señor Hernando— y ver que muchas de las que están anunciadas y que generan una expectativa en el territorio no son más que bosquejos de proyectos que en muchas ocasiones ni han empezado sus tramitaciones administrativas. Como decía antes, esta no es la mejor manera de estar al servicio de lo que entiendo que es una tarea muy digna, la de la política, siempre que se haga con honestidad y trasladando a la gente la información con transparencia y franqueza.

Comparto con usted la reflexión de que tenemos que hacer un análisis de cuál va a ser la situación en los próximos años de la red de carreteras. Como saben, se ha planteado la necesidad de que, a través de una subcomisión dentro de la Comisión de Fomento, se aborde el futuro de la conservación de la red de carreteras. Por tanto, hay decisiones que tendremos que ir tomando en los próximos años que afectarán al conjunto de la red de carreteras y condicionarán la previsión o las necesidades de infraestructuras en función de la solución por la que se opte. Este debate es importante.

Entrando en el caso en cuestión que usted me relata, este es un documento preliminar, está sometido a información pública, se ha explicado en la demarcación de carreteras de Cataluña a los alcaldes, pero yo me comprometo con usted a recibir a esos alcaldes. Y si quiere hacer usted de interlocutor de todos ellos o a través del resto de grupos políticos en los que puedan tener representación estos alcaldes, yo asumo el compromiso en esta Comisión de recibirlos y de atender y de escuchar sus reclamaciones.

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

— **DE LOS DIPUTADOS DON JAUME MOYA MATAS Y DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE DESTINAR UNA PARTIDA DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018 PARA BONIFICAR LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS POR LA AP-2 ENTRE SOSES Y MONTBLANC, CON EL FIN DE DESCONGESTIONAR EL TRÁFICO POR LA N-240 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/034994). (Número de expediente 181/001288).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura con el número 9, previsiones acerca de destinar una partida de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 para bonificar la circulación de vehículos por la AP-2 entre Soses y Montblanc, con el fin de descongestionar el tráfico por la N-240. Es una pregunta reconvertida y va a formularla el diputado don Jaume Moya Matas, que tiene la palabra.

El señor **MOYA MATAS**: Muchas gracias. Buenas tardes, señor Izquierdo.

Cuando en su momento formulamos esta pregunta lo hacíamos en el marco de una preocupación, de una reivindicación en el territorio básicamente por la seguridad del tramo de la N-240 entre Lleida, Borges Blanques y Montblanc, especialmente el punto negro de la población de Juneda, cercana a Borges

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 22

Blanques, donde hay una elevada siniestralidad. En su momento le formulamos esta pregunta porque ya se comentaba en el territorio la posibilidad de desviar el tráfico pesado por la AP-2, especialmente los camiones.

Entre el momento en que formulamos la pregunta y el día de hoy ya se ha hecho público e incluso ya se está haciendo efectiva la desviación de este tráfico pesado, pero únicamente en el tramo entre Borges Blanques, Montblanc y el Pla de Santa María, en Valls; es decir, Borges Blanques, provincia de Lleida, Pla de Santa María, Valls, provincia de Tarragona. Lo que ha preocupado especialmente en el territorio es precisamente que esta desviación de vehículos pesados no se inicie en Lleida, concretamente en el punto de Soses hasta Valls, sino que se inicie únicamente en la parte mucho más al sur, en la parte de Borges Blanques, dejando sin esta desviación de vehículos el tramo Soses-Lleida-Borges Blanques, que es donde se encuentran el punto negro principal, la gran preocupación de seguridad en el territorio.

En su momento formulamos una pregunta por escrito, cuya contestación nos ha llegado justamente hoy, en la cual desde el ministerio nos afirman que el Gobierno, con carácter general, es partidario de optimizar el uso de las infraestructuras viarias que existen en un mismo corredor. Entendemos que el criterio del Gobierno era defender esta desviación de vehículos pesados en todo el tramo de la AP-2 —quitarlos de la N-240 y ponerlos en la AP-2—, pero vemos que, a pesar de que es el criterio del Gobierno, esto no se ha ejecutado y sí ha habido un acuerdo con la Generalitat de Catalunya únicamente para el tramo que le decía, el tramo Borges-Montblanc-Valls. Quisiéramos saber por qué ha quedado excluido de la desviación obligatoria el tramo Lleida-Borges.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Moya, efectivamente, como usted bien relata y conoce, este Gobierno lo que hizo al poco tiempo de llegar es dar un impulso significativo al tema de las bonificaciones entre Borges Blanques y Valls, que usted relataba y que afecta también a otros tramos de la AP-7 tanto en las provincias de Tarragona como de Castellón. Esta es una opción, además, que le puedo asegurar que me ha supuesto un verano de mucha intensidad de trabajo para que los reales decretos que regulan estas bonificaciones pudieran estar listos lo antes posible y, por tanto, que hiciéramos cuanto antes viable esta solución. Además, la Generalitat había adoptado ya la obligación de desviación del tráfico de vehículos pesados algo antes del tiempo en que nosotros tuvimos culminados estos reales decretos que establecen la bonificación, fundamentalmente para pesados pero también para algunos tráficos internos que benefician a los residentes y que cuando hacen itinerarios en un mismo trayecto de ida y vuelta en el día con el sistema VIAT hacen gratuitamente el tránsito por ese tramo de la autopista.

Esta es una actuación que está muy demandada en muchísimos corredores de autopistas donde lo que acaba ocurriendo es que los vehículos pesados en muchas ocasiones transitan por las carreteras nacionales y complican en alguna medida la circulación. Desde luego, lo deseable será que en un futuro todos puedan circular por las autopistas que en este momento son autopistas de peaje. Este tendría que ser el paradigma del futuro y tendríamos que tratar de descongestionar todas estas viejas carreteras nacionales en todo el país de este tráfico, sobre todo para garantizar la seguridad de los tráficos más locales, que son los que realmente se ven más afectados por este tema.

Lo que sí quiero trasladarle, por supuesto, es nuestra voluntad favorable dentro de las disponibilidades presupuestarias, porque estos convenios de bonificación de los peajes en estos tramos que se han aprobado recientemente van a suponer un gasto de 14 millones de euros que además asume íntegramente el Gobierno de España, cosa que no ocurre siempre en el caso de otras comunidades autónomas.

Estamos dispuestos a analizar otras mejoras en las bonificaciones, pero hemos de ser conscientes de que hay muchas reivindicaciones en el conjunto de España y, en todo caso, lo que trasladamos a todos los territorios es que estamos dispuestos a colaborar con la cofinanciación, en este caso con el Govern de la Generalitat, para que pueda ayudarnos a buscar soluciones a este tipo de problemas.

Hay algún aspecto técnico que en su momento creo que es lo que motivó que el tramo Soses-Borges Blanques no fuese incluido, que tiene que ver probablemente con la configuración, la distancia de Lleida a la autopista en ese tramo y que posiblemente obligue a desvíos muy importantes a algunos camiones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 23

en sus tráficos internos, lo que desde el punto de vista de funcionalidad no es una solución sencilla. Si quiero recordar —además creo que es objeto de otra pregunta, o de algo de lo que he hablado estos días, ya no sé si es una pregunta de hoy— la previsión del estudio informativo que afecta a todo el trayecto entre Lleida y Borges Blanques de duplicación de la carretera en ese primer tramo y que, por tanto, hay otras alternativas. Posiblemente el acceso a Lleida tenga también implicaciones más bien de tráfico metropolitano que quizá no requiera esta solución de bonificaciones y sí una solución que plantee la necesidad de un refuerzo de las infraestructuras existentes.

En todo caso, como le decía, estamos en total disposición para sentarnos con la Generalitat, con los ayuntamientos afectados, buscar las alternativas y, obviamente, si tenemos recursos presupuestarios y contamos con el respaldo financiero de la Generalitat, estaríamos dispuestos a analizar esta situación e intentar llegar a alguna solución de bonificación para estos tramos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Moya.

El señor **MOYA MATAS**: Brevemente.

El conflicto básicamente es una urgencia vital, es un tema de seguridad debido a los accidentes en el punto de Juneda que, como le decía, es un punto sangrante en el que hay mucha accidentalidad. Lo que ha sorprendido precisamente es que una medida para ayudar a la seguridad vial excluya este tramo. Efectivamente, sí hay una propuesta y una reivindicación desde el territorio de dotar de mayor seguridad el tramo de la N-240 entre Lleida y Borges Blanques. Hay diferentes opciones: una es la duplicación, que defienden sobre todo el Ajuntament de Borges Blanques y el Consell Comarcal de les Garrigues; otra posibilidad, reducido el tráfico en aquel tramo, desaparecido el tráfico de vehículos pesados, es establecer únicamente unas obras para garantizar los accesos a las poblaciones del eje y que probablemente solventarían en gran parte la seguridad de ese tramo, básicamente la instalación de rotondas. Sin embargo, lo que más nos preocupa y lo que quisiéramos saber es si en las negociaciones que se hicieron desde el Departament del Territori de la Generalitat de Catalunya con el Ministerio de Fomento, como nos dice el Govern, la desviación obligatoria desde Lleida no se ha implementado por causa únicamente imputable al Gobierno del Estado, cuando en ningún momento nos consta ni siquiera que el Departament de Territori de la Generalitat haya solicitado la inclusión del tramo Lleida-Borges Blanques. Por tanto, la duda que nos corroe es si realmente la Generalitat solicitó la desviación de ese tramo, cuando en cambio sí nos consta que solicitó la desviación del tramo entre Montblanc y Pla de Santa María, donde precisamente este problema de seguridad no existía; simplemente se trataba de darle más accesibilidad a unos polígonos industriales de Pla de Santa María pero no existía esta urgencia vital. Por tanto, quisiéramos saber por qué se da este agravio, esta diferencia de criterios entre un tramo —insisto, Lleida-Borges— en el que sí hay urgencias vitales y otro tramo —el de Montblanc-Valls— en el que no existen. En realidad, lo que queremos saber es si el Govern de la Generalitat solicitó o no el tramo bonificado Lleida-Borges.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Moya.
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Moya, lamento no poder darle una respuesta porque en la negociación de esos convenios no estuvo este Gobierno. Nosotros lo que hemos hecho ha sido impulsar un acuerdo que ya había previamente entre la Generalitat y el anterior Gobierno de España. Lo comentó el ministro en su comparecencia de finales de agosto o principios de septiembre a petición de la Diputación Permanente del Congreso y allí vino a decir que esta era una medida y que efectivamente lo que habíamos hecho había sido impulsarla, ponerla en servicio lo antes posible, pero sobre el fondo de la negociación o si alguien pidió o dejó de pedir o si alguien rechazó lamento no poder responderle porque no fui partícipe de esa negociación y, por tanto, no puedo darle respuesta a esa información.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 24

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ISABEL FRANCO CARMONA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PROYECTO DE LAS OBRAS DE L.A.V. SEVILLA-HUELVA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/035467). (Número de expediente 181/001289).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta: proyecto de las obras de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva. Procede también de una pregunta al Gobierno con respuesta escrita y la va a formular la diputada doña Isabel Franco Carmona, que tiene la palabra.

La señora **FRANCO CARMONA**: Gracias, presidente.

Gracias por comparecer, señor Izquierdo. Son muchos años con rumores, debates, preguntas y promesas sobre la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, y me congratula hoy poderle preguntar si sobre el proyecto que en el papel existe, al menos en los Presupuestos Generales del Estado de 2018, se trata de un tercer carril sobre el trazado ya existente o si, por el contrario, se trata de una infraestructura paralela con doble vía.

Gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Franco, en estos momentos lo más que puedo llegar a decirle es que se ha sometido a información pública el estudio informativo de la línea de alta velocidad entre Sevilla y Huelva. Es un estudio informativo que fue sometido a información el día 25 de julio de este año pasado y la información seguramente esté disponible en la web del ministerio en estos momentos y, si no, no tenemos ningún inconveniente en hacerle llegar el documento en sí. Está accesible en la web del Ministerio de Fomento, en el apartado de ferrocarriles, porque es un estudio que está en estos momentos en tramitación. Esta fase de estudio informativo es la que va a definir, después de la tramitación ambiental y de todo el proceso que esto lleva, el trazado final de la línea y cuáles son las soluciones constructivas. Por tanto, en este momento lo que se está valorando son las distintas alternativas que hay y no hay una solución preconfigurada, porque no es el momento procedimental oportuno para darle una respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.
Señora Franco.

La señora **FRANCO CARMONA**: Muchas gracias por la aclaración, porque justo ayer me respondieron por la tarde que se iba a tratar de una infraestructura con plataforma de doble vía. Le agradezco la aclaración de que no va a ser exactamente así, sino que está en fase de estudio y no se sabe aún cuál va a ser.

En los Presupuestos Generales del Estado de 2017 ya venía un plazo de ejecución para esta línea, de 2017 a 2023, es decir, en siete años, con un coste total de 227 millones de euros, lo que no cuadraba en absoluto con el coste que decía la página web de ADIF, que era de 30 millones más y en la que además no tenían ningún sentido los plazos de ejecución, porque decía, según los Presupuestos Generales del Estado de 2017 —que son obra del Partido Popular— que solo se iba a ejecutar un 23,25 % de 2017 a 2020. Por tanto, en los siguientes tres años, hasta que finalizase el proyecto quedaba el 76 % por ejecutar en solo tres años. La cuestión es que en 2018, el año pasado, también según presupuestos del Partido Popular, desaparece este proyecto y aparece un nuevo proyecto diciendo que lo que se va a hacer es una nueva variante, pero no se dice de dónde a dónde, cuántos kilómetros, qué tipo, nada, no se dice absolutamente nada. Lo único que sí ponía es que el presupuesto aproximado de la ejecución del proyecto iba a ser de unos 170 millones de euros, lo que queda muy lejos de los 227 millones que decía el año anterior y mucho más lejos todavía del presupuesto que decía ADIF.

En las últimas reuniones que tuvo el anterior ministro de Fomento con el que era delegado del Gobierno en Andalucía, el presidente de la Diputación de Huelva y el alcalde de Huelva venían a decir que se estaba olvidando un poco esta línea de alta velocidad. Además el día 13 de marzo ADIF licitó dos proyectos del actual Huelva-Sevilla que eran exclusivamente para la sustitución de traviesas. Por último, el delegado del Gobierno de aquel momento, señor Sanz, también le restaba importancia. Lo más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 25

preocupante es que en las últimas semanas la presidenta de la Junta de Andalucía, doña Susana Díaz, del Gobierno socialista de Andalucía, dice que apuesta o que está hablando con el Ministerio de Fomento solo para el AVE a Granada, para el Algeciras-Bobadilla y para el metro de Sevilla. Sin embargo, no habla nada del proyecto de Huelva. Vaya por delante que el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea apuesta por la velocidad alta por una cuestión muy básica, y es que aparte de ser más barata para las arcas públicas, el coste del billete es mucho más bajo y se aumenta mucho la velocidad, por tanto, se daría un mejor servicio a la ciudadanía. En definitiva, se trata de un proyecto de ferrocarril mucho más social y coherente.

Siguiendo con estas cuestiones, el 18 de julio pregunté si el Gobierno iba a estar dispuesto a dotar de un tren más la actual línea Huelva-Sevilla, con la condición de mejorar el trazado, modificándolo y quitándole el rodeo de Carrión, porque no tiene ningún sentido y aumenta mucho el tiempo de viaje. De hecho, aumenta muy por encima, media hora, el trayecto en coche, que es aproximadamente de una hora, e incluso es un cuarto de hora más largo que el trayecto en autobús y además es mucho más caro. Mi pregunta era si el Gobierno estaría dispuesto a dotar esta línea de un tren más. Hablamos de un tren automotor eléctrico 490 que además se encuentra disponible en Renfe-alquiler y respecto del que desde el ministerio me dijeron que la actual oferta de servicio satisfacía la demanda existente. Es evidente que esto no es así, entre otras cosas porque la Unión Europea ha aceptado la inclusión del corredor Huelva-Sevilla en la Red básica Transeuropea de Transporte, por tanto se supone que aumentarán las necesidades en esta línea. Además, como se ha dicho en el último informe de ADIF, que ha sido publicado hace muy poquitos días, entre el 1 de enero y el 12 de octubre de este año más de 3000 trenes entraron o salieron de Huelva. Pues bien, de los 1319 trenes de la línea Huelva-Madrid 360 iban con retraso y de los 1699 de la línea Huelva-Sevilla 270 circularon con retraso. Todo esto teniendo en cuenta que en la línea Huelva-Sevilla en días normales solamente circulan cuatro trenes y en fin de semana tres. Por tanto, es más que evidente la necesidad de mejorar la vía y aumentar el número de trenes para que aumente también la circulación.

Por todo ello, quiero volver a preguntarle qué es lo que el Gobierno está tomando más en consideración y si pronto vamos a tener un presupuesto, porque otra cosa no, pero la ciudadanía de Huelva está ya muy cansada de promesas que electorales que no se cumplen y de que jamás se encuentra una salida para esta línea.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Franco.
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias de nuevo, señor presidente.

Señora Franco, en relación con la solución final le insisto en lo que le comentaba antes. Ahora estamos en un momento de información pública, porque todo el mundo puede expresar su opinión respecto al trazado, a la solución técnica definitiva, y además después tendremos que someterlo a la consideración de Medio Ambiente.

Usted hablaba de la necesidad de acometer una variante porque hay un trazado que supone un rodeo muy importante, y es verdad que las distintas alternativas del estudio informativo contemplan distintas variantes de trazado para acortar los tiempos de circulación entre Sevilla y Huelva. Asimismo, hay una preocupación obvia que nosotros mantenemos en relación con lo que usted decía de la incorporación del corredor Sevilla-Huelva en la red básica de la Red Transeuropea de Transportes. Además está pendiente ahora el reglamento que establece el Mecanismo Conectar Europa, el Reglamento CEF, que permitirá financiar actuaciones en esta infraestructura, y aunque el reglamento no está aprobado definitivamente ya está asumido en la propuesta de la Comisión, por tanto, eso va a permitir financiar esta infraestructura con los recursos de la Unión Europea.

En este sentido, quiero trasladar que también tenemos una preocupación seria a la hora de buscar la solución definitiva para garantizar adecuadamente los tráficos de mercancías, porque la principal motivación para incorporar el ramal de Sevilla-Huelva es facilitar los accesos al puerto de Huelva y por tanto de todo el tráfico de la industria que hay en torno a la capital y la provincia de Huelva. Como le digo, yo me voy a reunir en breve con alguno de los ayuntamientos que me han pedido cita para abordar las distintas alternativas. Estamos en el momento de escuchar al territorio, saber cuáles son las demandas, los requerimientos y, luego, con lo que suponga el procedimiento de impacto ambiental, determinar cuál

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 26

es el trazado definitivo y la solución concreta desde el punto de vista técnico para abordar, en unos tiempos obviamente competitivos con el vehículo, el acceso ferroviario a Huelva y, como le decía antes también, dar funcionalidad al transporte de mercancías por ferrocarril.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ROSA ANA ALONSO CLUSA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA REVISIÓN DE LA ORDEN 36/2015, DE 24 DE FEBRERO, SOBRE CRITERIOS A APLICAR EN LA ILUMINACIÓN DE CARRETERAS A CIELO ABIERTO Y TÚNELES, PARA MEJORAR LA SEGURIDAD Y LA VISIBILIDAD EN LAS CARRETERAS DE CANTABRIA AFECTADAS POR LA MISMA. (Número de expediente 181/001297).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta: Previsiones acerca de la revisión de la Orden 36/2015, de 24 de febrero, sobre criterios a aplicar en la iluminación de carreteras a cielo abierto y túneles para mejorar la seguridad y la visibilidad en las carreteras de Cantabria afectadas por la misma. Es una pregunta que va a formular la diputada doña Rosa Ana Alonso Clusa. Tiene la palabra.

La señora **ALONSO CLUSA**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señor Izquierdo. En el año 2010 el ministro de Fomento del Gobierno socialista, José Blanco, toma la medida de proceder al apagado de la iluminación de centenares de enlaces de vías y autopistas instalada a lo largo y ancho de España, afectando de manera especial a Cantabria. La Orden circular 36/2015 viene a dar respaldo jurídico y a consolidar el apagado, estableciendo umbrales de iluminación según la intensidad media diaria de tráfico —muy difíciles de cumplir, por cierto—, exigiéndose un mínimo de 60 000 vehículos diarios, aplicables a todo el territorio español sin tener en cuenta el peligro que esto representa para zonas de alta pluviosidad como Cantabria.

Ahora está entrando el otoño y se acerca el invierno, que es cuando menos horas de luz tenemos y, por tanto, cuando más incidencia tiene este apagón lumínico que afecta a enlaces como Los Tánagos, Laredo (A-8), Sierrapando (A-67), Reinosa, Los Corrales, Las Fraguas, Puente San Miguel, Comillas, etcétera; es decir, todas las salidas e incorporaciones de las autovías de Cantabria. La medida se tomó en un contexto de ahorro energético, pero la tecnología para iluminación ha evolucionado, mejorando sustancialmente el consumo energético requerido por unidad lumínica, pero por encima de todo está la seguridad de miles de personas que circulan sin iluminación por carriles de aceleración y deceleración, pasos cercanos a núcleos urbanos, conexiones e intersecciones con otras carreteras y vías urbanas, donde no solo circulan vehículos sino también transitan peatones y ciclistas, todo ello combinado con las particularidades climáticas de Cantabria que hacen que la pérdida de visibilidad en la circulación incremente el riesgo de sufrir accidentes de carretera. Por todo esto, yo le pregunto, señor Izquierdo: ¿Contempla el Ministerio de Fomento la revisión de la Orden 36/2015, de 24 de febrero, sobre criterios a aplicar en la iluminación de carreteras a cielo abierto y túneles para mejorar la seguridad y la visibilidad en las carreteras de Cantabria afectadas por dicha orden?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Alonso.
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Gracias, señora Alonso, por su pregunta. Como usted bien relataba en su exposición, no es una medida que afecte exclusivamente a Cantabria sino a todo el territorio nacional. Supongo que usted es de Cantabria y, por tanto, está interesada por los problemas más cercanos que usted tiene, pero efectivamente es una medida de carácter general impuesta en un contexto de restricción económica que forzó a dejar de iluminar algunos tramos de nuestra red viaria. Vamos a acometer alguna revisión de estos requerimientos técnicos porque entendemos que quizá estemos en un momento un poco mejor —no mucho más— en cuanto a disponibilidades presupuestarias para abordar algunas alternativas y sobre todo, como usted refería, para analizar obviamente la implantación de nuevos sistemas de iluminación, ya sea led u otros sistemas de menor consumo energético que garantizarán la adecuada iluminación de esos puntos y también nos permitirá al Ministerio de Fomento reducir la factura, que es importante —tiene un coste muy alto—, y en la medida en que la disponibilidad presupuestaria lo permita intentaremos también mejorar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 27

En todo caso, la conjunción de estos estudios, tanto las soluciones tecnológicas nuevas que podamos aplicar como el análisis concreto de determinados puntos de la red, nos permitirá llegar a algunas conclusiones para ver en qué medida tenemos que adaptar la normativa vigente en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Izquierdo.
Señora Alonso.

La señora **ALONSO CLUSA**: Muchas gracias.

Me alegro de que se vaya a empezar a llevar a cabo alguna revisión, que se contemplen medidas presupuestarias para ello y que exista un análisis sobre el tipo de iluminación que pueda mejorar el proceso y acelerarlo. Agradecería que nos facilitara las fechas en que se pueda llevar a cabo todo esto, ya que comprenderá que han pasado ocho años bastante oscuros, especialmente en Cantabria.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Cantabria nunca es oscuro, Cantabria es un sitio muy bonito, por tanto yo no le veo tanta oscuridad, pero intentaremos dar satisfacción a estas demandas analizando, como le decía, las nuevas posibilidades tecnológicas que hay y la disponibilidad presupuestaria y analizando concretamente cada punto, porque lo que no puedo es comprometerme a que haya una reversión total de esas decisiones porque en este momento estaría diciéndole algo que no sería cierto en la medida en que no tenemos recursos económicos para volver a revertir hasta la situación anterior todas estas órdenes, en la medida en que no hay dinero como entonces para mantener los niveles de alumbrado que había en aquella ocasión, pero sí el compromiso, como le decía, de implantar nuevas tecnologías e ir analizando sobre todo los puntos en los que sea más necesario este tipo de iluminación.

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

— DEL DIPUTADO DON ANTONIO QUINTANA MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE VALORACIÓN DE LA PUESTA EN SERVICIO DEL PASO INFERIOR EN LA V-30 EN XIRIVELLA. (Número de expediente 181/001302).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, valoración de la puesta en servicio del paso inferior en la V-30 en Xirivella. Es una pregunta que formula el diputado don Antonio Quintana Martínez.

El señor **QUINTANA MARTÍNEZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Izquierdo. La primera vez que aparece en la Ley de Presupuestos Generales del Estado la infraestructura de la cual vamos a tratar es en el año 2007, mediante una enmienda del Grupo Socialista en el Senado, y, como siempre o casi siempre cuando de inversiones se trata en la Comunidad Valenciana, estas son llevadas a cabo por Gobiernos socialistas. Dicha inversión venía incluida en un proyecto global sobre la mejora y capacidad de la V-30 en el Plan de Inversiones del Estado, periodo 2007-2016. Como decía, la V-30, vía principal de acceso desde la A-3 hacia el puerto de Valencia y por tanto de gran afluencia de tráfico por el transporte de mercancías. Es el Gobierno presidido por el socialista José Luis Rodríguez Zapatero el que incluye por primera vez en 2007 el estudio y redacción de dicho proyecto, como he dicho anteriormente, a propuesta de una enmienda del Grupo Socialista en el Senado, hasta que llega el Partido Popular al poder y todo se retrasa. El proyecto se paraliza hasta el año 2016, último año del plan de inversiones.

Además del consiguiente retraso, hubo más despropósitos. El Gobierno del Partido Popular intentó crear una conexión en superficie entre la A-3 y la V-30, una gran idea que suponía dirigir el tráfico de miles de camiones por el casco urbano de la población de Xirivella. Esta magnífica idea y decisión política fue parada por las protestas vecinales y con el alcalde, también socialista, a la cabeza. Mientras tanto, tuvimos que esperar hasta otra solución menos dolosa para los vecinos de la ciudad de Xirivella, conectando la A-3 con una glorieta de la CV-403, y al menos todo ese tráfico no molestó tanto a los vecinos. Eso sí, las colas y el nuevo trazado eran un inconveniente para los usuarios por su falta de fluidez, entre otras cosas. Tuvimos que esperar y soportar todo esto hasta primeros del año 2016, cuando por fin se adjudican

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 28

las obras por un importe de 11,52 millones de euros, con una duración de un año, y remarco lo de un año porque ni con esas se cumplió el compromiso del Partido Popular con nuestra comunidad. Han sido unas obras costosas con diversos y múltiples desvíos de tráfico intenso, cosa que reconocemos, pero no podemos reconocer la falta de compromiso y sí denunciar la excesiva exposición a fotografías por parte del anterior delegado del Gobierno y del anterior ministerio. Por eso recuerdo a las señorías del Partido Popular que fue un Gobierno socialista el que comenzó ese proyecto y es un Gobierno socialista el que lo ha acabado. El pasado 3 de agosto por fin se hizo realidad una infraestructura tan importante para nuestra Comunidad Valenciana. Por tanto, le pregunto, señor Izquierdo, cuál es su valoración de la puesta en servicio del paso inferior en la V-30 en Xirivella.

Muchas gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Gracias, señor Quintana, por su pregunta. Como usted bien comentaba en su intervención, este ramal de conexión de la A-3 con la V-30 se puso en servicio el pasado 3 de agosto y afecta, como usted bien relataba, al municipio de Xirivella. Ha supuesto un nuevo vial de algo más de un kilómetro, que tiene un túnel de más de 500 metros y que, por tanto, ha eliminado todos los inconvenientes de tráfico que usted relataba en su intervención, en primer lugar, el último desvío de estos últimos años a través de una rotonda pegada al borde del casco urbano de Xirivella, lo que ha descargado desde el punto de vista de los impactos que sobre la población tenía todo el tráfico, especialmente de vehículos pesados. No solo se trata de esa mejora, yo creo que además tenemos que felicitarnos todos porque esté puesta en servicio una infraestructura que sin duda ha redundado en la mejora de la fluidez y de la seguridad de la V-30 y además ha reducido también el tiempo de recorrido en algunas de las conexiones que hay en ese tramo y, por tanto, facilitando también el acceso a toda el área metropolitana de Valencia. Desde luego, creo que esta infraestructura era largamente demandada, era necesaria y, afortunadamente, ya se encuentra en servicio y además creo que bien diseñada y a satisfacción de todos los que la demandaban.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— DEL DIPUTADO DON GONZALO PALACÍN GUARNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE AVANCES PRODUCIDOS EN LAS OBRAS DEL TRAMO SIÉTAMO-HUESCA DE LA AUTOVÍA A-22. (Número de expediente 181/001307).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es la que figura con el número 14, sobre los avances producidos en las obras del tramo Siétamo-Huesca de la autovía A-22, que va a formular el diputado don Gonzalo Palacín.

Tiene la palabra.

El señor **PALACÍN GUARNÉ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor Izquierdo.

Tal y como comunicamos al Gobierno y se recoge en el orden del día, le queremos preguntar sobre los avances en las obras de la A-22 en concreto en el tramo de Huesca-Siétamo, que es el último tramo que falta para completar la vía. Para que se hagan una idea, la A-22 es la autovía que une o que conecta Lleida y Huesca, una autovía que pasa por una de las zonas más dinámicas de Aragón, con un importante tráfico pesado y de turismos; es un eje que si ahora es importante, cobrará más importancia cuando esté concluido y sobre todo cuando finalicen las obras de la A-21 y de la A-23, que son las que darían también continuidad a este tramo carretero. Se lleva esperando la conclusión de este tramo hace muchísimos años y, además, es un tramo que, incomprensiblemente, no ha avanzado en los últimos años, cuando no hay ninguna barrera natural y cuando parece que no haya ninguna complejidad técnica. Como he dicho antes, es el único tramo que queda sin ejecutar de esta vía, y desde aquí quiero reconocer también el impulso que dio el anterior exsecretario de Estado, Víctor Morlán, a esta infraestructura en concreto, porque la conocía y porque era vecino de la zona también. Por lo tanto, señor Izquierdo, le queríamos preguntar sobre los avances que va a experimentar o que está experimentando este tramo porque desde hace una semana sí que es verdad que vemos maquinaria pesada trabajando en movimientos de tierras en toda la zona. Además, aprovechando que está aquí, que estamos hablando del Alto Aragón, y abusando de su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 29

paciencia, le queríamos preguntar también si nos puede adelantar algún avance sobre la A-21 y A-23, sobre los tramos que también están en obras o que pueden estarlo en breve.

Nada más y muchas gracias. Le doy las gracias por la respuesta porque no consumiré el segundo turno de intervención.

Gracias, presidente.

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

Señor Izquierdo.

El señor **SECRETO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Palacín, se ha referido usted al exsecretario de Estado, el señor Morlán, persona a la que conocí y de la que tengo además un grato recuerdo personal del trato que he tenido ocasión de mantener con él en algunas ocasiones, y desde luego está muy bien que traiga usted esto a colación para reforzar alguna de las ideas que yo he puesto esta mañana sobre la mesa en alguno de los debates con otros intervinientes de esta Comisión. Este es un ejemplo de cómo algunas inversiones, algunas infraestructuras trascienden a uno o varios Gobiernos, incluso de varios colores políticos y, por tanto, me reafirma en la conveniencia y en la necesidad de un pacto de Estado por las infraestructuras para sacar a veces de debates estériles, como bien decía antes, este tipo de cuestiones. Creo que esta, como la reciente inauguración que hizo el ministro en uno de esos tramos de la A-23, a la que luego me referiré, ponen de manifiesto lo que acabo de decir. Efectivamente, las infraestructuras cuando hay acuerdo sobre ellas, al final las empezarán unos ministros, las acabarán otros, serán unos Gobiernos, serán otros, del mismo o de distinto signo político, pero insisto en la conveniencia de ese pacto de Estado por las infraestructuras porque esta es la realidad de lo que ocurre con las infraestructuras con unos y con otros Gobiernos.

Como usted bien refería, esta es una autovía entre Lleida y Huesca, es una autovía que está prácticamente concluida, que solo le falta este tramo al que usted hace mención en su pregunta, el de Siétamo-Huesca, que es el tramo probablemente de mayor tráfico, unos 11 000 vehículos diarios y por tanto es una infraestructura muy necesitada. Después de todas las tramitaciones que ha llevado y todos los vaivenes que ha tenido en estos últimos años, las obras se han iniciado el pasado 29 de julio, por tanto ya fueron adjudicadas y están en marcha y esperemos que se cumplan los plazos que están previstos en el contrato. Esta es una expresión que yo aprendí del señor Morlán, siempre daba los plazos que figuraban en los contratos y siempre se refería a ellos, y yo creo que ese es un buen ejemplo de pedagogía política y que yo desde luego tomo como modelo, porque me parece que es lo que tiene que hacer un responsable del Ministerio de Fomento en cada momento cuando se pone en marcha o se empiezan unas obras, contarle a la gente los plazos que dicen los técnicos y en este caso los que dicen los contratos.

Podría relatarle algunas de las cuestiones técnicas de esta infraestructura, pero creo que lo importante es que me refiera fundamentalmente al importe de la inversión, que será de 47 millones de euros. El plazo de ejecución, reiterando lo que le decía sobre las palabras del señor Morlán, el plazo previsto en el contrato es inicialmente de treinta y seis meses; si no hay ningún tipo de complicación ese será el plazo de ejecución. Me preguntaba usted por el resto de ese trazado que acabará por configurar un corredor subpirenaico desde el País Vasco hasta Cataluña, pasando por Navarra, Huesca hasta Lleida, que son las autovías A-21 y A-23, y la A-22 también, en el conjunto que une todas las capitales y todas las poblaciones importantes de ese corredor subpirenaico. Sabe que recientemente hay tramos en este momento que están en obras de la A-23, algunos de ellos están en redacción de proyectos, pero avanzamos a los ritmos previstos también, como decía antes, en los contratos, con el mayor impulso político y desde luego con toda la vocación de poner cuanto antes en servicio este tipo de infraestructuras. Como le decía, había uno de los tramos, que era el de Caldearenas-Lanave, que fue inaugurado este verano por el actual ministro de Fomento. En este sentido, cuando yo hablo de que pasan unos Gobiernos y unos partidos y otros por los Gobiernos, estas son las palabras que también siempre dice el ministro de Fomento y, por tanto, yo no me cansaré de repetirlas porque creo que son palabras con criterio, con sentido y con rigor y que hacen pedagogía de lo que tiene que ser la política de infraestructuras y explican a los ciudadanos cómo son las cosas realmente.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 30

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

Hemos terminado la relación de preguntas al señor secretario general. Suspendemos durante cinco minutos la sesión para reanudarla con la secretaria general de Transportes.

Muchas gracias. (**Pausa**).

- **DEL DIPUTADO DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DEL MANTENIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE TALGO Y EUROMED QUE CIRCULAN POR LA ESTACIÓN DE TARRAGONA CIUDAD CON LA PUESTA EN MARCHA DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO. (Número de expediente 181/000809).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión. Damos la bienvenida a la secretaria general de Transporte del Ministerio de Fomento, doña María José Rallo del Olmo, que estuvo con nosotros hace pocas fechas y que siempre es un placer escucharla y recibirla en esta Comisión.

La primera pregunta que versa sobre las previsiones acerca del mantenimiento de los servicios de Talgo y Euromed que circulan por la estación de Tarragona ciudad con la puesta en marcha del corredor del mediterráneo, está retirada.

- **DE LA DIPUTADA DOÑA CARMEN VALIDO PÉREZ, DEL GRUPO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PLANES ALTERNATIVOS A LA GESTIÓN AEROPORTUARIA CON SISTEMA AFIS EN EL AEROPUERTO DE EL HIERRO CUANDO SE AGUDIZA CON SITUACIONES DE ALERTAS POR AVISOS METEOROLÓGICOS, OCASIONANDO CANCELACIONES Y RETRASOS QUE SE ACUMULAN A ÚLTIMA HORA DE LA TARDE EN DICHO AEROPUERTO. (Número de expediente 181/000858).**

El señor **PRESIDENTE**: La siguiente pregunta es sobre planes alternativos a la gestión aeroportuaria con sistema AFIS en el aeropuerto de El Hierro cuando se agudiza con situaciones de alertas por avisos meteorológicos, ocasionando cancelaciones y retrasos que se acumulan a última hora de la tarde en dicho aeropuerto. La va a formular la diputada doña Carmen Valido Pérez.

Tiene la palabra.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señora Rallo, y gracias por comparecer hoy y aclararnos preguntas que han quedado en el aire.

La pregunta está enmarcada dentro de las incidencias que han ocurrido en el aeropuerto de El Hierro durante todos los años que ha estado el sistema AFIS implantado, pero sobre todo este último año, en el que se han visto retrasados varios vuelos por dicho sistema, todo debido a condiciones climatológicas adversas muchas veces; en ocasiones sí es verdad que son fundamentadas, pero otras muchas veces, por la experiencia ya que se tiene en el sistema aéreo canario, que, como usted conoce, es casi el principal sistema que tenemos, se sabe que si hubiera controladores aéreos muchas veces hubiera sido solventada esta incidencia. El problema viene además porque se acumula con otra debilidad que tiene el aeropuerto, y es que cierra a las siete de la tarde. Cada vez que hay retrasos debido a esto, obliga, por un lado, a los visitantes que ya han terminado sus vacaciones, a tener que coger otra estancia esa noche, que a veces es difícil de conseguir y, por otro lado, muchas veces a los residentes en la isla a posponer tramitaciones burocráticas o administrativas, incluso servicios de tratamientos médicos, que son los que se imparten en las dos islas capitalinas, ya que ahí está la mayoría de servicios. Por lo tanto, mi pregunta es si contempla el Gobierno planes alternativos al sistema de información de vuelos AFIS que permitan ofrecer servicios de control superiores para cuando están previstas las condiciones climáticas adversas o saturación de tráfico debido a cancelaciones previas.

Gracias.

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

Tiene la palabra la señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

El servicio de información de vuelo de aeródromo, lo que se conoce como AFIS, ofrece un servicio adecuado en los aeropuertos de la red española en los que está implantado, entre los que se encuentran

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 31

en el caso de Canarias El Hierro y La Gomera, y también otros en la Península, como Burgos, Huesca y Córdoba, y también se ha implantado recientemente en el aeropuerto de Andorra, Pirineos, pese a que no forma parte de la red de AENA. Es un sistema que también es utilizado ampliamente en todo el ámbito europeo para aeropuertos de pequeño tamaño y que tiene un funcionamiento muy adecuado.

Respecto a su pregunta, es importante señalar que no hay una relación directa entre la utilización de un sistema como es el AFIS y el incremento de incidencias motivadas por condiciones meteorológicas adversas. De forma independiente al medio de provisión del servicio de tránsito aéreo, las cancelaciones o desvíos de vuelos se deben a múltiples factores, entre ellos es muy relevante condiciones de viento adversas o baja visibilidad. En el caso concreto del aeropuerto de El Hierro dispone de lo que se denomina procedimientos instrumentales, que permiten a los pilotos aproximarse al aeropuerto hasta alcanzar un punto de decisión donde tiene que ser el piloto el que tome la decisión de proceder al aterrizaje, y esto es independiente del sistema de provisión del servicio que se presta, sea AFIS o sea a través de controladores, lo que se conoce como ATC. Es decir, la modalidad del servicio de tránsito aéreo de aeródromo, que puede ser AFIS o ATC, no influye en los desvíos y cancelaciones que puedan producirse por razones meteorológicas, ya que lo que más condiciona es la visibilidad en la aproximación del tramo final y eso no se subsana con un sistema o con otro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.
Señora Valido, doña Carmen.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Bueno, no es eso lo que dicen, no solamente los usuarios, sino parte del personal del aeropuerto. Precisamente, el 13 de agosto de este año dos vuelos que venían de Tenerife Norte y de Gran Canaria no pudieron aterrizar porque el sistema no daba las condiciones óptimas. Esto está provocando gran malestar no solamente en los visitantes, sino también, ya le digo, en los residentes. La experiencia no dice que el sistema AFIS sea completamente independiente y que no sea el que esté influyendo en estos retrasos. De todas maneras, me reitero en la pregunta, si tienen algún sistema o si se contempla algún plan alternativo a este sistema.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Por entrar en el detalle, en el Ministerio de Fomento somos muy conscientes de la repercusión mediática que tiene cada vez que se cancela un vuelo en el aeropuerto de El Hierro por un tema climatológico, por lo que he pedido los datos para ver si era un acontecimiento frecuente o poco frecuente, y también la valoración que AENA como gestor aeroportuario hacía de la situación. Los datos que me trasladan es que desde el 1 de enero al 30 de septiembre de 2018 ha habido en el aeropuerto de El Hierro un total de cincuenta cancelaciones de vuelos por baja visibilidad y no ha habido ningún desvío. Estas cincuenta cancelaciones se han producido en ocho días, de los cuales tres días han coincidido con fin de semana, en el que el servicio se presta con AFIS. Hay que decir que en el aeropuerto de El Hierro de lunes a viernes el servicio se presta con controladores, con ATC, y solo en el fin de semana se presta con AFIS. Los otros cinco días estaba funcionando el servicio a través de ATC. El día de mayor número de cancelaciones fue el día 28 de febrero de 2018 con un total de doce de las cincuenta cancelaciones y este día el servicio se prestaba con servicio de control de aeródromo, el ATC. En este sentido, la verdad es que yo no tengo el conocimiento técnico para decir si afecta o no afecta, pero lo que aseguran los técnicos es que el sistema de provisión de este servicio es independiente al número de cancelaciones, no así otro tipo de servicios, como pueden ser los sistemas instrumentales de pista, que nada tienen que ver con el servicio de control aéreo.

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

— **DEL DIPUTADO DON LUIS SALVADOR GARCÍA, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON MIGUEL ÁNGEL GARAULET RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE INCREMENTAR LA CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES DE ALGUNO DE LOS PUERTOS COMPETENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO. (Número de expediente 181/001172).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es sobre previsiones acerca de incrementar la capacidad de infraestructuras e instalaciones de algunos de los puertos competencia de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 32

Administración General del Estado, y que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Luis Salvador.

Tiene la palabra.

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

Señora secretaria general de Transporte, es verdad que a la hora de hacer las preguntas y con la dinámica que llevamos en la Comisión, yo creía que esta pregunta me la iba a responder el compareciente anterior, pero veo que me la va a responder usted. Lo digo porque él ha hecho alusiones permanentemente a que había muchas intervenciones que no tenían que ver con el interés general, sino más bien con la confrontación política y que tendríamos que apostar por un pacto de Estado para poder armonizar un poco todo esto. Entonces, yo sí quería decirle —se lo puedo decir a usted que, como es del Gobierno, se lo puedo contar a él, y ligamos el transporte también a infraestructuras— que nosotros somos defensores a ultranza de los pactos de Estado en estas materias y lo llevamos defendiendo bastante tiempo, porque entendemos que hay que racionalizar las infraestructuras y no puede haber aeropuertos sin aviones, estaciones sin pasajeros y que lo que se haga tiene que tener retornos económicos y tiene que tener racionalidad y, por tanto, hacer que todo funcione bien. Cuando estaban hablando precisamente, poniendo varios ejemplos, decían que cuando interviene alguien del PP le echa en cara al Gobierno del PSOE, pero también cuando interviene alguien del PSOE le echa en cara al Gobierno anterior del PP, y al final lo que tenemos aquí es un cierto lío. Entonces, yo le quiero preguntar en concreto qué piensan hacer para mejorar las infraestructuras de acceso a los puertos, entendiendo que las conexiones ferroviarias son muy importantes y que es algo que debe ser en este sentido una prioridad. Con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se creó el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria para financiar la construcción de infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria, necesarias para dotar de adecuada accesibilidad a los puertos de interés general del Estado, desde el límite vigente de su zona de servicio hasta el punto de conexión de las redes generales de transporte abiertas al uso común, así como la mejora de las redes generales de transporte de uso común a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal de mercancías viario y ferroviario. El Plan de Inversiones de Accesibilidad Portuaria 2017-2021 ya recogía una serie de actuaciones que estaban previstas para el año 2017. Nosotros tenemos informaciones de que algunas que estaba previsto terminar, no están terminadas, otras no sabemos el estado en el que se encuentran, y lo que nos gustaría es que, a raíz del cambio de Gobierno, usted nos informara un poco de cuál es la política del Gobierno vinculada a todo esto.

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

Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Empiezo mi respuesta diciendo que tal cual está redactada su pregunta es: sobre previsiones acerca de incrementar la capacidad de las infraestructuras e instalaciones de los puertos, no de las infraestructuras de acceso, porque si hubieran sido las infraestructuras de acceso a los puertos, hubiera contestado el secretario general de Infraestructuras. Entonces, yo creo que ahí ha habido un malentendido, una cuestión de detalle, que cambia ligeramente el sentido de la respuesta, y la verdad es que la respuesta que yo traía preparada hace referencia a las instalaciones portuarias. Entonces, básicamente el concepto es el que ya avanzó el ministro en su comparecencia de inicio de mandato.

En los últimos veinte años el sistema portuario español ha llevado a cabo un proceso y un esfuerzo inversor de primera magnitud y actualmente tenemos una capacidad portuaria muy, muy relevante, que desde luego cubre todas las necesidades y las va a cubrir por muchos años. La verdad es que el aumento de capacidad portuaria no se produce de forma progresiva, sino que se produce a saltos, y entonces estas inversiones tan relevantes lo que han producido es un incremento tremendo de esta capacidad portuaria. En todo caso, ¿dónde se va a poner ahora el foco? Precisamente en las infraestructuras de acceso, o sea que son una prioridad para este Gobierno y el interés es mantener una inversión pública sostenible y sostenida en estas infraestructuras, que condicionan de una manera muy relevante la competitividad de todos los puertos y que son esenciales, o sea, se ha terminado con las inversiones en la parte del mar, hay que empezar con las inversiones de la parte de tierra, esas inversiones que conectan a los puertos con las principales redes de comunicaciones, principalmente viarias y ferroviarias por supuesto, pero las que requieren mayores inversiones son las ferroviarias. Además, se van a acometer cuestiones específicas asociadas a las necesidades operativas de los puertos, pero ya no son grandes infraestructuras y grandes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 33

inversiones. Sí que quedan ciertas ampliaciones portuarias por realizar asociadas a la existencia de puertos importantísimos y que siguen aumentando sus necesidades, o a situaciones específicas de ultraperiferidad, como el puerto de Las Palmas o el puerto de Melilla, la ampliación del puerto de Valencia o el espigón central del puerto de Bilbao, pero, efectivamente, ahora todas las inversiones se van a centrar en cuestiones de gestión, cuestiones de mantenimiento y en esas infraestructuras de comunicación, de conexión con la red principal de transportes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rallo.
Señor Salvador.

El señor **SALVADOR GARCÍA**: Muy brevemente. Entiendo la contestación, que sea usted quien conteste lo que ha contestado. En ese sentido, ningún problema. Pero muchas veces en intervenciones de este portavoz cuando habla de los temas de las infraestructuras de Granada, siempre hay una queja permanente sobre los retrasos enormes, los engaños, que hay en todas las infraestructuras, sobre todo que siempre se terminan mucho más tarde que en cualquier punto de España; ese es un hecho objetivo, o sea, la A-7, el AVE, podríamos hablar de muchas. Simplemente, en relación con el plan al que yo he hecho mención antes, el Plan de Inversiones de Accesibilidad Portuaria 2017-2021, estaba previsto para el 2017, en el puerto de Motril, exclusivamente una glorieta de conexión con la carretera del puerto, una glorieta, y la duplicación de la calzada de acceso al puerto, pero que es una calzada pequeña, ninguna de las dos está hecha. Por tanto, cuando nos quejamos, desde luego no es de vicio.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): La verdad es que la provincia de Granada, igual que otras provincias en España, tiene una dificultad orográfica específica que hace que todas las obras tengan una dificultad importante. **(El señor Salvador García: Como Galicia)**. Efectivamente, como Galicia. Entonces, eso también condiciona los plazos, el coste de las obras; cuando la orografía es más complicada, obviamente, la obra es mucho más cara y lleva más tiempo. En el caso concreto del acceso al puerto de Motril, que conozco por mi vida anterior, que estaba en la Dirección General de Carreteras, la verdad es que no le puedo responder porque desconozco en estos momentos en qué situación está. **(El señor Salvador García: Lo he puesto como ejemplo)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **DEL DIPUTADO DON FERNANDO NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE SI LOS PROBLEMAS DE LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS SE DEBEN A UNA MALA ESTRATEGIA DE DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. (Número de expediente 181/001184).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es sobre la opinión del Gobierno acerca de si los problemas de los servicios de cercanías se deben a una mala estrategia de desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria. Es una pregunta del Grupo Parlamentario Ciudadanos, que formula su portavoz, don Fernando Navarro Fernández-Rodríguez.

Tiene la palabra.

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

Señora Rallo, la primera vez que hicimos esa pregunta, la respuesta por escrito del Gobierno del PSOE fue sorprendente, decía: no procede la respuesta de esta iniciativa por haber sido formulada al anterior Gobierno. Es curioso, porque otras preguntas, aparentemente más controvertidas, sí que habían sido respondidas, pero al menos hoy tendremos la respuesta. Porque, mire, los servicios de cercanías son fundamentales para nosotros, son utilizados por millones de personas cada año para sus desplazamientos cotidianos y son imprescindibles en un contexto de reducción de emisiones y movilidad sostenible urbana. Hemos hecho en esta Comisión varias iniciativas en este sentido. En nuestra opinión, la falta de planificación estratégica en el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias ha supuesto el deterioro de los servicios de cercanías, como decimos, por falta de inversión en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 34

mantenimiento, reposición y renovación de infraestructura. En Murcia, se ha duplicado el porcentaje de incidencias entre 2014 y 2017, en Valencia se ha multiplicado por tres, en Cádiz se ha duplicado, en Málaga casi se ha multiplicado por cuatro y en Sevilla se ha duplicado. En una respuesta escrita que nos dieron sobre puntualidad y porcentaje de trenes suprimidos, hay algunos datos llamativos. En los cercanías de Madrid descienden los porcentajes de puntualidad en tres puntos, en los de Murcia en cuatro, pero es que los de Valencia disminuyen diez puntos, y en el porcentaje de trenes suprimidos resulta que en cercanías de Murcia hay un 0,5%, en Madrid, hay un 0,6, pero es que en Valencia hay un 4,5%, con las causas que haya que los expliquen. Nos gustaría conocer su opinión al respecto.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Navarro, el Gobierno es consciente de los problemas que ha habido en los últimos tiempos en todos los servicios de cercanías en los distintos núcleos del territorio, y se está trabajando de manera muy intensa tanto con ADIF como con Renfe, porque no hay un diagnóstico único respecto a las razones de los incidentes que se producen, para dar soluciones tanto a actuaciones a medio y largo plazo como a las actuaciones más inmediatas que puedan requerirse.

Estamos repasando y revisando los planes de cercanías que presentó el anterior Gobierno y que tienen diagnósticos profundos y acertados, porque están hechos desde un punto de vista técnico, sobre las deficiencias existentes, vamos a actualizar sus previsiones y trabajaremos para extenderlo al resto del territorio, a los núcleos que quedaban pendientes. Desde luego, pretendemos reducir las incidencias y mejorar la fiabilidad del sistema porque realmente existe un problema de fiabilidad. Lo que le aseguro es que esto es una prioridad para el Ministerio de Fomento porque es un servicio que utilizan anualmente millones de personas, un servicio esencial para la movilidad tanto obligada como de ocio de los ciudadanos y al que hay que presentar la máxima atención.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rallo.
Señor Navarro.

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

Nos dice que están revisando y actualizando los planes, y además atendiendo a los criterios técnicos, cosa que nos parece muy bien porque, como acaba de decir mi compañero, nos preocupa que siempre la agenda electoral parece que se inmiscuye en lo que tendrían que ser decisiones de utilidad social.

Un par de cosas más sí que me gustaría comentarle. El pasado 21 de febrero la Comisión de Fomento aprobó una PNL nuestra en la que, sencillamente, se instaba al Gobierno a cumplir la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, elaborando la estrategia indicativa. El secretario general de Infraestructuras nos ha dicho que eso está en redacción, pero me gustaría saber si nos puede detallar un poco cuál es su estado actual. Esa es una de las cosas. Y la otra dos casos concretos de Cercanías, uno el de Madrid, donde el Plan de Cercanías de 5000 millones parece que ha bajado a 1000 millones, lo cual nos parece preocupante, y el otro, que en los últimos presupuestos conseguimos introducir una enmienda de 5 millones para la conexión entre Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla y nos gustaría saber cuál es la intención del Gobierno; entendemos que esto, puesto que estaba incluido en los presupuestos, va a seguir adelante, pero nos gustaría saber cuál es su intención y si tienen alguna idea de plazos y demás.

Muchas gracias.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

En cuanto a la situación de la estrategia indicativa, la verdad es que no le puedo dar grandes detalles porque depende precisamente de la Secretaría General de Infraestructuras, que la está elaborando, ya que la estrategia indicativa tiene que ser el marco general por el que luego el Ministerio encomiende a ADIF la realización de determinadas infraestructuras. Entonces, entra de lleno en lo que son las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 35

competencias de la Secretaría General de Infraestructuras, que está trabajando intensamente en ello. Seguro que tienen oportunidad de preguntarle al secretario general de Infraestructuras en otro momento.

En cuanto al Plan de Cercanías, precisamente la vez pasada que estuve en esta Comisión, el pasado 27 de septiembre, surgió este tema de pasar de los 5000 millones a 1000 millones en cuanto a inversiones en lo que son Cercanías de Madrid. Aquí la clave está en el tiempo; no se trata de si es un plan de 5000 millones en 15 años o un plan de 1000 millones en dos años, aquí lo importante son las actuaciones más inmediatas que hay que realizar y esas actuaciones están ahora programándose ya con los presupuestos concretos y serán las que tendrán un efecto más inmediato. Luego, en cuanto a los planes, si son 5000 o son 1000, el ministro se refirió a las actuaciones más inmediatas a realizar en cercanías de Madrid, que son estos 1000 millones, sin perjuicio de que a medio plazo o de aquí a cinco años se puedan plantear otras actuaciones que ya se abordarán en su momento.

Y en cuanto al tramo Santa Justa-Sevilla, vuelve a ser una actuación específica de Infraestructuras y siento decirle que no le puedo dar más detalle, pero por supuesto que, si está en los presupuestos, se estará acometiendo, pero siento decirle que desconozco completamente en qué nivel de desarrollo está.

Muchas gracias.

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

— DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE INCIDENCIA EN LA PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE CERCANÍAS DE VALENCIA DEL RETRASO EN LA APROBACIÓN DEL PLAN DE MATERIAL RODANTE RENFE OPERADORA 2018-2028. (Número de expediente 181/001231).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que es sobre la incidencia en la puesta en marcha del Plan de Cercanías de Valencia del retraso en la aprobación del Plan de Material Rodante Renfe Operadora 2018-2028, pregunta que formula el diputado y portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Miguel Barrachina Ros.

Tiene la palabra.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente, y muchísimas gracias, doña María José, por su comparecencia, tan amable como siempre.

Como usted bien conoce, en diciembre de 2017 presentó el ministro entonces, don Íñigo de la Serna, junto al presidente de la Generalitat, Ximo Puig, el Plan de Cercanías en la Comunidad Valenciana, que tenía, como usted bien conoce, un importe de algo más de 1400 millones de euros. Eso fue en diciembre del año pasado; en enero, el propio ministro Íñigo de la Serna anunció el Plan de Material Rodante, es decir, la renovación de locomotoras y vagones, de la maquinaria de Renfe, de los cuales —de las más de 400 adquisiciones previstas el propio ministro anunciaba que la mitad de ellas serían en este año en curso— 52 serían para Cercanías de Valencia, que es Cercanías con Alicante, la C-1, y Cercanías con Castellón, que, como usted bien sabe, ha tenido múltiples incidencias por las cuales, de nuestra etapa, pido disculpas porque hemos intentado siempre compatibilizar las obras nuevas en la vía con el servicio actual de cercanías. La gran diferencia entre aquella etapa y esta es que ahora creo que hay algunas incidencias más, pero nosotros no las criticamos diariamente porque entendemos que es parte del fruto y del esfuerzo que hace ADIF, que hace Renfe y que hace el ministerio por mejorarlo. Por tanto, y dado que después de aquellos dos anuncios se aprobó un presupuesto y este año 2018 debía ser el año de las cercanías, porque el presupuesto aprobado y en vigor crece en un 54 % —el presupuesto dedicado a las cercanías—, ahora estamos preocupados porque desgraciadamente tanto en la parte de compra, de renovación del material, de la maquinaria, como en el desarrollo en sí del Plan de Cercanías de Valencia hemos escuchado con atención y hemos oído que está en fase de revisión, y en la Comunidad Valenciana lo de las revisiones se entiende, doña María José, en muchas ocasiones como freno y marcha atrás. Esa era mi cuestión.

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

Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Barrachina, como sabe, el pasado día 27 de septiembre tuve ocasión de comparecer ante esta misma Comisión y responder a dos preguntas similares a la que usted me plantea ahora, aunque en ese

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 36

caso eran referidas a los planes de *rodalies* en el caso de Barcelona y de cercanías de Madrid. Y la respuesta no puede ser otra que la que le di en aquel momento, y es que el Gobierno no tiene intención de parar nada y que todas las inversiones que estaban previstas van a continuar al mismo ritmo que estaba planificado y, por supuesto, este criterio general se aplica a lo que es el plan de un núcleo de cercanías tan relevante como es el de la Comunidad Valenciana.

El Plan de Material Rodante de Renfe 2018-2028 también tuvo ocasión de decirle en aquel momento que no estaba elaborado, que estaba simplemente establecida una relación de necesidades, y es ahora cuando se está trabajando en definir y concretar el plan, ya trabajando en los pliegos específicos con las características técnicas que tienen que tener los vehículos que se van a contratar. Este plan, también se lo comenté en aquel momento, está condicionado a la firma del contrato de obligaciones de servicio público, que esperamos poder firmar en las próximas semanas, dentro de muy poco tiempo, y a partir de ahí podrá lanzarse el plan de licitación de todo el material rodante que afecta a las obligaciones de servicio público. Este Plan de Material Rodante es una prioridad para el Gobierno porque el parque de cercanías especialmente, pero también el de media distancia, tienen una edad media alta y, por tanto, como digo, es una prioridad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.
Señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señora secretaria general.

Yo soy consciente de que gran parte de los problemas nada tienen que ver con usted, que pondrá lo mejor de sí misma, que es mucho, para resolverlos, pero sepa que, con motivo del cambio, en la Comunidad Valenciana, en lo que se refiere al Ministerio de Fomento, hemos conocido el aplazamiento de tres actuaciones importantísimas —tres—: la autovía de Castellón, la autovía de Alicante con Murcia, lo que debiera ser la ampliación, la duplicación del *bypass*, que estaba programado y desgraciadamente se ha aplazado, y la paralización de una obra adjudicada incluso del acceso desde Castellón a Valencia por la AV-21, que ahora, con la justificación del ecologismo de salón, de proteger la huerta, en una obra que ya está adjudicada de Fomento seguimos haciendo cola; de los 923 millones en vigor, señora secretaria general, para el Corredor Mediterráneo, en este presupuesto de 2018 la lentitud es exasperante y ayer conocimos respecto a la financiación autonómica que hay una difusa promesa de 900 millones de euros que parece convencer a aquellos que cuando recibieron 3100 millones adicionales del Gobierno de Rajoy parecían insaciables. Por tanto, cualquier anuncio de revisión a nosotros nos introduce todas las cautelas y, por tanto, le reitero mi pregunta de si se van a renovar los 52 trenes que el ministro Iñigo de la Serna anunció en el mes de enero en un plan de 3400 millones, que él mismo dijo que este mismo año —lo dijo en enero, no sabíamos que el Gobierno iba a cambiar, naturalmente— estarían licitados 1900 y hasta la fecha el nivel de licitación es cero; es decir, ¿se mantienen las 52 adquisiciones? Porque de esa gran cantidad dirigida a las cercanías de la Comunidad Valenciana una gran parte es para la zona que mayor deterioro acumula, que es la que une a Castellón con Valencia y la otra es entre Alicante y Valencia; en concreto, el material nuevo previsto para la provincia de Castellón era por valor de 215 millones de euros en todo el plan y el de la provincia de Alicante, 139 millones —estaba en mejores condiciones—. Me gustaría saber, cómo no, si esos compromisos anunciados por nosotros el actual Gobierno los mantiene.

Muchas gracias.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Barrachina, como he mencionado anteriormente, lo que sí que estaba elaborado es el análisis de necesidades y ese análisis de necesidades ha sido asumido absolutamente por los nuevos responsables de Renfe, en el sentido de que esos 52 trenes que dice, que son 31 para el núcleo Valencia-Castellón y 21 para el núcleo de Alicante, se consideran necesarios, están perfectamente justificados y sí que se va a proceder a la licitación de esos trenes. Ahora, como está pendiente qué tipo de trenes son necesarios, qué características técnicas, qué especificaciones, cómo se van a mantener esos trenes, qué precio van a tener, cómo se estima que tenga que procederse en el contrato de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 37

licitación, todo eso condicionará el momento en que se vayan a licitar, que desde luego es una prioridad y será este otoño, o en enero y febrero del año que viene, pero aquí los trenes tardan mucho en construirse; o sea, no es una cuestión de un mes más o un mes menos, no es ningún drama para la ciudadanía porque los trenes tardarán tres años en entrar en servicio. Lo importante es mantener el compromiso y que realmente esta licitación sea una realidad, sin perjuicio de que aquí ninguna revisión va a llevar un año ni seis meses, aquí se está trabajando con muchísima intensidad para que el tema esté perfectamente cerrado lo antes posible, pero bien analizado; al final, en el material rodante se ha visto que formas apresuradas de licitación de los contratos han llevado al establecimiento de sistemas de mantenimiento no bien estructurados, que luego han dado problemas. Hay que ver todo lo que es la vida útil del tren, desde la licitación hasta la entrada en servicio o qué compromisos tienen que asumir las empresas fabricantes durante toda la vida útil el tren, cómo se va a mantener, cómo se va a proceder a los ciclos de las grandes revisiones, y en eso es en lo que se está trabajando ahora porque ocurre que el material que utilizan los servicios de cercanías tiene una utilización absolutamente intensiva y es necesario realizar, no lentamente pero sí con el tiempo que requiera, todo el proceso de definición de los pliegos.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ANA MARÍA ZURITA EXPÓSITO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES DE CONTINUIDAD DE SUBVENCIONES AL TRANSPORTE POR CARRETERA PARA LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS HASTA EL AÑO 2020. (Número de expediente 181/001235).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, sobre previsiones de continuidad de subvenciones al transporte por carretera para la Comunidad Autónoma de Canarias hasta el año 2020, pregunta que formula la diputada del Grupo Parlamentario Popular doña Ana María Zurita Expósito, que tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente, y muchísimas gracias a la señora Rallo por comparecer en esta Comisión.

Seguimos preguntando por compromisos. El motivo de esta pregunta no es otro que aclarar lo que tiene en mente el Gobierno del Partido Socialista con respecto a Canarias, pregunta que nos hacemos ante las diferencias notables que existen entre dos documentos de programación de subvenciones del Ministerio de Fomento, el referente al período 2014-2017, elaborado por el Gobierno del Partido Popular, y el referente al período 2018-2021, que está fechado cuando ustedes ya estaban en el Gobierno. En el primero se menciona, en el objetivo 2, la optimización de las infraestructuras de transporte con el objeto de mejorar la accesibilidad y potenciar la cohesión territorial en nuestro país, y todo ello aparece en un bloque como compromisos derivados del Convenio de Carreteras con Canarias. Y en el segundo documento se habla también del Convenio de Carreteras pero se habla del pasado; o sea, no se menciona para nada cuál es la proyección a futuro. Su compañero que acaba de salir, el señor Izquierdo, nos lo acaba de demostrar, y sin embargo aparece bastante desarrollado lo que ha sido, vamos a llamarlo así, un transporte supletorio al de carreteras, que es el ferrocarril, pero donde igualmente se habla de un futuro compromiso sin especificar cuál. Por eso mi pregunta es si hay previsión de continuidad de la subvención al transporte para la Comunidad Autónoma de Canarias hasta 2020. Y le pido que me hable de las dos cosas, del transporte por carretera y de las subvenciones al tren, porque en el documento aparece lo que es el pasado, el tren como alternativa de cohesión territorial, pero no se vislumbra compromiso alguno, de ahí mi pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Zurita.
Tiene la palabra, señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Zurita, la verdad es que en la pregunta que nos había planteado venían solo las subvenciones al transporte por carretera. Las subvenciones al transporte por carretera de Canarias se dotan todos los años en una partida específica que forma parte del programa presupuestario 441-M, subvenciones y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 38

apoyo al transporte terrestre, que se gestiona desde la sección 32, que corresponda al Ministerio de Hacienda. El título de esta subvención es: a la Comunidad Autónoma de Canarias para la financiación de las necesidades correspondientes al transporte regular de viajeros en las distintas islas canarias. Y este año tiene una partida de 47,5 millones de euros. En este sentido, el Ministerio de Fomento dota de una cantidad muy relevante las subvenciones al transporte para los residentes en Canarias, pero se limita al transporte aéreo y marítimo, y no al transporte terrestre como transporte, es esta partida del Ministerio de Hacienda. Y en cuanto a las subvenciones al tren, se trata de subvenciones a la creación de infraestructuras y, por tanto, debería haber sido el secretario general de Infraestructuras el que podría haberle contestado a esta pregunta.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, señora Rallo.

Conocemos perfectamente cuál es la subvención que está dotada en el presupuesto del Ministerio de Hacienda, pero mi pregunta era porque mientras en otras comunidades autónomas se establecen —le hablo del Ministerio de Fomento— una serie de objetivos a cumplir, en la nuestra parece que se deja hablar de transporte por carretera, porque sí aparece en este bloque la dotación correspondiente al Convenio de Carreteras, pero se empieza a hablar del ferrocarril y del tren y parece que hay unos objetivos a cumplir por el ministerio, y ahí había un acuerdo con el Cabildo de Tenerife y el Cabildo de Gran Canarias que no era la construcción de las infraestructuras, sino una subvención específica para la realización de proyectos, estudios complementarios y la reorganización de modos de transporte, y esto es muy importante porque sí incide directamente en temas sobre los que sí hay competencia directa y la expropiación de terrenos; o sea, no era construcción de infraestructuras, era un apoyo a medios de transporte, fomentando el transporte intermodal, que estaba dentro del capítulo de Fomento. Y también le digo que serán objetivos más que loables defendidos siempre por el Partido Popular y esperamos que por el Gobierno del Partido Socialista también, pero que no se desligan del principio de movilidad; o sea, que no era construcción de infraestructuras, era subvención, vamos a llamarlo así, transporte intermodal, y era discriminación positiva del transporte público, fomentar el uso de la intermodalidad, facilitar el acceso de toda la población a los servicios acercando la infraestructura a las poblaciones, etcétera. O sea, una red capilar de transporte intermodal; repito que no es construcción de infraestructuras, sino que era el diseño de todo ese sistema intermodal. Yo esto no me lo he inventado, lo he sacado de ese programa de subvenciones del Ministerio de Fomento, y escrito queda muy bien, pero yo le preguntaba por los compromisos, porque la única referencia que tenemos en los presupuestos y en ese documento es la anualidad de 5 millones en el presupuesto 2018, pero que era un compromiso del Partido Popular. Y la situación es: a día de hoy no hay convenio de carreteras que derive del Ministerio de Fomento; no hay Convenio de Carreteras, no tenemos constancia alguna de ayuda al transporte —salvo la que aparece en el Ministerio de Hacienda— y en el documento se habla de una sustitución por el ferrocarril, pero la realidad es que no ha habido compromisos, sino los que están del Partido Popular, o sea que se han traducido en convenios con los cabildos insulares, que se han traducido en estas ayudas que le digo al tren del norte y al tren del sur y en los últimos presupuestos esa partida de 5 millones de euros, que eran, como digo, presupuestos de 2018 del Partido Popular, y ahí ha quedado. Lo que nos gustaría saber y lo que le pregunto es: desde su área, que es transportes ¿qué van a hacer ustedes? Porque en Canarias tenemos un problema de movilidad absoluto, que se agrava por infraestructuras insuficientes, y si bien es cierto que las competencias son nuestras, ya había compromisos, como le digo, del Gobierno del Partido Popular para realizar estas infraestructuras y para ayudar en esos estudios de apoyo al ferrocarril. Es decir, fomentar la movilidad, la cohesión territorial, son objetivos nuestros, claro, y de ustedes también, pero hay que trasladarlos a un compromiso presupuestario y lo que más me preocupa es el tren del sur, las ayudas al tren del sur, porque en Tenerife el sur de la isla está absolutamente colapsado y es donde se desarrolla nuestra actividad principal, el turismo, que es el 35 % de nuestro PIB. Nuestro aeropuerto está absolutamente colapsado porque la gente tiene que ir cuatro y cinco horas antes por las colas para no perder el avión. Lo que me preocupa es si esos objetivos de movilidad, de intermodalidad, que son unos bonitos objetivos, se van a traducir en algún compromiso, tanto en el Convenio de Carreteras, que era competencia del anterior compareciente, o en las ayudas al tren, que entiendo que es competencia suya en lo que se refiere a esa movilidad e intermodalidad.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 39

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Zurita.
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Zurita, la movilidad de los ciudadanos y el fomento de la intermodalidad son, desde luego, una prioridad para el Ministerio de Fomento e impregnan, igual que la seguridad, toda la actuación tanto regulatoria como de gestión en el propio ministerio. Eso por una parte.

Y, por otra parte, el Ministerio de Fomento tiene que actuar en el ámbito de sus competencias; en el caso de Canarias, las competencias de transporte son completamente de la comunidad autónoma, sin perjuicio de que a través tanto del estatuto como del Régimen Económico y Fiscal de Canarias se reconozca la singularidad insular y la necesidad de dotar, a través de los Presupuestos Generales del Estado, de unas ciertas cantidades en compensación de este hecho insular. Yo lo que le puedo decir es que el Ministerio de Fomento, por supuesto, va a cumplir con los compromisos que existen y los mandatos que hay de ámbito legal; desde luego, va a cumplir lo que está establecido en el presupuesto aprobado de 2018, que procede de un pacto del anterior Gobierno con los partidos canarios de 10 millones de euros al Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria por el proyecto denominado MetroGuagua, y a través del Ministerio de Hacienda se continuará con la línea de subvención a lo que es el transporte terrestre. Más allá de eso, lo que pueda haber en el proyecto de presupuestos de 2018 está todavía pendiente de cierre y no le puedo avanzar en estos momentos cómo va a quedar.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ROSANA PASTOR MUÑOZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE FUTURO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DE VALENCIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/035318). (Número de expediente 181/001290).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, sobre el futuro de la zona de actividades logísticas de Valencia, que viene de una pregunta al Gobierno con respuesta con escrita y que formula la diputada doña Rosana Pastor Muñoz, que tiene la palabra.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Señora Rallo, la pregunta es en referencia a la zona de actividades logísticas del puerto y lo que nos cuestionamos es si, dado que es posible la reubicación tanto desde el punto de vista técnico, como social, jurídico, económico y ambiental, la ciudad de Valencia puede ganar este valioso espacio y en qué medida estaría el Gobierno dispuesto a contribuir a que eso suceda. También querríamos saber si el Gobierno ha estudiado alguna alternativa a los usos y terrenos que no suponga una mayor degradación ambiental y social y si el Gobierno ha podido estudiar la alternativa planteada por la plataforma Horta és futur, que estuvimos presentando hace una semana en el ministerio y que contempla la ubicación de un corredor verde que pudiera unir el parque fluvial del Turia con el parque fluvial de la Albufera en los terrenos de la ZAL.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pastor.
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Pastor, creo que ha debido ya recibir respuesta a su pregunta escrita sobre este tema y tendrá información de detalle sobre la situación en la que se encuentra este importante proyecto.

La creación de la denominada ZAL de Valencia —la zona de actividades logísticas— es un proyecto que tiene su origen en el año 1993 y que se planteó como acuerdo entre la Administración central, la Administración autonómica y el propio municipio de Valencia. Cada parte quedó encargada de desarrollar las actuaciones necesarias para convertir este proyecto en una realidad. Se trata de un proyecto que, sin ninguna duda, por el tiempo que ha transcurrido se puede ver que ha sido de una gran complejidad y que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 40

ha estado muy judicializado, por eso ha tenido el retraso que ha tenido. Yo lo que le puedo decir es que el proyecto está actualmente pendiente de una actuación puramente de ordenación territorial, que es la aprobación del Plan especial del ámbito, que ya tiene todas las autorizaciones necesarias. Una vez que se produzca esta aprobación del Plan especial, podrá empezar a tener efectos, a entrar en carga para potenciar la capacidad logística del puerto de Valencia.

Las competencias en ordenación del territorio son exclusivas de las comunidades autónomas, por lo que muchas de las preguntas que usted plantea deben ser planteadas a la Administración competente en ordenación territorial, que no es el Ministerio de Fomento. En todo caso, como he tenido ocasión de leer su pregunta escrita, que desarrollaba con mucho detalle preguntas específicas, le diré que en su momento se estudiaron muchas opciones, desde la opción cero —no hacer nada— hasta distintas alternativas, llegándose a la conclusión de que una actividad logística combinada con un uso residencial de vivienda protegida era la que resultaba más adecuada para la ciudad. Desde el punto de vista del Ministerio de Fomento, la ZAL está situada en una zona que es la más adecuada desde el punto de vista de la integración logística de la zona dentro de lo que es toda la actividad portuaria, y hay que tener en cuenta que el puerto de Valencia es el principal puerto español en materia de importación y exportación, y todo ello, por supuesto, sin perjuicio de todas las actuaciones que haya que realizar en materia de integración ambiental para dotar a la zona de las condiciones que garanticen a todos los ciudadanos una calidad de vida adecuada en el sentido de calidad del aire, de condiciones ambientales y paisajísticas. A este respecto, en el Ministerio de Fomento lo que conocemos es que el Plan Especial de la ZAL de Valencia ya incluye actuaciones de integración paisajística, de integración ambiental de gran calado y nada comparables a proyectos que existían o que estaban planteados anteriormente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.
Señora Pastor.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: *Moltes gràcies.*

Señora Rallo, simplemente recordarle, como usted bien ha dicho y bien conoce, que existe a este respecto una sentencia del Tribunal Supremo del año 2015, que declara el Plan Especial de La Punta, donde se asientan los terrenos de la ZAL, nulo de pleno derecho, eximiendo a la autoridad competente de seguir con el planteamiento anterior. Existe otra sentencia del Tribunal Supremo de 2017 que anula la subestación eléctrica que debería proporcionar suministro a la zona de la ZAL. Entendemos que no se trata pues de cuestiones técnicas que, por otra parte, estarían resueltas, como ahora después paso a explicar, sino que apelamos al ministerio porque entendemos que se trata de una decisión política para mejorar al vida de los ciudadanos y ciudadanas de la ciudad, al conectar esos dos parques, dotando a los vecinos y vecinas de esa zona sur de la ciudad de Valencia, extremadamente castigados por las miles de infraestructuras que les atraviesan y el deterioro del actual cauce del río, que no está todavía remozado, como el resto del cauce. Estamos hablando, y en todo momento lo concebimos así, de una decisión política.

Por otro lado, y respecto a lo que usted me dice de que está perfectamente integrado el uso residencial con el uso de la zona para de alguna manera esta actividad logística, pensamos que si entra verdaderamente en funcionamiento esta ZAL la calidad de vida de los vecinos y vecinas se deteriorará muchísimo más de lo que ya está por todas las infraestructuras que la cruzan. Pensamos que, sin duda alguna, esa zona estará continuamente atravesada por el paso de camiones, de vehículos, polución, polvo, ruidos, olores, y pensamos que no es, como parece que me indican, que esté integrada perfectamente esa combinación de uso residencial y el uso logístico para el puerto.

Me gustaría destacar también que nosotros hacíamos referencia a un informe de la Universidad de Valencia, a un informe de la Facultad de Derecho —que no es la Facultad de Enfermería, algo sabrán en la Facultad de Derecho, y parece ser que el Ministerio no lo conoce; no tendríamos ningún problema en hacérselo llegar— que lleva el revelador título: «El desalojo forzoso de los vecinos de La Punta. Una violación grave de los derechos humanos». Creemos que ahí probablemente, si, como este informe recoge, se han conculcado algunos derechos, habrá que ver cómo se resuelve.

Y, por otro lado, respecto a lo que usted apunta de que ya hay un plan que prevé esa integración paisajística, nosotros mirando el plan lo que entendemos es que es un reverdecimiento de una actual vía verde, vía ciclista, con unos cuantos árboles, pero que eso dista mucho de ser el corredor de biodiversidad que nosotros consideramos que debería tener lugar y que debería acabar de construirse en esa zona,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 41

pues dista mucho de ser un corredor para fauna. Ustedes dicen que está dentro de lo que es la Estrategia Territorial Valenciana y nosotros observamos que la Estrategia Territorial Valenciana recomienda que haya 500 metros de corredor verde para evitar la conurbación, 500 metros es lo que mide exactamente la zona de la ZAL.

Veo que mi tiempo ha concluido, pero me reservaré para la réplica.
Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Solo hay dos intervenciones; es su segunda, pero si quiere, tiene la palabra.

La señora **PASTOR MUÑOZ**: Si es tan amable, señor presidente, se lo agradezco.

Entonces yo, y teniendo en cuenta lo que la señora Rallo ha respondido ya a este grupo, querría preguntarle: ¿El Ministerio de Fomento tendría algún inconveniente en que el destino final y el plan final para la zona de actividades logísticas de Valencia decayera exclusivamente dentro del ámbito competencial territorial, dentro de lo que, como usted me ha indicado antes, sería el ámbito de Generalitat Valenciana y del Ajuntament de València?

Moltes gràcies.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pastor.
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Pastor, como ha dicho muchas cosas, voy a intentar ir abordándolas una tras otra.

En cuanto a las sentencias judiciales que, obviamente, las conocemos y existen, la información de que dispongo dice que son relativas principalmente a cuestiones de defectos de forma, y eso en la fase actual del desarrollo de la actuación es lo que se está subsanando. Yo la verdad es que no tengo muchos argumentos porque no conozco con detalle todo el proceso judicial que ha tenido este proyecto que, obviamente, si tuvo su origen en 1993 y estamos en 2018 fácil no ha sido; eso es evidente. Pero la cuestión es que actualmente la información de que dispongo lo que dice es que cuenta ya con todos los permisos y autorizaciones; le falta la aprobación del plan, que es necesario, y que es competencia de la Generalitat y, por tanto, el plan en principio sigue adelante.

En cuanto a la decisión política para continuar o no continuar, todas las decisiones que afectan al planeamiento urbanístico tienen una componente política importante, pero esa componente política tiene que estar asociada al ámbito competencial y, además, primar el principio de subsidiariedad. Si el Ayuntamiento y la Generalitat están de acuerdo en continuar con este proyecto, yo creo que nadie entendería, aparte que probablemente no tuviéramos capacidad, que el Ministerio de Fomento lo vetara, porque esto afecta mucho a los ciudadanos de Valencia y a los residentes en la zona. Que el Ministerio de Fomento pudiera vetar un proyecto de estas características, jurídicamente no creo que pudiera hacerlo, pero es que nadie lo entendería. Además, el puerto de Valencia es un activo de primer nivel para Valencia, para la Comunidad Valenciana y para el conjunto de España. Es un puerto que, de acuerdo con los datos que aporta la propia autoridad portuaria, aporta 2500 millones anuales de valor añadido bruto y proporciona empleo entre directo e indirecto a 36 000 personas. Son cifras que producen hasta escalofríos. Las Administraciones Públicas tenemos que trabajar para conservar estos activos y desarrollarlos en la medida de lo posible siempre, y repito, porque esto sí que tiene que ser un principio que ya como sociedad lo tenemos asumido, independientemente de las ideologías, que es la integración ambiental de cualquier actuación que se haga. Al final, aquí hay que trabajar a favor del ciudadano, y lo que no puede ser es que por una cuestión que tenga unos beneficios económicos tremendos los residentes vayan a ver empeorada su calidad de vida. No creo que sea el caso del proyecto que se está desarrollando, pero lo que sí le puedo decir es que el Ministerio de Fomento valora positivamente esta actuación, en el sentido del valor añadido que va a traer a la ciudad y tal cual está planteado en este momento, que ya le digo que no tiene nada que ver con proyectos desarrollados hace bastantes años.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 42

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE NÚMERO DE INCIDENCIAS, RECLAMACIONES Y DENUNCIAS QUE REGISTRARON LOS TRENES S598 EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EN ANDALUCÍA. (Número de expediente 181/001291).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta. Número de incidencias, reclamaciones y denuncias que registraron los trenes S598 en materia de accesibilidad en Andalucía; es una pregunta que formula el diputado del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, don Sergio Pascual Peña.

Tiene la palabra.

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

Señora Rallo, comprenderá que este es un tema que preocupa enormemente y que viene siendo conocido por la ciudadanía y por los usuarios de Renfe en Andalucía. Le desgrano las preguntas antes de darle razones en el turno de réplica.

¿Cuáles son las razones y motivos del cambio de trenes en los servicios públicos de media distancia de Andalucía por maquinaria obsoleta, al menos desde nuestro punto de vista obsoleta, que acumula decenas, cientos de incidencias? ¿Cuántos retrasos se han producido desde el mes de junio en los servicios de media distancia entre Sevilla y Málaga y Málaga-Sevilla por los trenes S598? ¿Son 100% accesibles o no los S598? ¿Cuenta el personal con formación suficiente para el manejo de esas plataformas?, las de accesibilidad me refiero. ¿Cuántas incidencias registran los baños adaptados y accesibles de los trenes S598 en el servicio que le he mencionado? ¿Cuáles son los costes y pérdidas derivadas de las incidencias y retrasos, y yo ahora añadiría del servicio de taxi que han tenido que instalar?, y ¿dónde están operando los trenes S599 que antes estaban operando en Andalucía?

Muchas gracias.

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

Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Por ir punto por punto en las muchas preguntas que ha planteado.

Perdón. Muchas gracias, señor presidente, muchas gracias, señor Pascual.

Lo primero que tengo que decir es que en cuanto a lo que es el número de incidencias, reclamaciones y denuncias que se han registrado en los trenes de la serie S598, en materia de accesibilidad tenemos, dos fuentes de datos. Por una parte, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento es competente para la gestión de las quejas relacionadas con los derechos de los usuarios y, por otra parte, por supuesto, Renfe como empresa prestadora de servicio gestiona también un servicio de quejas.

En el Ministerio de Fomento no se ha recibido ninguna queja relativa a accesibilidad que afecte al territorio de Andalucía, ni por esta serie ni por ninguna. En cuanto a las quejas presentadas ante Renfe, en los servicios de media distancia, en los que actúan las series 598 no se ha presentado ninguna reclamación, y en la línea C-3, de cercanías de Sevilla a Santa Justa-Cazalla se registraron en el año 2017 cuatro reclamaciones y ninguna hasta el momento en el año 2018. En el año 2017 las reclamaciones que se presentaron, dos de ellas fueron por no haber sido posible el uso de la plataforma elevadora en este tren, y otra por encontrarse el espacio destinado a una silla de ruedas ocupado por bicicletas. Las incidencias registradas en el año 2018 fueron ocho en la relación de media distancia Sevilla-Cáceres por Cazalla y seis en la línea de Cercanías, y todas en relación con las plataformas de acceso al tren.

La serie 598 no es una serie obsoleta, es una serie que fue entregada a Renfe entre los años 2004 y 2005 y, efectivamente, no tiene todas las condiciones de accesibilidad que nos gustaría. Es una situación que se está intentando suplir, lleva su tiempo; los trenes cuentan con una plataforma elevadora que, por supuesto, en ocasiones ha fallado su funcionamiento —es así—, y en algunos trenes incluso todavía está pendiente de instalar, aunque se van a instalar. Nos gustaría que todos los trenes fueran cien por cien accesibles y, desde luego, trabajaremos para que esto sea así en el plazo más breve posible, pero no es algo que se pueda hacer de la noche a la mañana. En este tiempo, y sabiendo que no es lo óptimo, la solución que se ha dado es el ofrecimiento, a los usuarios que vean perjudicados sus derechos, de un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 43

servicio de taxi cuando sea imposible utilizar estas plataformas; es una situación de emergencia, pero se trata de tener un plan B, poniendo al ciudadano en el centro de la decisión.

Las decisiones de Renfe en cuanto al material rodante se producen por razones técnicas y se producen tratando de situar las composiciones de los trenes en aquellos lugares en los que por el tipo de servicio que se va a dar van a ser más adecuados. En el pasado verano se produjo un intercambio de trenes, lo conoce perfectamente, entre dos trenes de la serie 598, que estaban operando en Extremadura, y pasaron a Andalucía porque Renfe consideró que por la duración de los trayectos el tipo de fiabilidad del servicio, que estaba dando problemas —y eso es así— prestaría un mejor servicio en Andalucía. En todo caso, tanto en Extremadura como en Andalucía no se nos escapa que esta serie 598 tiene problemas, más allá de la propia accesibilidad —eso se ha reconocido—, y Renfe ha tenido que tomar medidas porque no se estaba llevando a cabo la supervisión del mantenimiento ordinario de estas líneas.

Confiamos en que la situación mejore y, desde luego, la voluntad es siempre tener al ciudadano en el centro de la decisión. No hay usuarios de primera y de segunda, seguro que usted considera que estas series a lo mejor han perjudicado a personas de Andalucía. Aquí el Ministerio no pone por delante ni a Andalucía ni a Extremadura, simplemente se trata de buscar el uso mejor del material para las distancias que tienen que recorrer. Una vez que se aborde todo el plan de nueva adquisición de material rodante que afecte a las obligaciones de servicio público, se subsanarán todos estos incidentes que se han producido, y que no vamos a negar que se producen, si bien ya sabemos que no va a ser una cuestión de hoy para mañana. La actuación más inmediata es tener un control mucho más incisivo en la empresa que lleva a cabo el mantenimiento de estos trenes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Yo le agradezco que haya un cierto reconocimiento de cuál es la situación real de estos trenes, pero sí tengo que discrepar respecto al orden de prioridades del Ministerio. El Ministerio pone por delante al Ministerio cuando toma esta decisión. Como resulta que en Extremadura estaba habiendo un nivel de protestas alto porque estos trenes no están en condiciones de servicio suficiente —digámoslo así—, se opta por trasladarlos a un lugar donde aparentemente pudiera haber menos protestas, y creo que esta no es la solución desde mi punto de vista. Los problemas no se trasladan, los problemas hay que abordarlos y habría tenido nuestra comprensión si el Ministerio hubiera dicho: miren ustedes, tardaremos dos años en reponerlos, y mientras no tenemos otros trenes, solamente podemos hacer reparaciones más ágiles en la medida de nuestras posibilidades. Pero no ha sucedido así. En verano, justo en el peor momento también para Andalucía, por razones obvias, se llevan trenes que han tenido hasta 33 incidencias en dos meses y medio, según su propio servicio —una cada dos días aproximadamente— de más de 15 minutos. Claro, estamos hablando de una situación difícilmente sostenible y hay una sensación de agravio —no se lo niego— porque además esto sucede después de que ya se llevaron trenes Civia de Andalucía, del servicio de cercanías a Cataluña, incrementando las tensiones en las horas pico en el servicio de cercanías de Sevilla y de Cádiz.

Yo creo que lo primero sería —insisto— sincerarlo; me parece que la vía que ha adoptado aquí no está mal, pero hubiera sido mejor antes de que llegáramos a esta pregunta; en segundo lugar, no centrar en Andalucía la ubicación de estos trenes con características deficientes —por llamarlo de alguna manera, si no me admite el término obsoleto—, pero con deficiencias, y desde luego peores que los S599 que teníamos en Andalucía hasta la fecha. Así que, en la medida de lo posible, lo que sí esperamos los andaluces —cumpló aquí con mi obligación de diputado andaluz en este caso—, es que se den soluciones lo más ágiles posibles en términos de reparación, también en términos de distribución de la información y en términos de distribución de quién ‘se come’ los trenes más antiguos, por decirlo en román paladino.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Pascual, la serie 598 es una serie de 20 trenes —tampoco son cientos y cientos—; es una cosa muy limitada. Es que ya lo hemos dicho; iba a decir que ha salido rana la serie. La verdad es que no tienen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 642

18 de octubre de 2018

Pág. 44

tanta antigüedad esos trenes como para dar el resultado que están dando. Renfe está haciendo ahora un plan de acción para que todas las labores de mantenimiento sean más efectivas y ágiles. Lo que no puede ser es que estén fallando con tanta frecuencia. En materia de comprobar que toda la actividad de mantenimiento ordinario se lleva adecuadamente, ahí se va a poner completamente el foco.

Conozco, porque llevo muchos años en el ministerio, que hubo una cierta queja en Andalucía porque en un momento dado Renfe pasó un material a Cataluña, sin perjuicio de las razones que en cada momento puedan motivar el movimiento de material. Lo que sí le puedo decir es que los dos trenes, porque han sido únicamente dos trenes, de la serie 598 que este verano pasaron de Extremadura a Andalucía, se justificó la razón porque en Andalucía los trayectos que se iban a hacer eran más cortos y esa menor duración de los trayectos, de acuerdo con los datos que maneja Renfe, aumenta la fiabilidad del tren, es decir, el tren parece que falla más cuando el trayecto que hace es más largo. Esa ha sido la razón y, desde luego, no hay ningún interés en hacer ningún agravio comparativo ni de los andaluces ni de los extremeños. Lo que nos gustaría es que se pudieran corregir todos los defectos de esta serie y que pasaran a tener unos niveles de fiabilidad como la media de todos los trenes o se puede decir de todos los coches o de todos los vehículos. De cuando en cuando fallan, eso es inevitable, pero lo que no puede ser es que sea el nivel de fallos que usted mismo ha indicado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hemos concluido el orden del día. Agradezco a la señora Rallo su presencia en esta Comisión, a todos los diputados y diputadas lo bien que lo han hecho.

Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Muchas gracias.

Eran las cuatro y veinticinco minutos de la tarde.