



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 661

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 37

celebrada el martes 13 de noviembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre la necesidad de consensuar el trazado de la futura autovía A-7, a su paso por la comarca del Baix Penedès, en la provincia de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000190) 12
- Sobre la transferencia a la Comunitat Valenciana del servicio de cercanías de Renfe. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000285) .. 17
- Relativa a la conexión ferroviaria entre Sevilla y Antequera. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/002219) 2
- Sobre las redes transeuropeas y la inclusión en las mismas de los trazados Madrid-Valencia en el Corredor Atlántico-Mediterráneo, y Zaragoza-Valencia en el corredor Cantábrico-Mediterráneo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003544) 7
- Sobre mejoras en la N-340 a su paso por El Vendrell. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 161/003635) 34
- Relativa a incluir la autovía SE-40, túneles sur del Guadalquivir-embocadura Oeste, 48-SE-4520A y la autovía SE-40, tramo A-66/A-49 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003699) 22

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 2

— Relativa a incluir la autovía A-4 L.P. (límite provincia) Córdoba/Jaén-L.P. Sevilla/Córdoba dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003711)	26
— Relativa a incluir el proyecto autovía A-11 Zamora-Frontera portuguesa dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003721)	38
— Sobre las infraestructuras ferroviarias en Extremadura. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/003760)	42
— Relativa al regreso y recuperación del tren hotel Alhambra entre Granada y Barcelona y viceversa con paradas en Linares-Baeza, Alcázar de San Juan, Albacete, Almansa, Valencia, Castelló, Salou y Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/003854)	30
Votaciones	47

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento del «Diario de Sesiones».

Se abre la sesión a las nueve y media de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Después de las modificaciones, que fueron puestas en conocimiento de todos ustedes, de los portavoces, para intentar ajustar las solicitudes de cambio que se formularon, les tengo que informar de que sobre este orden establecido ha surgido hace unos minutos una nueva incidencia que viene protagonizada porque nuestro compañero y amigo el señor Baldoví le ha surgido un problema familiar de los llamados importantes que le obliga a demorar su llegada vía férrea a esta querida ciudad hasta aproximadamente las 10 de la mañana. Nos pide que su primera iniciativa, que es la de la transferencia a la Comunidad Valenciana del servicio de cercanías, se posponga hasta el momento en el que llegue. Es la primera iniciativa.

Entonces, les digo el orden que seguiríamos. Empezaríamos entonces con la proposición no de ley relativa a la conexión ferroviaria entre Sevilla y Antequera, que es del Grupo Confederal, antes era la 3.^a, después veremos la de consensuar el trazado de la futura autovía A-7, después veremos la de Madrid-Valencia en el Corredor Atlántico-Mediterráneo, después la de la Sevilla A-40, Túneles Sur, después la A-4 Córdoba-Jaén, después la de Extremadura, después la del Tren Alhambra, después la de la N-340 a su paso por El Vendrell y después la de Zamora-Frontera portuguesa.

En el momento en el que llegue el señor Baldoví trataremos de introducirla para procurar que se produzca el menor perjuicio posible.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA CONEXIÓN FERROVIARIA ENTRE SEVILLA Y ANTEQUERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/002219).**

El señor **PRESIDENTE**: Empezamos. Proposición no de ley relativa a la conexión ferroviaria entre Sevilla y Antequera, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, y que va a defender el diputado don Sergio Pascual. Tiene la palabra.

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

Con esta PNL pretendemos tratar de buscar el acuerdo de esta Comisión respecto a la necesidad de reactivar, por decirlo de alguna manera, el antiguo proyecto de la A-92 ferroviaria que une Sevilla con Granada y por extensión Huelva con Almería, lo que sería la red troncal ferroviaria de Andalucía; es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 3

un eje vertebrador, ya lo es por la vía de carretera, y entendemos que lo sería también por la vía ferroviaria.

Hacemos este planteamiento porque entendemos que este sería el óptimo, tanto en términos de coste como en términos medioambientales como en términos de eficiencia de servicio, y explico por qué, no sin contar un poco la historia de este proceso para aquellos diputados que no lo conozcan. En ese tramo, en el tramo Sevilla-Granada, en su momento se decidió dividirlo en dos, el Sevilla-Antequera por un lado y Antequera-Granada por otro, en un convenio entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía, un convenio que yo creo que de alguna manera reflejaba lo que debe ser la colaboración interadministrativa. A resultas de ese convenio, y cuando sobreviene la crisis, el tramo entre Sevilla y Antequera queda paralizado, después de que se habían hecho ingentes dispendios en esa obra, en torno a 280 millones de euros fueron devueltos al Banco Europeo de Inversiones y los andaluces y las andaluzas nos quedamos con 77 kilómetros, en concreto entre Marchena y prácticamente Antequera, de una explanación que era la adecuada para poder instalar allí servicios de alta velocidad como los que luego iban a conectar Granada con Antequera y que están todavía por terminarse.

El convenio entre la Junta y el Estado data de 2004 y la paralización será entre 2011 y 2013, para que tengan ustedes una idea, y aquel tramo de explanación queda sin uso desde aquel momento, luego me referiré a él.

Respecto a los tiempos y las distancias, porque creo que aquí es fundamental tener esto en cuenta, el gobierno del Partido Popular, del señor De la Serna, en la anterior legislatura decide que la forma óptima de conectar Sevilla con Antequera y, por lo tanto, de alguna manera vehicular esa red troncal, sería hacer un bypass en Almodóvar del Río, en Córdoba, para que nos entendamos, que ahorraría en torno a 15 minutos en ese trayecto y llevaría el Sevilla-Antequera de los actuales una hora y 26 minutos a una hora y 10 minutos aproximadamente, o sea, ahorrarían unos 15 minutos, con un dispendio en torno a los 30 millones de euros. Nosotros siempre sostuvimos que nos parecía poco razonable que teniendo una infraestructura ya realizada por un lado y por otro lado teniendo en cuenta que para ir de Sevilla a Antequera parece que tiene poco sentido subir hasta Córdoba por cuestiones de pura geografía, nosotros siempre sostuvimos que había que retomar esa colaboración interadministrativa, recuperar las inversiones aprovechando lo ya realizado y apostar por el Sevilla-Antequera por la vía convencional hasta Marchena, que ya está realizada, evidentemente, está en funcionamiento, y luego de Marchena a Antequera por el tramo ya explanado.

Haciendo unas cuentas sencillas, si recuperáramos ese tramo, el Sevilla-Antequera por la red convencional, insisto, una red convencional en la que los trenes discurrirían a 160 kilómetros por hora, estaríamos en una hora y cuarto, una hora y 14 minutos, es decir, que recuperando el tramo de 77 kilómetros que ya se invirtió y que está, insisto, explanado, solamente hay que tender las vías, muchas de las cuales, por lo que nos dicen los compañeros y compañeras de Renfe, trabajadores de allá, se podrían reutilizar de otros materiales con los que cuenta la compañía, si se realizara esto el retardo en tiempo sería de 4 minutos, se tardarían 4 minutos más por esa red convencional, por esa vía convencional, sin tener que hacer ninguna obra de explanación ni movimientos de tierra nuevos, que respecto al bypass, donde sí que hay que hacer movimientos de tierra, donde sí que hay que hacer un dispendio de hasta 30 millones de euros.

Respecto a la distancia, la distancia yendo por Córdoba son 260 kilómetros, la distancia yendo por la línea más recta son 147 kilómetros, estamos hablando de un 75% más de distancia, lo cual no es poca cosa cuando nos referimos a dispendio en combustible y mantenimiento de la red.

Y el coste también es cualitativamente diferente porque la red yendo por el bypass de Córdoba, de Almodóvar del Río, sería una red de lógica Avant, lógica alta velocidad, y calculando que cuesta en torno a 0,15 euros por kilómetro estaríamos en un precio de unos 38 euros en ese tramo Sevilla-Antequera, mientras que por la red convencional, que los costes para el usuario final son en torno a 0,11 euros por kilómetro, estaríamos, al ser también muchos menos kilómetros, en 18 euros por ese trayecto, hablamos de un 200% de diferencia tarifaria para el usuario final, le estarían costando, por decirlo de una forma muy sencilla y metafórica, 20 euros los cuatro minutos de más que se tardarían por la red convencional. 5 euros por minuto no parece muy razonable para una obra de este tipo.

Nuestra propuesta, por lo tanto, es que la Junta de Andalucía y el Gobierno central se sienten, recuperen el convenio de 2004, dejen de lado los vaivenes de las disputas partidarias que ha sufrido este tramo, que recuperen el tramo concreto y no solamente el tramo que se está proponiendo ahora recuperar para soslayar los destrozos de la vía que produjeron los aguaceros de hace ahora unas semanas, y que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 4

al recuperarlo completo nos puedan poner en servicio esa red troncal fundamental para Andalucía, incluyendo en el trayecto no solamente a las capitales del camino, sino también a toda la zona de la sierra sur de Sevilla, que reúne casi a 120000 habitantes, con los municipios de Marchena, Osuna, Estepa, Arahal y Utrera, entre otros, y que necesitan ser conectados. Si lo hiciéramos así además podríamos en breve plazo ampliar también esa red para prestar un servicio de cercanías a esa zona alejada de forma artificial de Sevilla.

Y nada más. En ese sentido les pediría que dejaran de lado, como suelo hacer en esta Comisión, las diferencias partidarias, que nos atentamos a los números, que, como habrán podido ver, son bastante expeditos en torno a la cualitativamente mejor opción de esta red troncal, de este A-92 ferroviario, y que dejemos de lado la obra prevista anteriormente del bypass de Almodóvar del Río porque creo, honestamente, que solamente se debía esa propuesta a una voluntad de exagerar las diferencias entre el Gobierno de la Junta de Andalucía y el Gobierno central.

Muchas gracias.

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

Hay dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Socialista y otra y del Grupo Popular. Me parece que el diputado del Grupo Parlamentario Socialista está a punto de llegar. Voy a darle entonces la palabra primero al diputado del Grupo Popular para que defienda la enmienda.

Señor Tarno, tiene la palabra.

El señor **TARNO BLANCO**: Perdón, señor presidente, el Grupo Popular tiene presentada una enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Sí. El señor Garaulet también. Disculpe, que no le había visto. Señor Garaulet, tiene la palabra.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

El tramo Sevilla-Antequera son aproximadamente 130 kilómetros de longitud, del eje ferroviario transversal, es financiado y ejecutado por la Junta de Andalucía, que comenzó a construir una línea de alta velocidad, en algunos tramos de la explanación está finalizada y está sin vías, es lo típico en los últimos 40 años entre el Partido Popular y el Partido Socialista, trenes sin vías, aeropuertos sin aviones, autovías que acaban en bancales, siendo uno de estos muchísimos elefantes blancos que tenemos, por desgracia, en este país. Completar esta línea su concepción original, salía de Sevilla y pasaba por el aeropuerto, como bien ha dicho el señor diputado de Podemos, resultaría enormemente costoso. El trazado construido por la Junta de Andalucía no permite dar un buen servicio a los núcleos intermedios, como también se ha indicado, por eso nosotros seguimos insistiendo en la necesidad de tener una organización nacional de evaluación que evalúe las necesidades de las infraestructuras, que evalúe cuáles son las prioridades desde el punto de vista social y económico y que hagan de una forma adecuada las infraestructuras, porque si no tendremos temas como este.

Por otra parte, el bypass de Almodóvar del Río permitirá a los trenes de alta velocidad circular entre Sevilla, Málaga y Granada sin tener que entrar en Córdoba, ahorrando así 20 minutos, a pesar de ser más largo, los trenes alcanzan mayor velocidad, por lo que tardarán menos que por el eje transversal, salvo que se completaran, por supuesto.

La proposición de ley de Podemos es un brindis al sol populista, esta vez tengo que decirse así, porque estamos en un periodo electoral y esto se nota, cuando vienen estas peticiones se nota.

Me gustaría que me explicara cuál es la diferencia entre velocidad alta y alta velocidad.

Por otra parte, también pedir que se renuncie a una infraestructura relativamente barata, como el bypass de Almodóvar, es sencillamente, señor Ramos, un despropósito, no Ramos, me equivoqué, señor presidente, Pascual.

En este sentido va nuestra enmienda, suprimir los puntos referentes a desaprovechar obras que ya están en proyecto o en ejecución, y pedimos al Gobierno estudiar el aprovechamiento del trazado construido por la Junta de Andalucía por la línea Utrera-Bobadilla, para convertir este elefante blanco, como ya hemos dicho antes, creado por el Gobierno regional del Partido Socialista, en una infraestructura al servicio de los ciudadanos.

Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 5

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Miguel Ángel Heredia.

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

Señoría, la Junta de Andalucía inició en 2004 la obra de construcción del eje ferroviario transversal de alta velocidad entre Sevilla y Antequera, tras el pacto tácito con Fomento de que el Estado construiría el resto del eje Huelva-Sevilla y Antequera-Granada-Almería. El Ejecutivo autonómico invirtió de su bolsillo 277,5 millones de euros en los 77 kilómetros que separan Marchena de Antequera, lo que representa prácticamente el 60% del trazado completo entre Sevilla y Antequera, pero la fuerte crisis económica entre 2009 y 2013 provocó una reprogramación en materia de infraestructuras que impidió la ejecución de alguno de esos tramos adjudicados, pero no iniciados. La Junta lleva desde 2014 intentando que el Gobierno central se quede con esta vía a medio construir, pero el anterior gobierno del Partido Popular hizo oídos sordos a la propuesta, pese a su inclusión por parte de la Unión Europea en 2013 en el Corredor Mediterráneo, perteneciente a la Red Transeuropea de Transporte.

Después de la tromba de agua que tuvo lugar en octubre, entre el 20 y el 21 de octubre, sobre todo en las provincias de Málaga y Sevilla, la plataforma del Eje Ferroviario Transversal, construida por la junta, se comportó de manera impecable, sin ninguna afección, mientras que la infraestructura ferroviaria que unía Málaga con Sevilla fue absolutamente desbordada. Lo racional y lo que exige el momento es la cooperación entre las administraciones para restituir cuanto antes el tráfico ferroviario, y para ello se va a dar uso al Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, y concretamente un tramo desde Aguadulce a Pedrera, de 11 kilómetros de longitud.

La Consejería de Fomento y el administrador de infraestructuras ferroviarias han acordado la cesión de un tramo de la plataforma del AVE que la Junta construyó para la citada línea entre Antequera y Sevilla de 11 de los 77 kilómetros que tiene la plataforma construida, sobre los que se llevará a cabo un desvío para salvar la zona de Aguadulce, donde las inundaciones de octubre destruyeron un importante puente ferroviario tras el desbordamiento del río Blanco.

El nuevo proyecto va a permitir, una vez acometido el bypass, mantener operativas las dos estaciones, anterior y posterior al tramo afectado, esto es, la de Osuna y Pedrera, y sobre todo restablecer la línea convencional entre Málaga y la capital hispalense. Una vez que los trabajos comiencen sobre el terreno, la ejecución se demorará pocos meses, ya que solo será necesario montar los dos bypass, así como comunicaciones, traviesas y carriles, pero no catenarias, puesto que en estos recorridos los servicios de media distancia y ancho convencional se cubren con trenes diésel no electrificados.

Esta actuación a lo largo de los citados 11 kilómetros puede reabrir la puerta a una colaboración entre Estado y la Junta, por la cual el Gobierno central podría terminar asumiendo la competencia sobre este eje ferroviario.

Por todo ello, hemos presentado una enmienda, una enmienda donde instamos al Gobierno a dos cuestiones, la primera, que es la prioridad, restablecer lo antes posible el servicio ferroviario entre Málaga y Sevilla, implementando la mejor solución técnica y acordándolo con la Junta de Andalucía, y, en segundo lugar, estudiar conjuntamente con la Junta de Andalucía la incorporación íntegra del eje transversal andaluz a la responsabilidad del Gobierno de España.

Termino. La propuesta que nos trae hoy aquí Podemos hay elementos con los que podríamos estar de acuerdo, con el punto 1 y el punto 4. Hay otras dos cuestiones sobre las que no estamos de acuerdo, la primera de ellas es cuando Podemos plantea el tema de prestaciones alta; nosotros siempre hemos defendido el AVE, me consta que Izquierda Unida nunca ha creído en el AVE, ha creído más en otro tipo de tren, pero los socialistas siempre hemos defendido un AVE, así figura dentro de la financiación europea, y parece razonable seguir este planteamiento. Y, en segundo lugar, si se hace ese AVE, evidentemente, esto va a tardar tiempo para que se pueda llevar a cabo, luego, plantear en este momento eliminar el bypass no estamos de acuerdo. Otra cosa diferente sería cómo diseñar ese bypass para que mejorase el funcionamiento, pero la supresión completa del bypass no nos parece lo más acertado.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Ricardo Tarno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 6

El señor **TARNO BLANCO**: Gracias, señor presidente.

Nos encontramos ante una proposición no de ley de Podemos bien intencionada, pero que en ningún caso soluciona ni ataja el problema de la comunicación en un tiempo competitivo la unión entre Sevilla y Málaga, las dos capitales más pobladas de Andalucía.

En el año 2004, en mayo del 2004, bajo el gobierno del señor Rodríguez Zapatero, el Gobierno de la nación y la Junta de Andalucía, presidida en aquel momento por el señor Chaves, firmaron un convenio para que el tramo Sevilla-Antequera de la interconexión ferroviaria de la A-92 ferroviaria lo asumiera la Comunidad Autónoma, tal es así que la Comunidad Autónoma redacta el proyecto, lo licita, lo adjudica y se pone a construir habiendo construido una parte importante de la plataforma terrestre, más de 75 kilómetros de los 128, habiendo invertido por parte de la administración autonómica 277 millones de euros. Entre el año 2011 y 2013, en dos decisiones la Junta de Andalucía paraliza las obras. A partir de ahí nos encontramos en el típico rifirrafe al que nos tienen acostumbrados los socialistas andaluces, culpar siempre al Gobierno de la nación y a ese monstruo de siete cabezas que es el Partido Popular, de todo lo que sucede en Andalucía, una comunidad autónoma que lleva gobernada 40 años por las izquierdas, las dos que han gobernado, los andalucistas y ustedes y también Ciudadanos, cooperador necesario de lo que ha pasado en Andalucía en estos últimos cuatro años.

¿Por qué no puede asumir el Gobierno de la nación este tramo de vía? Pues por algo muy simple, porque la Junta tiene que hacer dos cosas, una, renunciar al convenio, es decir, denunciar el convenio, todo el mundo sabe que los convenios terminan cuando se denuncian, dos, anular los contratos con las constructoras. ¿Saben ustedes cuál es el problema de la anulación de los contratos? Que hay que indemnizar al que legítimamente ha sido adjudicatario del proyecto. La Junta ni denuncia el convenio ni anula los contratos. Una vez que haga eso la Junta, el Gobierno de la nación, que es el competente, porque estamos hablando de una competencia del Gobierno de la nación, que por un acuerdo había renunciado en beneficio de la Junta de Andalucía, tendrá esa responsabilidad.

Por ejemplo, ¿saben ustedes quién gobernó la Consejería de Fomento de Andalucía entre el año 2011 y 2015? Izquierda Unida. ¿Saben ustedes quién suspendió la obra? Izquierda Unida. ¿Saben ustedes quién no anuló la obra y se negó a firmar la anulación? Izquierda Unida. ¿Saben qué es Izquierda Unida? El socio del señor Pascual, en una candidatura que no sé si se llama Adelante, Avanza, no sé muy bien, Andalucía, los socios del señor Pascual tienen mucha responsabilidad en lo que ha pasado en este tramo de ferrocarril. ¿Saben ustedes quién gobierna ahora Andalucía? El PSOE con los votos de Ciudadanos. ¿Ha pedido en algún momento Ciudadanos la anulación de estos contratos? No, porque es cooperador necesario de todo lo que ha pasado en Andalucía en estos cuatro años.

Por cierto, ya está bien de demagogia. ¿Qué aeropuerto público español no tiene aviones?

El señor **SIN IDENTIFICAR**: Murcia.

El señor **TARNO BLANCO**: No, no es verdad, y usted lo sabe.

¿Qué tren español no tiene vías?

Miren, ustedes hacen una enorme demagogia, normal, las plataformas electorales, que no tienen bases ni militantes, que no tienen detrás en masa, se dedican a intentar confundir a la opinión pública, a la sociedad en estos momentos, pero no es verdad.

Las infraestructuras en España en estos últimos 40 años, gracias a eso que usted llama el bipartito, etcétera, etcétera, han transformado este país y han convertido a este país en un país del siglo XXI. El que no lo quiera reconocer se equivoca. Esta infraestructura es el claro ejemplo de lo que son los gobiernos autonómicos de la Junta de Andalucía, muchas promesas permanentemente incumplidas. Hoy es la conexión Sevilla-Antequera, otro día es la cama individual en un hospital, otro día es el bilingüismo en todos los colegios, pero al final todo son anuncios. Y ante esta incapacidad de la Junta a renunciar a su proyecto, ¿qué hace el Gobierno de la nación? Buscar una solución efectiva y poco costosa, que es el bypass de Almodóvar del Río, que no es la mejor solución, pero es la que el Gobierno tenía competencias, una solución que va a permitir llegar de Málaga a Sevilla en una hora 35 mínimos, un tiempo razonable y un tiempo competitivo, y que va a unir los dos polos económicos y de desarrollo más importantes de nuestra región. Dejémonos de marear la perdiz, dediquémonos a lo importante, aprovechemos esta infraestructura con el tiempo para trasladar la vía convencional, para hacer mucho más accesibles los servicios de cercanías, de media distancia, y permitamos que se siga construyendo el bypass de Almodóvar del Río.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Tarno.
Señor Pascual, para pronunciarse sobre las enmiendas.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Tendría que discutirlo con alguno de los compañeros.

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

Me acaban de comunicar que el señor Joan Ruiz i Carbonell, proponente de la siguiente iniciativa, no está aquí, está en el tren todavía. Yo lo comprendo. Señor Ramos, ¿puede acercarse, por favor?
Vamos a posponerla por un turno.

El señor **SIN IDENTIFICAR**: Señor presidente, es que tenemos el mismo problema nosotros.

El señor **SIN IDENTIFICAR**: El orden del día ya se ha tocado, no se puede tocar dentro de la propia Comisión permanentemente el orden del día, alterándolo, porque cada uno calculamos cuándo nos toca y preparamos la intervención para ese momento.

El señor **PRESIDENTE**: Sabe que tiene razón.

El señor **SIN IDENTIFICAR**: Pues entonces, que la lleve otro de su grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Y sabe además que estas circunstancias sobrevenidas están afectando un día sí a un grupo, otro día a otro grupo, otro día a otro grupo, y sabe que el intento de la Presidencia, de la Mesa, es intentar compaginar. Entonces, voy a posponer por un turno. Pido disculpas, no es algo imputable a la Presidencia, mañana les puede pasar a ustedes, comprendo los problemas que les ocasiona a ustedes y a todos, pero vamos a intentar posponer un turno, a ver si aparece el señor Ruiz, y yo lamento mucho que esto pase. La alternativa es que yo me niegue en redondo a modificar los órdenes del día, lo cual me parece que es una posición de inflexibilidad, que creo que entre todos con buena fe podemos ir solventando.

— SOBRE LAS REDES TRANSEUROPEAS Y LA INCLUSIÓN EN LAS MISMAS DE LOS TRAZADOS MADRID-VALENCIA EN EL CORREDOR ATLÁNTICO-MEDITERRÁNEO, Y ZARAGOZA-VALENCIA EN EL CORREDOR CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003544).

El señor **PRESIDENTE**: Paso a la número 4, la no de ley sobre las redes transeuropeas y la inclusión en las mismas de los trazados Madrid-Valencia en el Corredor Atlántico-Mediterráneo, y Zaragoza-Valencia en el Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Es del Grupo Socialista y la va a defender el diputado don Herick Campos.

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

El motivo de que hayamos presentado esta iniciativa es que las cosas, evidentemente, no se han hecho bien, no se han hecho bien por parte del gobierno del Partido Popular, porque lo cierto es que la Comisión aprueba una propuesta donde no están estas conexiones entre ejes prioritarios, entre ejes principales para España, como es el Atlántico-Mediterráneo y el Cantábrico-Mediterráneo, por tanto, por eso se presenta esta proposición no de ley, y por qué es importante mostrar esa unidad ante Europa, esa unidad de todos los partidos políticos de España y también del Congreso de los Diputados de que, efectivamente, los representantes de la ciudadanía en España consideramos que la Unión Europea debe meterlo entre las prioridades de financiación de la Red Transeuropea de Transporte en el próximo marco financiero 2021-2027.

Hay que agradecer el trabajo y el apoyo de los diferentes grupos del Parlamento Europeo, la enmienda trabajada por Inmaculada Rodríguez Piñeiro e Inés Ayala, una de ellas eurodiputada del PSOE y la otra del PSOE de Aragón, ambas del PSOE, consiguió esa unidad en torno a una enmienda que también fortalece nuestra petición. Cabe recordar además que los gobiernos autonómicos, especialmente los de la Generalitat Valenciana, encabezados por su *president*, Ximo Puig, y el de Aragón, con el señor Lambán, están trabajando y tienen ya agenda, han hecho ya actuaciones en Europa, van a seguir haciendo y, por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 8

tanto, hay una unidad clara institucional administrativa de partidos en torno a esta propuesta, y eso es lo que busca esta iniciativa.

Una prueba y un hecho más que ha dado el gobierno del PP al Corredor Mediterráneo, el PP en su enmienda vende lo que quiera vender. Lo cierto es que el gobierno de Aznar se va del Gobierno sin haber incluido al Corredor Mediterráneo en esas vías prioritarias, fue un gobierno socialista el que lo incluyó, y además con presupuesto e inversiones reales ejecutables. Vino otra vez el gobierno del Partido Popular, chapuzas, recortes y de repente un segundo ramal del Corredor Mediterráneo. El Corredor Mediterráneo tiene un ramal y hay un Corredor Mediterráneo, solamente uno. Eran muchos los altos cargos del gobierno del Partido Popular que no paraban de hablar de los dos ramales del Corredor. Que no, que Corredor Mediterráneo, como dice el *president* de la Generalitat, va por el Mediterráneo, y, si no, no es Corredor Mediterráneo, es otra cosa. Y, por tanto, chapuzas, porque lo estamos viendo, terceros carriles que no acaban de avanzar, no acaban de funcionar, y técnicos de Adif que se niegan a firmar obras que no cumplen con una serie de estándares de seguridad, que finalmente se están corrigiendo por parte del actual gobierno. Cambios en plataformas, que utiliza plataformas de alta velocidad. Total, que sepan ustedes que no hay conexión de alta velocidad entre Valencia y Alicante, que es parte del Corredor, pero también van pasajeros, porque resulta que se ha cambiado dos veces de la plataforma donde tenía que ir el propio Corredor. En definitiva, chapuzas, chapuzas constantes que hemos visto.

Llega el nuevo gobierno socialista y ha puesto en marcha y hay un compromiso claro, en 2021 estará todo en marcha, habrá obras acabadas, obras que ya estarán licitadas y obras que estarán en ejecución, por tanto, se ha cambiado nuevamente la dinámica y se ha anunciado claramente y se ve en el BOE de cada viernes.

Voy acabando.

Esto no es una actuación regional, esto no es un tema cantonalista, esto es un tema de Estado, el Corredor Mediterráneo y sus conexiones al Corredor Cantábrico y Atlántico. De ahí esta iniciativa. Así lo entiende el Partido Socialista.

Decir que rechazamos la enmienda del Partido Popular porque es en el fondo más de lo mismo, es decir, lo importante no es lo que pasa, sino la percepción, y ellos se empeñan en generar una percepción y es que han hecho mucho y que tienen mucho presupuestado, pero lo cierto es que había poco presupuestado y cuando presupuestaban no ejecutaban. Voy a poner un ejemplo en mi provincia, más de 250 millones de euros 2013, 2014 y 2015; ejecutado cero patatero en el Corredor Mediterráneo, que también es la línea de alta velocidad a la región de Murcia y a Elche y a la Vega Baja. Y ahora ustedes dicen que la culpa del retraso es del gobierno socialista, pero si es que ustedes se han tirado cuatro años sin ejecutar nada y encima lo querían meter en Murcia sin el compromiso de que entrara soterrado, si es que si no se ha puesto ya en marcha ese trazado del Corredor es por culpa de la chapuza que hicieron ustedes en la entrada a Murcia y, por tanto, no vamos a legitimar su actuación anterior ratificando, aceptando esta enmienda, que no, que además en los presupuestos ustedes hablan de cifras, yo lo que sé es que el trazado Sagunto-Teruel ustedes hablan de no sé cuántos millones de euros, yo lo que sé es que había 10 millones y a la fecha que entramos nosotros en el Gobierno no habían ejecutado nada. Es que esos son los hechos, por desgracia. Vuelvo a decir, a ustedes les preocupa más la percepción que la realidad y la realidad es que los ciudadanos necesitan conexiones, no puede ser que se tarden cinco horas en hacer un trazado que en coche ahora mismo con la nueva autovía se tardan dos, no puede ser que no puedan determinados trenes circular por ahí, por el estado en el que están las vías. Por tanto, se acabaron los recortes, se acabaron las chapuzas, no aceptamos las enmiendas, pero agradecemos el apoyo del resto de grupos y que haya una unidad clara ante el Parlamento Europeo, ante la Comisión, de que estas conexiones son importantes.

El PP ahora pondrá el ventilador de sus comentarios y la culpa de todo será Zapatero, o ahora Pedro, o Zapatero y Pedro, como si aquí no hubieran gobernado nunca en la vida, y yo creo que les toca ya alguna vez hacer autocrítica. En la Comunidad Valenciana son sinónimo de despilfarro y corrupción y además de discriminación continua. Somos una comunidad que está a la cola de inversión por habitante y usted, portavoz de Fomento del Partido Popular que es de esta comunidad, lo sabe bien. Lo puede tapar como quiera, pero es cierto, si sumamos el déficit de inversión por habitante de los años del gobierno del Partido Popular salen más de 2300 millones de euros. La provincia de Alicante ustedes la han vuelto a colocar en el número 50, pese a ser la cuarta en PIB de España. Oiga, es que ustedes sientan fatal a la Comunidad Valenciana, pero, vuelvo a decir, el Corredor Mediterráneo, sus enlaces, no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 9

es una cuestión territorial, que es lo que no ha entendido el PP, es una cuestión de Estado, así lo entiende el PSOE.

Y gracias, nuevamente, por la unidad en torno a esta iniciativa. Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Miguel Barrachina.

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

Creo que el señor Campos, el portavoz socialista, se ha equivocado de comisión, o de comisión o de punto. Ha estado hablando de una de las provincias más bonitas de España, de Alicante, pero para su sorpresa le diré que el punto que proponen, la vía férrea Valencia-Sagunto-Zaragoza, obviamente, no pasa por Alicante. Ha estado hablando de la discriminación de la Comunidad Valenciana en financiación, que tiene razón, derechos humanos, el año pasado él mismo y sus compañeros se manifestaban contra el gobierno de Rajoy por la financiación que el gobierno socialista ha decidido mantener y este año no saldrán, no vaya a ser que se les mojen las mismas pancartas con las que antes gritaban «Madrid nos roba». Pero lo más llamativo es que el Grupo Socialista no se hable con el gobierno socialista, porque es que la propuesta que han hecho es puro delirio, no contiene una sola verdad desde la primera línea hasta la última, escriben cosas así como: «según se ha sabido», ¿según se ha sabido?, «el gobierno popular no pidió», oiga, mire el registro de salida de su Ministerio, «la vía férrea en obras», porque yo vivo allí, es decir, tengo la fortuna de vivir en la vía férrea entre Sagunto y Teruel, en Segorbe, una de las ciudades también más bonitas del mundo, que ahora se ha multiplicado por cinco el tráfico ferroviario, por cinco. Dice ahora el señor Campos que han cambiado las cosas y que en 2021 las obras estarán acabadas. Pero, ¿de qué broma me está hablando? O sea, ¿me está hablando de las obras que en 2021, efectivamente, con 344 millones presupuestados exclusivamente por el gobierno de Rajoy en el Plan 2018-2021, que se están ejecutando, que permiten ya que transiten por esa vía convoyes completos de vehículos en una vía descartada por el socialismo, con 12 limitaciones, repito, 12 limitaciones de 20 por hora, que han conseguido ya soslayarse y salvarse por esa inversión en solitario del gobierno popular? Y dice que el anterior Gobierno de España, «según se ha sabido», no solicitó. Oiga, pues mire el registro de salida y se encontrará con que la solicitud, no solo para esta línea, sino para otras seis líneas, para incluir en la red básica de transportes se hizo en fecha, se lo he puesto en la enmienda para facilitárselo cuando he visto que el texto no guardaba ninguna coherencia con la realidad, y le he puesto las fechas de salida desde el registro de salida, 30 de diciembre de 2017, y cuando hay una respuesta de la Comisión Europea, se reitera el 22 de marzo de 2018. Y aprobamos un presupuesto, con su resistencia, con su oposición, en favor de Aragón, en favor de la Comunidad Valenciana, en favor de Navarra, de Rioja y del País Vasco, aprobamos un presupuesto con su voto en contra que aumenta un 34,5% la inversión justo en el tramo en el Corredor Cantábrico-Mediterráneo con 82 millones de euros, es un incremento de un 34,5%. El PSOE votó en contra, pero, naturalmente, las obras están adjudicadas y siguen, a pesar de su resistencia. Claro, esta vía, descartada por el socialismo y que ahora, con una inyección de 344 millones, con obras en este momento ejecutándose, que venga a decir quienes han intentado descartar la vía que ahora las cosas han cambiado y que las obras estarán acabadas, serán las obras del Partido Popular, a las que se han resistido constantemente. Pónganse de acuerdo con su gobierno, es que estas informaciones que yo tengo son del Ministerio de Fomento, que ha insistido que pidió con reiteración seis grandes actuaciones, tres estimadas íntegramente, una descartada y otra esta vía, importantísima para nosotros, aceptada en el tramo norte, en el tramo, Zaragoza-Pamplona-Bilbao-Frontera, y la parte sur, naturalmente, tiene que seguir siendo reivindicada, y nosotros estaremos en esa reivindicación. ¿Por qué el Parlamento puede hacerlo con un apoyo o con otro? Porque, naturalmente, el Gobierno hizo sus deberes y donde no había red transeuropea solicitó un incremento de la red transeuropea. Pero ya digo que es delirante. Por eso hemos propuesto una enmienda. Digo delirante toda la exposición de motivos, es que no dice una sola verdad, no dice una sola verdad. Que el grupo que sostiene al Gobierno escriba una proposición diciendo «según se ha sabido», oiga, déjense de obras, de hecho «según se ha sabido rectificaron, dice: «según se ha sabido, el presidente de la Autoridad Portuaria, don Aurelio Martínez», que faltó a la verdad, «ha dicho tal cosa», y la propia Autoridad Portuaria rectificó. Miren qué noticia tan bonita de esta vía, «la línea Zaragoza-Sagunto revive y suma 30 trenes semanales». ¿Saben cuántos había con Rodríguez Zapatero? Apenas ninguno, lo habían descartado, esta noticia es del propio Aurelio Martínez, del presidente de la Autoridad Portuaria, que después de que aquí en sede parlamentaria don Pedro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 10

Sánchez dice eso un miércoles, dice aquí a preguntas, dice que la financiación autonómica se ha acabado, que Valencia ya está bien como está un miércoles, el jueves organizan todo esto en la Comunidad Valenciana, después se le afea porque se enseñan los documentos con registro de salida y el propio presidente de la Autoridad Portuaria dice: «Hemos cometido algunos errores». Con aquellos errores de junio coge el PSOE y presenta esta broma, que por eso han terminado hablando de una gran provincia, de Alicante, que ya me dirá cuándo se ve Alicante cuando vas en el tren de Sagunto a Zaragoza, ya me dirás dónde te has tenido que ir para justificar esta broma, que es una broma, es todo una broma, es una gran provincia en la cual yo, cuando vamos a de Valencia a Zaragoza, entiendo que esto sea doloroso, pero, don César, ponga usted orden en su grupo y que cuando escriban estas bromas, que el Gobierno las rectifique. Y, por tanto, esta vía, descartada por el socialismo y con una inyección de 344 millones en la actualidad, que ha revivido, según decían los socialistas, hasta que cambió el signo del Gobierno, que naturalmente sea respaldada.

Por eso proponemos dos cosas, concluyo, señor presidente, que no paren las obras, que no paren las obras que en la actualidad se están llevando a cabo, uno, y, dos, que continúen la acción reivindicativa del gobierno del Partido Popular, dos cosas tan sencillas como esas. Esperamos que nos lo acepten porque sería lo justo. Aún así, fíjese si se lo pongo sencillo, nosotros reclamando para esta tierra lo haremos como siempre lo hemos hecho, estando ellos en el Gobierno o estando el Partido Popular en el Gobierno.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Miguel Ángel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Primero, señor Tarno, antes de hablar infórmese, infórmese de las obras que están incompletas y quién ayuda, quién apoya y dónde se apoya, porque igual que apoyamos en Andalucía para sacar cosas fundamentales que ustedes no han sacado, como la eliminación del Impuesto sobre Sucesiones, en mi región se ha quitado por completo, por completo, y con el Partido Popular, señor Tarno.

Perdone, estoy en el uso de la palabra. Gracias.

En Ciudadanos preferimos hacer política útil, por ello (**Voz de fondo**).

Señor presidente, cuando pueda.

El señor **PRESIDENTE**: No es el momento, ya tendrá usted ocasión cuando concluya él.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Cuando le toque a usted otra vez la voz, lo habla.

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego, por favor, que se muevan dentro de los parámetros habituales en esta Comisión.

Siga, señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente. Volvemos. Empezamos de nuevo.

Nos encontramos ante una clásica proposición de ley en la que el grupo que sostiene mayoritariamente al Gobierno plantea al Gobierno a pelear por incluir unas líneas que ya están incluidas en la planificación del Ministerio en esos corredores, tal y como muestran las siguientes diapositivas, están incluidas. En Ciudadanos, que preferimos hacer una política útil, por ello el día 11 de octubre trajimos en la Comisión de Fomento nuestra proposición no de ley relativa a la conexión ferroviaria del noroeste de España con el Corredor Atlántico de Transporte, nos autoenmendamos en los siguientes términos para ir un poco más allá y que el Gobierno defendiera la obtención real de fondos. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a defender ante todas las instituciones europeas competentes la extensión del Corredor Atlántico de Transporte Asturias y Galicia, con el fin de la obtención real de fondos europeos en el nuevo periodo 2021-2027, del mecanismo de financiación Conectar Europa, aprovechando los nuevos tramos que pasan a formar parte del Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transporte, acometiendo de inmediato los estudios y proyectos de infraestructuras necesarios para poder acceder a estas nuevas oportunidades de financiación, objetivo estratégico para promover el crecimiento, el empleo, la competitividad del noroeste español. Por lo tanto, creemos que a la hora de presentar este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 11

tipo de iniciativas deberían de revisar si anteriormente en la Comisión, donde se trabaja y se trabaja bien y se siguen unas normas que establece el señor presidente, se ha tratado el tema o no se ha tratado el tema.

Así que muchas gracias, señor presidente, y gracias también por su atención.

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

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

La verdad es que de la defensa que ha hecho el señor Campos se podía llevar algún punto de confusión sobre qué tema específicamente estamos hablando, pero desde luego que el señor Barrachina no lo tenga claro o diga que no afectaba también a la provincia de Alicante, yo creo que la PNL del Grupo Parlamentario Socialista habla de dos trazados, el Valencia-Madrid y el Valencia-Zaragoza, el Corredor Atlántico-Mediterráneo. El Valencia-Madrid que yo sepa en el trazado de ancho ibérico llega a rozar la provincia de Alicante cuando pasa por La Encina, no es todo tan como usted lo pinta, sino que los recorridos son diversos, hay recorrido en ancho ibérico, hay recorrido en ancho europeo, hay diversos recorridos, hay otro por Cuenca, pero la preocupación fundamental de esta proposición no de ley es algo que saltó en la prensa valenciana, efectivamente, que fue la preocupación porque desaparecía el eje Cantábrico-Mediterráneo, sobre todo en lo que afecta al tramo entre Zaragoza y Valencia. Y, señorías, más allá de la sobreactuación que podamos hacer los grupos parlamentarios, la realidad es que el pasado mes de octubre se publicó un vídeo en el cual un tractor adelantaba a un tren que hacía el recorrido Valencia-Zaragoza, pero la realidad es que hoy si ustedes quieren coger un tren en Valencia e ir a Zaragoza, el tren sigue tardando seis horas en hacer apenas 300 kilómetros, esa es la triste realidad, y a pesar de que alguna cosa se ha mejorado, gracias al interés sobre todo del puerto de Valencia en hacer que esa línea siga para mercancías y acercar a las mercancías hasta el puerto desde Zaragoza, la triste realidad es que las inversiones no llegan como deberían llegar y la mejora de la línea está todavía muy lejos de llegar a unos parámetros mínimos, unos parámetros mínimos que significan no ya solo los apartaderos de 750 metros para los trenes de mercancías, no ya solo reforzar determinadas infraestructuras para que puedan soportar un determinado peso por eje, sino sobre todo vencer y eliminar de una vez esas limitaciones de velocidad a 20 kilómetros por hora, a 30 kilómetros por hora, que hacen que el recorrido entre Zaragoza y Valencia sea un auténtico viacrucis y nos vayamos a tiempos, no del siglo XX, señorías, sino a tiempos del siglo XIX.

La proposición no de ley mi grupo parlamentario la va a apoyar en el sentido de que a la sociedad valenciana le preocupan sus conexiones ferroviarias, y nos preocupan no solamente porque es importante que la tercera ciudad de España esté bien comunicada con la quinta ciudad de España, Valencia con Zaragoza, sino porque ese recorrido ferroviario atraviesa una de las provincias menos pobladas de todo el Estado español, una de las provincias que es señera en tener poca población y en seguir perdiendo población y si queremos y nos preocupa de alguna manera que esas provincias del interior, Teruel, Soria, el interior de Valencia, buena parte de Castilla y León, vuelvan a ser un ámbito en el cual poder vivir con normalidad y con una cierta dignidad y calidad de vida, el transporte ferroviario es algo absolutamente básico. Por reivindicar ese transporte ferroviario también para las zonas de interior, que es absolutamente necesario, es por lo que también vamos a apoyar esta proposición no de ley.

Nada más y muchas gracias.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Se vota en sus términos, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ruiz, me lo dicen sus compañeros, en dos o tres mínimos puede estar aquí.

Buenos días otra vez. Mientras el señor Joan Ruiz se prepara yo lo que quiero decirles es, ya saben ustedes el criterio que hemos seguido hasta este momento, las PNLs se fijan en un orden del día, por el orden de presentación en el Congreso y siempre hemos dado la oportunidad hasta las 24 horas anteriores, hasta las cinco de la tarde, de si surgen incidencias ajustar el orden del día, a partir de ese momento se intenta acomodarlo, se comunica y se participa a los portavoces y a partir de ahí ese calendario debería convertirse en inamovible, excepto en circunstancias de fuerza mayor, todos somos personas y sabemos lo que es la fuerza mayor. Por eso, ruego que a partir de la fecha extrememos el cumplimiento de esto para evitar estos problemas que se han planteado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 12

— SOBRE LA NECESIDAD DE CONSENSUAR EL TRAZADO DE LA FUTURA AUTOVÍA A-7, A SU PASO POR LA COMARCA DEL BAIX PENEDÈS, EN LA PROVINCIA DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000190).

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para defender la proposición no de ley sobre la necesidad de consensuar el trazado de la futura autovía A-7 a su paso por la comarca del Baix Penedès, en la provincia de Tarragona, el diputado don Joan Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor president.*

En primer lugar, quiero dar las gracias por su comprensión, la de toda la Comisión y en especial la suya, señor presidente. Gracias.

La carretera nacional 340 si la consideramos de sur a norte atraviesa la provincia de Tarragona con un trazado paralelo y muy cercano a la costa mediterránea, excepto en la comarca del Baix Penedès, donde se adentra para llegar a Vilafranca y al interior de la provincia de Barcelona. En su trazado atraviesa comarcas densamente urbanizadas, dividiendo o pasando junto a núcleos de población y zonas de segunda residencia, polígonos industriales, entre ellos los petroquímicos, o transcurriendo muy cerca de campings, de zonas turísticas y siendo en muchos casos la vía de acceso a numerosas playas, poblaciones, urbanizaciones, industrias, zonas turísticas, campings y playas que originan junto al transporte de mercancías de todo tipo que atraviesa la provincia un tránsito elevado y denso de vehículos de pasajeros y de vehículos pesados, que se multiplica cuando lo hace la población, los fines de semana y los periodos de vacaciones, especialmente la temporada de verano, repercutiendo negativamente en la seguridad de la carretera y colapsándola además, con largas y lentas zonas.

El tramo donde más se concentra todo lo que acabo de decir es el comprendido entre la Punta de la Mora, en el municipio de Tarragona, y la ciudad de Vilafranca del Penedès, en la de Barcelona, y especialmente en la comarca del Baix Penedès. En paralelo, transcurre como única vía alternativa la autopista conocida como AP-7, cuya concesión acaba en el verano de 2021, el 31 de agosto, y cuyo peaje, y más en estos años de crisis, ha sido un elemento disuasorio. Para solucionar dicha situación, el Ministerio de Fomento fue diseñando y construyendo en la zona central de la provincia, a su paso por la zona más densamente urbanizada y poblada una autovía, la A-7, en unos casos desdoblando tramos de la antigua nacional 340 y en otros construyendo nuevos trazados, lo que por un lado dio lugar a solucionar colapsos y a hacer mucho más segura la circulación, haciendo desaparecer Tramos de Concentración de Accidentes, lo que habitualmente llamamos puntos negros, mientras que por otro los problemas se agravaban en los trayectos de la 340, como es este del Baix Penedès, en el que continúa en uso, cosa que no es de extrañar, teniendo en cuenta que el tráfico medio en este tramo hasta este verano era de 23000 vehículos diarios, un 16% de los cuales eran vehículos pesados, convirtiendo la carretera en noticia casi diaria en los medios de comunicación de Tarragona, por los accidentes a que da lugar un tráfico tan denso. Para que se hagan una idea, solo hay que escribir «340» y las palabras «accidente» y «Tarragona» en un buscador de internet, como hice yo este fin de semana, y me encontré 193000 referencias, y si tras la palabra «accidente» añades la palabra «mortal», son 59100 las referencias. Así y todo, desde la llegada al Gobierno del Partido Popular se paralizó el dar continuidad a la A-7, más allá de terminar algún trayecto que ya se estaba construyendo. No se hicieron nuevos tramos, por lo que la situación actual es que tras 45 kilómetros de autovía en el centro de la provincia tenemos el trayecto entre la Punta de la Mora, la ciudad de Tarragona, y el límite de la provincia por el norte, en el que hay que elegir entre la nacional 340, con todas las características ya descritas, o una autovía de peaje, la AP-7, sin que se haya elaborado un calendario para ejecutar nuevos tramos de A-7 y ni tan siquiera se haya consensuado por dónde ha de pasar, pese a la insistencia en estos últimos años de los ayuntamientos afectados, los transportistas, las entidades de todo tipo y la población afectada para desbloquear la situación. Prueba de ello son las continuas movilizaciones, campañas de sensibilización, cortes de carretera, reclamando una solución lo más rápida posible, incluso se ha creado una coordinadora de ayuntamientos, atravesados por la nacional en esta zona del norte de la provincia de Tarragona, con el nombre de Pacto de Barà, que ha intentado ser interlocutor y colaborador del Ministerio de Fomento, para consensuar calendario y trazado, sin apenas conseguirlo, obteniendo una única respuesta en estos últimos años, anuncios aproximadamente cada seis meses de fechas para la liberación de la carretera de vehículos pesados, con un sistema de bonificaciones en la autopista de peaje AP-7 como el que ya funcionaba en Girona. En verano se anunciaba para año nuevo y en año nuevo para el verano. Finalmente, y con la llegada del nuevo gobierno, han entrado en funcionamiento las esperadas bonificaciones en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 13

la AP-7 para los vehículos pesados y para residentes en el territorio afectado y se está redactando el proyecto de trazado entre La Mora y La Pobla de Montornès para enlazar la A-7 con la AP-7 en Torredembarra.

Ahora se hace necesario dar un nuevo paso adelante, que se tenía que haber llevado hace ya tiempo a cabo, y que se resume en llegar a un acuerdo con los ayuntamientos afectados y con la Generalitat para dar una solución definitiva al tramo de la futura autovía A-7 entre Tarragona y Vilafranca del Penedès, en Barcelona. Proponemos además que se estudie si hay que construir nuevos tramos de A-7 o hay que incorporar esta autovía a la AP-7, cuya concesión acabará en el verano de 2021, ya que hablamos de una comarca, el Baix Penedès, atravesada y compartimentada por su cercanía al área metropolitana de Barcelona por numerosas vías de comunicación, la AP-2, la C-32, que es una autopista que va por la costa, dos vías férreas convencionales, una por la costa y otra por el interior, y además por la del AVE, y, finalmente, teniendo en cuenta que, como ya he dicho, en los enlaces de la AP-7 en la comarca ya se están aplicando exenciones de peaje para los vehículos ligeros que la utilicen para ir al trabajo o a estudiar o por cualquier otro desplazamiento con origen y destino en dichos enlaces, y bonificaciones entre el 4,5 y el 50 % para los vehículos pesados, hemos añadido una autoenmienda, hemos presentado una autoenmienda para instar al Gobierno a que analice de forma conjunta con la Generalitat la extensión de bonificaciones a vehículos pesados, aprobada el 31 de agosto de 2018 entre Vilafranca Sur y Altafulla, que puedan ser cofinanciadas por ambas administraciones, cosa que ya sucede en otras comunidades autónomas en las que bonificaciones por parte del Estado llegan al 50 % y son superadas gracias a esta cofinanciación por parte de la comunidad autónoma de este 50 %.

Gràcies per la seva atenció.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Sergio del Campo.

El señor **DEL CAMPO ESTAÚN**: Muchas gracias, señor presidente.

Nosotros vamos a votar a favor de esta iniciativa. Yo creo que todos los diputados que estamos aquí, muchos diputados veo que somos de Tarragona, también de ciudades del levante, somos conscientes, y se ha demostrado tanto en esta Comisión como en el Pleno del Congreso de los Diputados, de la importancia del Corredor Mediterráneo, tanto en la variante ferroviaria como también en la variante viaria, nosotros desde que hemos llegado aquí en los Presupuestos Generales del Estado tanto del año pasado como anteriores, 2018, 2017, hemos intentado cambiar esta dinámica que denunciaba el diputado, el señor Joan Ruiz, del Partido Socialista, respecto a inversiones durante este tiempo, hemos intentado que se incrementasen las inversiones tanto en materia viaria como en materia ferroviaria en todo lo que es la estructura del Corredor Mediterráneo para intentar sacar las mercancías en tramo europeo hacia Europa, pero también para dar solución a muchas de las poblaciones donde se encuentra quizás un porcentaje muy importante del PIB de nuestro país, de la riqueza de nuestro país, del comercio de nuestro país y, por lo tanto, como digo, votaremos a favor. No obstante, sí me gustaría decirle al señor Ruiz que ellos también han gobernado, el problema del desdoblamiento de la nacional 340, todo el problema de la A-7 o AP-7 no es un problema de hace tres años ni de hace cinco ni de hace siete, es un problema que venimos arrastrando desde hace mucho tiempo y que probablemente esto no lo vamos a solucionar con una PNL aquí en la Comisión de Fomento, ahora el Partido Socialista es gobierno y les corresponde a ellos tomar decisiones en este sentido.

Sí que estamos de acuerdo en que esas decisiones deben ser consensuadas, deben ser consensuadas aquí por todos los partidos y deben ser consensuadas también con las demás administraciones intervinientes y buscar cuál es la mejor solución, si seguir desdoblando, si crear otro trazado o si crear, como parece que es la mejor opción, la ya construida autopista AP-7, que en ese tramo hacia Barcelona levanta en principio las barreras a partir del año 2021.

No obstante, nuestra enmienda va en el sentido de que si precisamente tenemos que tomar entre todos estas decisiones y ver cuál es la mejor opción, consensuada también con los alcaldes de la zona, el Pacto de Barà, tenemos aquí al alcalde de Altafulla también, que tomen ejemplo porque precisamente ellos nada más entrar al gobierno en la provincia de Tarragona este año hicieron lo contrario, que es establecer una serie de barreras de cemento en la rotonda de Torredembarra, con una buena intención, que yo no niego que sea una buena intención, pero que, primero, no fue consensuada con los alcaldes de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 14

la zona, y tenemos que señalar que esto no afecta solo al municipio de Torredembarra, sino a otros municipios, como La Ribera, como el Creixell, como Altafulla, y que, por lo tanto, lo primero es dar ejemplo.

Sabemos que ha habido algunas reuniones posteriores con algunos alcaldes de la zona en las que desde la Subdelegación del Gobierno se les informó de que hasta la entrada en vigor de estas bonificaciones, hasta el año 2021, que se cancelan las concesiones de la autopista AP-7 en ese tramo se iban a mantener estas barreras que están causando al final bastantes perjuicios, muchos más de los que se pensaba que se iban a causar.

Por lo tanto, esa es la enmienda, decirle que sí votaremos a favor, pero que si todos tenemos que tomar decisiones en relación con cuál debe ser el trazado de esta futura A-7, también se deberían tomar decisiones en cosas más a corto plazo, como esta rotonda de Torredembarra que ellos no hicieron. Así que espero que se tome en consideración la enmienda.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Del Campo.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, PDeCAT, tiene la palabra don Ferran Bel.

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

En todo caso, hacer una pequeña corrección a la exposición de motivos porque la historia de la A-7, no solo en la zona norte de la provincia de Tarragona, en la zona del Baix Penedès, en la comarca del Baix Penedès, sino en toda la provincia y también en la zona sur no es una historia de la A-7 del Partido Popular, que ha actuado absolutamente con negligencia a lo largo de los últimos años, sino que es una historia compartida del Partido Popular y el Partido Socialista, el Partido Socialista ha estado gobernando muchísimos años en el conjunto del Estado español, ha tenido la responsabilidad de actuar sobre la A-7 y en los tramos conflictivos o los que por lo que sea tenía menos interés electoral, que ha sido en la zona de las Terres de l'Ebre y en la zona del Baix Penedès, no han actuado y no han actuado de forma absolutamente deliberada y excusándose en que si hay acuerdo o no hay acuerdo no se actúa y se han construido otros tramos de la A-7 paralelos a la AP-7 y no se ha actuado ni en el norte ni en el sur de la provincia de Tarragona. Por tanto, esto es lo que justifica, y deben tenerlo todos ustedes en cuenta, que el anterior gobierno llegó a un acuerdo con la Generalitat de Catalunya para establecer una serie de bonificaciones, bonificaciones que, obviamente, sufragaba estrictamente el Estado español, que era quien ha provocado con su inacción la situación de agravio para los habitantes del Baix Penedès y para los habitantes de Terres de l'Ebre. Por tanto, nosotros no estamos de acuerdo en que estas bonificaciones deban ser cofinanciadas por parte de la Generalitat de Catalunya y por parte del Estado español, no, quien las debe financiar es el Estado español, que con su absoluta falta de diligencia ha estado durante muchísimos años sin poder actuar y ahora lo que se plantea, veo en esta enmienda, que si hay acuerdo de todos los alcaldes ya les digo que el Partit Demòcrata no va a tener ningún problema en apoyarla, es que se estudie la posibilidad de no construir en este tramo, y no sé si también se lo va a plantear en el tramo de Terres de l'Ebre, no construir la A-7 y canalizar la A-7 a través de la actual AP-7, con lo cual, van a provocar una situación que a lo largo de todo el Corredor Mediterráneo vamos a tener dos vías de gran capacidad de forma absolutamente desdoblada y habrá dos tramos, no sé si también lo plantean en Terres de l'Ebre, en Terres de l'Ebre y en el Penedès que van a confluir las dos grandes vías y pueden generar un problema de colapso en estos tramos. En todo caso, repito, si los alcaldes de la zona tanto en el norte como en el sur están de acuerdo, nosotros lo vamos a apoyar. Lo que sí que no entendemos, no procede apoyar, es que esta cofinanciación de estas bonificaciones durante este periodo deba ser a cargo de la Generalitat y del Estado. No, quien ha provocado problema es el Estado y quien debe pagar es el Estado, como lo está haciendo en el resto de la demarcación de la provincia.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidente. Buenos días a todos.

Lo más importante de todo yo creo que es que no nos hagamos trampas en el solitario. Si los alcaldes y alcaldesas del Pacto de Barà y de las Terres de l'Ebre hemos llegado a un acuerdo ha sido porque durante muchos años hemos visto la situación y entre todos nos hemos puesto de acuerdo para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 15

buscar soluciones, y cuando digo entre todos, estoy diciendo entre todos, de diferentes partidos políticos, y, por tanto, lo que hemos conseguido, evidentemente, no es lo que pedíamos al inicio porque es fruto de un pacto y todo el mundo en ese pacto se ha dejado alguna prenda, pero para ser yo creo que honestos hemos de defender ese pacto porque, si no, yo ahora aquí volvería otra vez al inicio, cada uno de nosotros tiene unas reivindicaciones que, evidentemente, no se pudieron llevar a término, pero hubo un pacto, hubo un pacto entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya y las alcaldías de todo ese territorio y ese pacto es el que se está cumpliendo, y se está cumpliendo ahora, con un gobierno del Partido Socialista, pero se llevó a un acuerdo con un gobierno del Partido Popular. Por tanto, todos tendríamos que estar satisfechos de lo que se está haciendo.

Dicho esto, felicitarnos otra vez, felicitarnos de nuevo, porque, por ejemplo, en el tramo que estamos hablando 1906 camiones han dejado de pasar por la nacional 340. Imagínense ustedes, señorías, lo que significa para la población de Arbós; nos decía su alcalde que ahora ya pueden dormir, es del PSC, no, no es del PSC, bueno, me es igual del partido que sea, esa es la realidad y, por tanto, nos hemos de felicitar.

Yo creo que esta PNL la tenía en la nevera y la han sacado ahora, cosa que no me parece mal porque todo en la vida le podemos dar una vuelta y podemos ver de qué forma la podemos mejorar. Efectivamente, en el momento en que nosotros decidamos, veamos, estoy hablando de todas las alcaldías, que hemos dado ejemplo, veamos las necesidades, tendremos que ver por dónde se hace la autovía A-7, que ese es el problema principal que tenemos en la zona, que no es la misma del Ebro, la zona del Tarragonès y el Baix Penedès. Lo que hemos de hacer es el proyecto, un nuevo proyecto, porque el anterior proyecto ya no sirve, y las alcaldías, lo que estamos todos de acuerdo, todos de acuerdo, es que tiene que estar en lo que es el cajón actual de la autopista. ¿Por qué? Porque, si no, entraremos en una disputa que es muy difícil de resolver en muchos años, que es expropiaciones, zonas que ya están muy habitadas, etcétera, etcétera. Por tanto, rompamos lo menos posible el territorio, si hemos de hacer la ampliación, la autovía, se ha de hacer dentro de lo que es el cajón de la autopista, y en el futuro ya veremos. Pero sobre todo lo que hemos de ver también es si funcionará y de qué manera funcionara el tramo que ya está previsto, y a sus señorías socialistas les diría que sobre todo no se olviden de que ese presupuesto está y que, por tanto, el desvío, la ampliación, el desdoblamiento, perdón, desde La Mora, Altafulla, Torredembarra, La Pobla de Montornès, que ya está en marcha, que no se pare, y entonces en ese momento, y mientras se puede ir haciendo el proyecto, veremos si es necesario o no es necesario ampliar, hacer la nueva autovía y por dónde pasa, mientras tanto se pueden encargar los estudios, para que la gente sepamos por dónde ha de pasar. Correcto, hasta aquí todo correcto.

Hay cosas que me preocupan porque decía también que por ejemplo hoy los compañeros de Esquerra Republicana en el Senado, y ahora lo estaba diciendo, estoy absolutamente de acuerdo con lo que ha dicho el diputado del PDeCAT, están pidiendo más bonificaciones para el tema de los transportistas. Insisto, llegamos a un acuerdo, si queréis volvemos atrás cada uno a sus posiciones, pero si llegamos al acuerdo, los acuerdos se respetan, y en ese acuerdo había unas bonificaciones de 42,53%, que, efectivamente, seguro que al colectivo de los transportistas les parece poco, cosa que me parece hasta cierto punto lógico porque cada uno defiende sus derechos y, por tanto, los defiende con toda la intensidad que puede, pero hemos de recordar, como nos recordó en estas dos semanas pasadas tanto el *conseller* de Interior, el señor Buj, como el anterior secretario de Territorio, uno de los impulsores por parte de la Generalitat del acuerdo, nos recordó que todo lo que se está haciendo está siendo un éxito, que lo valoraremos a final de año y que, por tanto, si es un éxito, por qué le tenemos otra vez buscar, *recargolar* de qué forma nos podemos enfrentar todos nosotros aquí porque luego no servirá de nada, porque los que nos pondremos de acuerdo seremos los alcaldes, podemos aquí discutir lo que queráis, pero los que nos pondremos de acuerdo seremos los alcaldes. Y el señor del PDeCAT tiene toda la razón, es decir, aquello fue un acuerdo con una bonificación determinada, pero es que la Generalitat propiamente, y por eso me extraña que los compañeros de Esquerra Republicana en el Senado estén proponiendo una cosa diferente, es que la Generalitat hizo un estudio que comparte perfectamente, y es que en ese trayecto los transportistas con un 17%, si no recuerdo mal, con un 17% ya cubrían gastos, y les estamos bonificando con un 42,53%. Bienvenido sea ese beneficio para ellos. Pero es que además hay gente, hay transportistas que ya utilizaban la autopista. El otro día, valorando solamente el mes de septiembre, 19 días laborables, una empresa que tiene 18 camiones que ya pasaban por la autopista se han ahorrado 6000 euros. Pero es que además Fenadismar nos está haciendo un estudio que dice que en estos momentos la gran mayoría del transporte español está en Bulgaria, en Rumanía y en Lituania. Y por qué está en Bulgaria, Rumanía y Lituania, nos hemos de preguntar todos nosotros; porque pagan menos impuestos. Y son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 16

estos trayectos, son estos transportistas los que buscan la fórmula de saltarse lo que hemos pagado entre todos nosotros, saltándose, son empresas españolas que están allí, se han deslocalizado. ¿Qué estamos, potenciando otra vez a aquellos piratas? ¿Eso es lo que queremos? Pues yo no, personalmente no. Y en la vida hay que ser valiente, aunque vengan elecciones municipales y hay que decir la verdad y la verdad es que el pacto funciona y, por tanto, no lo toquemos mucho.

En referencia a lo que dice la rotonda de Torredembarra, porque claro, yo la sufro y la sufren mis vecinos, pero yo no quiero ser demagógico y, efectivamente, es un fastidio para esos vecinos porque tienen que hacer dos kilómetros más por carretera en coche, pero también es verdad que yo dejaría y dejo en manos de Fomento y de los técnicos que busquen las mejores soluciones porque para lo que se planteó está funcionando, está perjudicando a mis vecinos, pero está beneficiando al conjunto de la población, estudiemos una solución para esos vecinos, pero no una cosa que está funcionando la estropeemos, o busquemos esa mejora. Y, por tanto, yo insisto que esta PNL viene un poco fuera de lugar, más cuando nosotros, todos estamos de acuerdo en que ya tenemos esa bonificación del 100%. ¿Qué quiere decir, y ampliar la gratuidad actual del tramo autopista Vilaseca-Altafulla hasta El Vendrell? Si ya lo tenemos. ¿Qué estamos pidiendo, lo mismo? ¿O es que no entendemos? A lo mejor es que no entendemos las palabras del señor Ábalos, que dice gratuidad. En la vida no hay gratis nada. Estamos teniendo bonificación del 100%. ¿Volvemos otra vez a la gratuidad? ¿De qué hablamos?

Yo creo que es un buen acuerdo, que, por tanto, lo hemos de defender todos porque todos lo hemos defendido en el territorio y no podemos hacer una cosa diferente en el Senado, otra cosa diferente en el Congreso y otra cosa en el territorio. Por favor, seamos coherentes.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Jordi Roca.

El señor **ROCA MAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Debatimos una proposición no de ley del Grupo Socialista que la verdad es que cuando el Grupo me la asignó, lo que sueles hacer, te la lees un poco en diagonal y la devolví diciendo: «no, esto no me toca». Y me dicen: «no, que sí, que es de tu provincia». La leo atentamente y veo que sí que pone Tarragona, pero leo el contenido y, bueno, dudaba de si era una de las especialidades de la casa del Partido Socialista y era un plagio. Digo: oye, se la habrán plagiado de otra provincia. Y me comentan en el Grupo que no, que estaba diseñada a medida para la provincia de Tarragona. Digo: bueno, pues será la otra de las especialidades de la casa del Partido Socialista y es una PNL cargada de cinismo, de cinismo y de algunas mentirijillas de esas gordas que si repites muchas veces hay gente que se las acaba creyendo, pero, claro, los hechos es que son irrefutables, señorías, entonces, no sé si a lo mejor más que a otra provincia esta PNL se refiere a otro planeta o a otra dimensión, porque el último tramo de la A-7 hacia el norte de Tarragona lo hizo el Partido Popular, el penúltimo también, el que nos libraba de las muertes en el cruce del cementerio en Tarragona, ya hace tantos años que muchos no se acuerdan, pero lo hizo el Partido Popular después de 20 años de peticiones vecinales, lo hizo el PP. El siguiente tramo también lo hizo el PP, lo que pasa es que hubo un cambio de gobierno que nadie se esperaba y cuando Zapatero llegó ese tramo lo retrasó tres años, un tramo que estaba listo para inaugurarse lo retrasó, el tramo de Tarragona a La Mora, lo típico que hacen cuando llegan a gobernar, que entonces todo lo que han pedido con la cacerola durante un montón de tiempo cuando están en la oposición, entonces todo hay que estudiarlo y encontrar fórmulas perfectas porque la que hay no les es suficiente. En definitiva, un retraso de tres años, otras inversiones urgentes que no se habían hecho, que no se hicieron durante dos o tres años, recuerdo años de alegría presupuestaria y de despilfarro, y con excusas los ciudadanos de Tarragona sufrimos tres años de no tener ese tramo.

¿Hicieron en esos años de planes E, despilfarro y en los que íbamos a adelantar a Alemania, hicieron parte de la A-7 hacia el norte? No, ni un solo tramo, ni hacia el norte ni hacia el sur. De hecho, si miramos la A-7 y pintáramos de azul y rojo los tramos que hemos hecho el Partido Popular y los que han hecho el Partido Socialista, no necesitaríamos mucho color rojo, sin embargo, si pintamos los retrasos en tramos, el que no necesitaríamos sería el azul, porque los que siempre retrasan nuestros tramos es el por supuesto y, claro, que en su PNL hablen de «la llegada al Gobierno del Partido Popular ha supuesto la paralización en dar continuidad a la A-7», señorías, el que decretó la paralización de toda la obra pública en España fue José Luis Rodríguez Zapatero, del Partido Socialista. Yo ya sé que no les gusta que se lo recuerde, pero paralizaron todas las obras y nos dejaron un país arruinado, cuando lo habían encontrado un país

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 17

que iba como un tiro. Y nosotros con un país al borde del rescate, ¿qué hicimos? Priorizamos las infraestructuras importantes, la A-7 hacia el sur, la A-27, el Corredor del Mediterráneo y, en definitiva, pusimos orden a las infraestructuras de la provincia de Tarragona. Yo ya sé que cuando uno tiene que defender la obra de un gobierno que ha paralizado y que ha arruinado un país es complicado, pero, claro, es que ustedes en la oposición han sido unos irresponsables, es que a nosotros ahora nos piden fusionar la A-7 y la AP-7, que eso de coste es muy ridículo, pero es que a nosotros nos pedían desdoblamientos en todas partes. O sea, ¿ahora nos tenemos que poner todos razonables para justificar el cinismo ilimitado y atropellado del Partido Socialista, que no estaba preparado para gobernar? Es que nosotros las gratuidades, ¿cómo tienen el cinismo ilimitado de decir que las bonificaciones han entrado en vigor ahora? Claro, en los Presupuestos Generales del Estado que aprobamos nosotros y que ustedes votaron en contra. No se pongan medallas de algo con lo que han estado ustedes en contra, por favor. Si 1906 camiones menos pasan por ese tramo, es gracias al PP.

¿Los socialistas a qué se dedican tradicionalmente? A subir peajes, a perpetuar concesiones, a posponer obras, a paralizarlas cuando salen del Gobierno y ojo ahora el anuncio del ministro Ábalos, que ha dicho que va a poner peajes en todas partes, tengamos cuidado porque puede ser un globo sonda de esta típica forma de gobernar del Partido Socialista o a lo mejor lo hacen, ya veremos.

En definitiva, nosotros vamos a votar que sí, claro que hay que consensuar las cosas, tenemos un pacto de alcaldes, que habrá que hacerle caso, pero también es verdad que aquí faltan cosas, porque si hablamos de la seguridad, también es importante la seguridad de las carreteras secundarias que dependen de la Generalitat, que actúa con una negligencia total, porque tenemos carreteras sin arcones, sin medidas de seguridad, y mientras tenemos una Generalitat que despilfarra en construcción nacional, no construye en carreteras seguras.

A mí me gustaría preguntarles ahora que se acercan municipales cuántos alcaldes se han atrevido a defender a sus vecinos reclamándole cosas a la Generalitat de Catalunya, porque, si hablamos de seguridad, las muertes están en las carreteras secundarias. Sí que es verdad que es dramático cuando hemos sufrido accidentes mortales en el tramo de la A-7, y lo tenemos que arreglar, pero seamos un poco coherentes. ¿Y unidad en bonificaciones? Si las bonificaciones dependen de la Generalitat, si el Gobierno de España ha hecho una cosa única para la provincia de Tarragona, que es unilateralmente bonificaciones por parte del Gobierno de España. ¿Van a ser ustedes capaces de pedirle a la Generalitat que gaste dinero en bonificaciones para transportistas en beneficio de la seguridad de nuestros vecinos?

Nosotros vamos a votar que sí a esta PNL. A mí me gustaría que ustedes en la oposición fueran un poco más responsables y en el Gobierno un poco más coherentes y defiendan a sus vecinos y sean capaces de decirle a la Generalitat cuando hace las cosas mal y que también tiene que colaborar en la seguridad viaria de los vecinos de la provincia, porque tiene muchas competencias y tiene mucho presupuesto.

Muchas gracias.

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

Señor Ruiz, ¿en relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos?

¿La está estudiando?

— SOBRE LA TRANSFERENCIA A LA COMUNITAT VALENCIANA DEL SERVICIO DE CERCANÍAS DE RENFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000285).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a darle la bienvenida al señor Baldoví, que ya está con nosotros, acaba de llegar, y entonces vamos a, tal y como dijimos, retomar este primer punto del orden del día. Estoy viendo que está para llegar también la diputada Elena Bastidas, que intervendrá en nombre del grupo, me dicen que está aquí.

Tiene la palabra don Joan Baldoví para defender la proposición no de ley sobre la transferencia a la Comunidad Valenciana del servicio de cercanías de Renfe.

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

En primer lugar, agradecer la comprensión de la presidencia y pedirles disculpas a todos los diputados, pero un problema personal me ha impedido estar a la hora que yo quería estar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 18

Voy a ser muy breve en la defensa, porque, en definitiva, se trata de decidir si queremos que se transfieran las transferencias de las cercanías a la Generalitat Valenciana o no lo queremos.

En los últimos años, y lo digo por experiencia propia, he asistido a un progresivo deterioro del servicio público de cercanías allá en el territorio valenciano, lo he experimentado en carne propia hasta el punto de que algunas veces he perdido mi tren para llegar aquí por culpa de los retrasos reiterados del servicio de cercanías.

A nuestro modo de ver, ha existido una dejadez o una práctica inexistencia de inversiones durante muchos años. El Plan de cercanías 2010 que se pactó entre el *president* Camps y el ministro Blanco quedó como el nombre del ministro, en blanco. El Plan de cercanías 2017-2025 que presentó en diciembre de 2017 el ministro De la Serna tenía compromisos poco claros y casi toda la inversión se remitía a los últimos años del plan, y los presupuestos de 2018 constatan la casi nula o la muy reticente apuesta por las cercanías en territorio valenciano.

Quiero señalar que esta reivindicación que hoy trae Compromís aquí no es una reivindicación nuestra, ha sido una reivindicación del Partido Popular, por ejemplo en los años 2009, cuando gobernaba el Partido Socialista aquí en Madrid, y recuerdo al *conseller* de infraestructuras, al señor Flores, pedir la transferencia del servicio de cercanías a la Generalitat valenciana o al mismo vicepresidente en aquel momento, Ricardo Costa, pedírselo también. También se lo hemos pedido al presidente Ximo Puig en el 2016, reclamar mientras gobernaba el Partido Popular, reclamar la transferencia del servicio de cercanías, probablemente, y vista la enmienda que nos presenta el Partido Socialista, probablemente ahora ya no se reclame con la misma contundencia. Y, en definitiva, la transferencia de los servicios de cercanías está contemplada en nuestro Estatuto de Autonomía, concretamente en el artículo 41.15, de acuerdo a lo que dispone el artículo 149.2.1 de la Constitución española.

Por tanto, desde Compromís lo que pedimos es que se inicien las gestiones necesarias con el Gobierno central para conseguir esta transferencia de competencias de los servicios ferroviarios de cercanías, según dispone el artículo 49.15 de nuestro Estatuto de Autonomía. Instar también, evidentemente, a que el Gobierno central realice todas las inversiones necesarias para que el Gobierno valenciano pueda asumir estas competencias antes de que se transfieran y, evidentemente, acompañar esta transferencia de competencias de una financiación justa anual para poder gestionarlas y mantenerlas correctamente y así la Generalitat Valenciana podrá cumplir los compromisos y las inversiones pendientes en nuestro territorio.

Acabo.

Anoche mismo me llamaba una persona que había estado en una reunión conmigo y que estuvo parado cerca de dos horas cuando volvía a casa a Elche, esto, insisto, es un rosario de quejas que nos transmiten los ciudadanos y que algunos experimentamos en carne propia y entendemos que la proximidad de las tomas de decisiones a los ciudadanos, en este caso al Gobierno valenciano, podrían facilitar y podrían hacer que estos servicios con una financiación justa y con las inversiones necesarias podrían ser un modelo para prestar un buen servicio de cercanías en territorio valenciano.

Moltes gràcies.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

El señor Baldoví pone de manifiesto en su PNL una preocupación que compartimos, que es el deterioro de los servicios de cercanías, lo hemos manifestado en distintas iniciativas en esta Comisión. La semana pasada mismo los medios, Europa Préstamos, El Economista, entre otros, recogían la respuesta del Gobierno a una de nuestras preguntas, y esta respuesta ponía en evidencia el deterioro del servicio en cuanto a los índices de puntualidad, en cuanto a los servicios cancelados, en cuanto a los trenes suprimidos, porque pensamos que a pesar de crecer las necesidades de movilidad, a pesar de crecer la población, el servicio se encuentra en muchas zonas atascado o, peor aún, retrocediendo. Esta PNL se centra en el servicio entre Castellón y Valencia, habla de la reducción del número de trenes, del descenso del número de viajeros, todo ello es cierto, pero a continuación la solución que da es un poco de pensamiento mágico, es decir, basta que cedamos todas las competencias a la Generalidad para que todo funcione, para que el sol brille y para que los pájaros canten. Las cosas no tienen por qué ser así, en la experiencia de Cataluña de hecho hemos visto que esto no ha sido así, la mejora de la gestión del servicio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 19

de cercanías cedido a la Generalidad ha sido nula, por no hablar de las tristemente famosas obras de la línea 9, que 2500 millones se han convertido en 16000. La cesión del servicio, por tanto, no ha ido acompañada de una mejora, sino todo lo contrario, y de un encarecimiento.

Mire, nosotros no tenemos ningún inconveniente en la cesión de competencias del servicio, no de las infraestructuras, del servicio, esto ocurre en otros países de Europa, se transfieren con frecuencia los servicios a las regiones, nunca, insisto, las infraestructuras, pero las transferencias en sí mismas no mejoran como por arte de magia el servicio, y es previsible que en ese pensamiento mágico, si con la transferencia del servicio no mejora, pues entonces empiecen a pedir las infraestructuras, que es un poco el fenómeno, el proceso que hemos visto en otros sitios. Pero, en todo caso, debería realizarse un estudio serio, un proyecto, y debería darse una solución uniforme o común para las comunidades autónomas. Actualmente en los casos de cesión de competencias no está definida adecuadamente la responsabilidad entre comunidades autónomas y el Estado.

Luego, su punto 2 es muy genérico, cuándo hay deficiencias y cuándo va a dejar de haberlas. Y, por cierto, estaría bien reclamar a Renfe que solucione los problemas crónicos de personal y de mantenimiento de trenes, que parecen ser la causa de estas deficiencias del servicio.

Por cierto, el señor Baldoví ha mencionado la financiación y estamos totalmente de acuerdo. Señores del PSOE, ¿para cuándo la reforma del sistema de financiación? El Comité de sabios ya ha hablado y ustedes dijeron que no lo iban a afrontar porque convocarían elecciones, pero ni lo uno ni lo otro, esto es perentorio, la reforma del sistema de financiación.

En todo caso, nosotros hemos presentado enmiendas dirigidas, como he dicho, a que se estudie, que se haga un estudio, que no creamos que la panacea es la cesión de competencias, que estudiemos todo con los agentes, con las administraciones afectadas. Y, segundo, una específica sobre el Corredor, que esperamos que vean ustedes con cariño.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Alicia Piquer.

La señora **PIQUER SANCHO**: Buenos días, presidente. Muchas gracias.

La red de cercanías en la Comunidad Valenciana arrastra muchos años de deficiencias de inversión. A finales de 2017, en la presentación del Plan 2017-2025 el ministro entonces, De la Serna, reconocía que del proyecto presentado en 2010 no se había realizado ninguna actuación, 0 euros, siete años invirtiendo 0 euros en las cercanías de la Comunidad Valenciana.

El Plan de cercanías actual, el vigente, contempla la inversión de 1081 millones de euros a través de Adif y de los que 958 corresponden al núcleo Valencia-Castellón, a este capítulo se añaden los casi 355 previstos para actuaciones en el material rodante, de los que más de 215 son para el núcleo Valencia-Castellón. De los Presupuestos Generales del Estado de 2018 elaborados por el Partido Popular, Adif solo consignó 20 millones de la red en la Comunitat Valenciana, mientras que Renfe presupuestó poco más de 32 millones, cantidades muy alejadas del promedio resultante de la aplicación del Plan 2017-2025, que rondaría alrededor de los 160 millones de euros. En el caso de la AC-6 entre Valencia y Castellón las carencias, tanto en la modernización o mantenimiento de la red como en la sustitución de los trenes se agrava por la coincidencia con la construcción del tercer hilo del Corredor Mediterráneo. Los principales usuarios de estas líneas son estudiantes, trabajadores, que no pueden usar el vehículo privado para sus desplazamientos. El transporte de cercanías, como el metro, son infraestructuras que eliminan desigualdades, que posibilitan el acceso a la formación a aquellas familias que no tienen esa posibilidad de asumir el traslado de sus hijos y pagarles el alojamiento. Afortunadamente, el cambio de Gobierno, un gobierno socialista y un ministro valenciano, han acelerado la ampliación del servicio hasta Vinaròs, presentada ayer mismo, y la puesta en marcha de las cercanías a Villena la semana pasada, reivindicaciones históricas del PSPV, como ha declarado en múltiples ocasiones el *president* de la Generalitat, Ximo Puig. Estas actuaciones en cercanías en la Comunitat Valenciana se han realizado por voluntad política, el ministro Ábalos ayer mismo lo especificó en la ampliación del servicio a Vinaròs y dijo que estas actuaciones en junio no habían pasado por la Comisión Delegada de Asuntos económicos.

La ciudadanía de Castelló, Valencia y sus poblaciones han exigido y seguirán exigiendo un servicio de cercanías de calidad, independientemente de cuál sea la administración que ofrezca el servicio, la posible

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 20

transferencia a la Generalitat Valenciana de estas competencias, como existe en otras comunidades autónomas, es un derecho que está contemplado en el Estatut d'Autonomia y una aspiración legítima para esa administración más cercana a la ciudadanía, que observa con mucha preocupación los problemas cotidianos de los millones de usuarios.

Estando de acuerdo con Compromís con el fondo de la propuesta, como así lo ha demandado tradicional el PSPV, no podemos coincidir en la forma, los servicios ferroviarios de cercanías están declarados obligación del servicio público por la Administración General del Estado y su déficit de explotación se cubre a través de los Presupuestos Generales del Estado, sin embargo, esa transferencia solicitada no es competencia del Ministerio de Fomento, sino que debe ser acordada con la Generalitat Valenciana y desarrollarse en el marco de la Comisión Mixta de Transferencias, que se gestiona por el Ministerio de Política Territorial y Función Pública. Pero mientras ese escenario no se produzca, los usuarios y usuarias del servicio necesitan que el Plan de cercanías de 2017-2025 se cumpla y que el Ministerio de Fomento, junto a la Generalitat Valenciana realice un seguimiento continuo de la calidad en la prestación de los servicios ferroviarios de cercanías en la Comunitat Valenciana.

En cuanto al segundo punto de su propuesta, Renfe no es la encargada, no es la responsable de alterar los precios que son fijadas por la Comisión Delegada del Gobierno para asuntos económicos, no tiene esta competencia, y, sin embargo, sí estableció un compromiso voluntario de puntualidad para que los viajeros que sufrían un retraso superior a 30 minutos pudieran reclamar ese billete, y recientemente se ha incorporado esta opción a la devolución exprés de las máquinas de autoventa. De todas formas, vamos a trabajar en una transaccional en esa línea.

En cuanto a las actuaciones del Corredor Mediterráneo, ya aseguró el ministro de Fomento el pasado 27 de septiembre que en 2021 estarían en servicio, con las obras finalizadas o en ejecución, todos los tramos del Corredor, con el objetivo de conectar la frontera francesa con Algeciras en ancho estándar. Esas actuaciones ya están realizándose, ya hay actuaciones finalizadas, otras en ejecución, se licitarán en 2018 siete actuaciones y el plazo de finalización de las obras del Corredor ya ha estipulado obras que están ya finalizadas, las que tienen el horizonte 2020, las del horizonte 2021 u horizonte 2023. Por lo que proponemos, el Partido Socialista propone la sustitución de la propuesta de Compromís por la enmienda presentada y es que en 2021 estén en servicio con las obras finalizadas o en ejecución todos los tramos del Corredor Mediterráneo, dotando a los Presupuestos Generales del Estado suficientemente para la finalización de los trabajos.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederado tiene la palabra don Félix Alonso.

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

Yo creo que otra vez, y eso es bueno, aunque estemos en campaña casi electoral en Andalucía, nos hemos de felicitar porque ayer mismo 16 nuevos servicios se introdujeron desde Castellón a Vinaròs, lo único que yo pediría la próxima vez es que no pensemos, porque a veces siempre nos ponen a los catalanes los que pensamos en fronteras, y nosotros no queremos fronteras, lo que queremos, por ejemplo, es que la gente de Vinaròs pueda llegar a Tortosa, llegar a la aldea, y sería muy positivo, o sea, ir pensando en estas cosas, no únicamente que los trenes se acaban en un territorio o en una provincia o en una comunidad autónoma, pensemos más allá, en la movilidad de todos los españoles, sean catalanes, sean valencianos, sean de donde sea. Naturalmente que nosotros estamos de acuerdo con la propuesta de Compromís. ¿Por qué estamos de acuerdo? Simplemente porque es más eficaz. Nosotros hace años que ya tenemos la transferencia en *rodalies* y medias distancias, yo creo que también es importante recordar el media distancias por ejemplo del Xàtiva-Valls d'Alcoi, recordar que funcionan mejor, no es porque el Gobierno del Estado lo haga mal, no, sino simplemente porque nosotros ya conocemos cuáles son los problemas reales de cada uno de los territorios y a partir de ahí podemos actuar.

Efectivamente, ¿necesitamos coordinación? Por supuesto que sí. Lo que también necesitamos, como en todo, que es fundamental, es partida económica, porque tú puedes tener todos los traspasos del mundo, pero si no tienes partida económica, poco puedes hacer, o, por ejemplo, necesitas material rodante, que muchas veces pensamos en las vías o en las catenarias y no pensamos en el material rodante, necesitas material rodante. Por tanto, esos acuerdos tienen que llegar, pero tienen que llegar en condiciones. Y luego, tiene que haber, lógicamente, una coordinación, y, sobre todo, desde nuestro punto de vista, es una capacidad organizativa para no romper lo que ya es una cosa que en cierta forma, ya se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 21

que algunos se pueden molestar, pero lo que ya funciona, que es el conjunto de los trabajadores de Adif y Renfe, que tienen una solvencia manifiesta desde hace muchos años. Por tanto, hemos de buscar que sigan siendo públicos porque, finalmente, detrás de todo esto siempre puede aparecer alguno que lo que pretenda es privatizar y lo que nosotros queremos siempre es mantener el servicio público, porque es la única garantía de la movilidad en este país, en el momento en que no haya servicio público y no sea rentable los pueblos quedarán desconectados y, por tanto, por eso es positivo que la gente del propio territorio sea la que decida, porque les será mucho más difícil dejar desconectadas a esas poblaciones.

Por tanto, bienvenida la propuesta, nos gustaría que también la hiciera Andalucía, que la hiciera Galicia, que la hiciera cualquiera de las comunidades autónomas, siempre y cuando, lógicamente, sea por un servicio público, respetando a los trabajadores, respetando la coordinación, y que sea en beneficio de la ciudadanía.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Elena Bastidas.

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

La presentación de esta proposición no de ley por parte del Grupo Compromís, aunque pueda parecer lo contrario, no tiene como objetivo mejorar el servicio de los trenes de cercanías en nuestra comunidad, nos quieren hacer creer eso, sí, pero no es así, si fuese tan seguro el Partido Popular respaldaría, no esta, sino cualquier iniciativa en ese sentido. Pero tenemos que tener presente que hay que actuar con seriedad, con rigor y con responsabilidad, por no hablar de tener un modelo y un proyecto nacional, cosa que, como es evidente, a los señores y señoras de Compromís les importa bien poco.

Como pasará a explicarles a continuación, más allá de los argumentos por los que nuestro grupo político no va a votar a favor de la misma, creo que es necesario poner en evidencia el trasfondo político que tiene esta propuesta para que sus señorías lo puedan tener presente a la hora de emitir su voto. Y empezaré por las razones directamente relacionadas con la propuesta. Señores de Compromís, señor Baldoví, no imiten tanto a sus ídolos nacionalistas catalanes con ese mantra de que si nosotros no tenemos la competencia en la gestión no habrá incidencias en los servicios. Cuando se reclama una competencia, en nuestra opinión, se debería tener entre otras cosas la honestidad de reconocer que esto no garantiza el mejor servicio, sobre todo si lo gestionan ustedes.

Hablemos de trenes, hablemos de gestión. ¿Quieren que compartamos su nefasta gestión en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, un servicio que se ha devaluado por la falta de inversión de 113 millones en el periodo 2015-2018? Y estos no son datos de esta diputada que les habla, son datos que están publicados en las cuentas anuales. ¿Quieren que les recordemos que las pérdidas reales en los últimos tres años superan en 162 millones a lo que reflejaban los presupuestos aprobados en el caso de los elementos de transporte, que han pasado de tener una vida útil que oscilaba entre los 12 y 18 años a una vida útil de 40 años? En el caso de instalaciones fijas ferroviarias han pasado de tener una vida útil que variaba entre los 12 y 65 años a un promedio de 44 años. Si comparamos las inversiones previstas en los presupuestos del periodo 2016-2018, con la inversión efectivamente realizada en el mismo periodo podemos comprobar que la realizada es prácticamente 10 millones inferior a lo presupuestado. Así pues, los partidos del botánico, aquellos que venían a invertir más en trenes, más en infraestructuras, más en seguridad, sin embargo, estamos constatando que quieren alargar más la vida útil de las inversiones para poder hacer precisamente menos inversión y además invierten menos dinero del previsto. Como para fiarse, como para creer en todos ustedes. Pero, claro, ya se lo recordaba un diario regional el pasado fin de semana, ustedes, en ese afán por parecerse a Esquerra Republicana o al partido del PDeCAT, hoy llamado el PDeCAT, con todo lo que va mal es culpa de Madrid, ya con esto creen que lo tienen solucionado, y todavía lo sería más si estuviese gobernando el Partido Popular, pero, claro, en esto, como en la urgencia del nuevo sistema de financiación, con la exigencia de inversiones multimillonarias, como en tantas y tantas otras cosas, ya no hay prioridades ni exigencias ni manifestaciones, ya no hay nada.

Y desde mi grupo le queremos hacer una pregunta muy concreta: ¿van ustedes a romper el acuerdo con el PSPV si el PSOE no les da las competencias en trenes de certificado? ¿O van acaso ustedes a condicionar su voto en los Presupuestos Generales si por ejemplo aprueban o no las demandas previstas en esta PNL?

Lo que queremos explicar con estos argumentos es que ustedes están utilizando lo que sin duda debería ser una legítima demanda, actuaciones, medidas, reclamación de inversiones, lo que pudiera contribuir en el mejor servicio de cercanías en la Comunidad para exclusivamente sus paripés políticos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 22

Y en el texto hacen referencia, en un momento de ella, a demandas ciudadanas de mejoras, y eso ustedes sin más ni menos lo traducen en un que hay incidencias o retrasos en la ejecución de un proyecto, pues ya tenemos la solución, la barita mágica de todos los nacionalismos, asumir las competencias. Eso sí, sin asumir otras responsabilidades, porque, como les he demostrado en mi argumento anterior, ustedes, como siempre dice nuestra síndica, nuestra portavoz en las Cortes Valencianas, Isabel Bonig, protestar y pedir mucho, pero trabajar y solucionar poquito. Señores de Compromís y señoras de Compromís, saben perfectamente que el gobierno del Partido Popular, como aquí se ha recordado, como correspondía y cuando tenía la cartera de Fomento, presentó en diciembre de 2017 y dotó además de presupuesto del plan de material rodante Renfe Operadora 2028, tenía un plan estratégico para mejorar el conjunto de los trenes en todo nuestro país, de cercanías y regionales, con la compra de 439 trenes, pero en particular para la Comunidad Valenciana iban 52, con una inversión cercana a los 650 millones. Pero no solo se comprometió Íñigo de la Serna a eso, sino también se comprometió a invertir 1436 millones de euros de inversión hasta 2025, incluso con actuaciones que superaban los 45. Y el actual gobierno socialista y su ministro de Fomento valenciano deberá explicar con detalles cuál es su compromiso con este plan, comprometido por el ministro De la Serna, que tanto beneficiaría a los ciudadanos de Valencia, de Castellón y de Alicante.

¿Y por qué no convierte el señor Baldoví esta PNL en una petición para que ejecuten con urgencia, con extraordinaria urgencia, después de saber que el gobierno socialista está mirando hacia otro lado? Pues yo le voy a contestar. Porque a sus socios aquí y allá reclamar con energía ustedes no se atreven, no vaya a ser que se agranden y se visualicen todavía más los problemas que tienen ustedes en el pacto del botánico.

Y voy a acabar, señor presidente, como comencé. Esta propuesta se reduce en profundizar en su camino a ser una mala copia de Esquerra Republicana de Esquerra Republicana de Catalunya, y digo una mala copia porque a ellos por lo menos se les ve de cara, el problema de ustedes es que quieren hacer creer y hacernos creer algo que no son, y desde el Grupo Popular no tenga usted ninguna duda de que vamos a estar en lo que creemos que es lo responsable, en lo que garantiza un mejor servicio no es así y no es la postura del PSPV, que vaya espectáculo el del PSPV, votar una cosa distinta en esta ocasión, a diferencia de lo que hacen en las Cortes Valencianas, porque, claro, el señor Baldoví dirá: ¿con quién pacto, con el PSPV de Ximo Puig o con el PSOE del señor Ábalos? Porque esto, señores del PSOE, es otra desautorización en toda regla al señor Puig por sus compañeros del partido aquí en Madrid.

Y tenemos la sensación, por no decir la certeza, la única cercanía por la que realmente siente preocupación el señor Baldoví es por la fecha de las elecciones autonómicas, porque están quedando retratados en lo que respecta a su nula influencia, también en el actual Gobierno de España y su incapacidad para conseguir inversiones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Bastidas.
Señor Baldoví, le pregunto, en relación

El señor **BALDOVÍ RODA**: Es que me he quedado anonadado por el discurso.
Estamos negociando una transaccional.

— RELATIVA A INCLUIR LA AUTOVÍA SE-40, TÚNELES SUR DEL GUADALQUIVIR-EMBOCADURA OESTE, 48-SE-4520A Y LA AUTOVÍA SE-40, TRAMO A-66/A-49 DENTRO DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIÓN EN CARRETERAS (PIC). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003699).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente, que es la relativa a incluir la autovía SE-40. Túneles Sur del Guadalquivir-EmboCADura Oeste. 48-SE-4520A y la autovía SE-40, tramo A-66/A-49 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, que va a defender don Ricardo Tarno.

El señor **TARNO BLANCO**: Gracias, señor presidente.

La Sevilla 40 es la segunda ronda de circunvalación del área metropolitana de Sevilla, proyectada a finales del siglo XX y que inaugura su primer tramo de los 77,6 kilómetros que la componen en el año 2011. Desde ese año se han puesto en servicio algo más de 31 kilómetros, se encuentran en obras 8,1 kilómetros y se encuentran paralizados 5,5 kilómetros, que corresponden a los túneles bajo el río Guadalquivir entre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 23

los términos municipales de Dos Hermanas y Coria del Río. Esta es una infraestructura esencial porque estamos hablando de un área metropolitana de más de 1,5 millones de habitantes, la cuarta área metropolitana de España porque además recibe todos los flujos de tráfico desde los puertos de Huelva, Cádiz o Algeciras dirección, dependiendo de cada provincia, al norte peninsular, al centro de la península o al este, estamos hablando de puertos esenciales, agroindustriales e industriales y, por tanto, se ve aumentado el flujo del tráfico en la área metropolitana de manera considerable.

Cuando en 1992 se inaugura la actual primera ronda de circunvalación, la SE-30, nace con algunas lagunas, la principal laguna es su cruce por el río Guadalquivir a través del puente del V Centenario, que reduce considerablemente las calzadas de la circunvalación, dejando casi la mitad de los carriles. Eso hace que esos puntos kilométricos del puente del V Centenario se conviertan todos los días del año en un atasco permanente que dificulta la vida diaria de miles de ciudadanos, ralentiza la actividad económica, estamos hablando de la entrada del puerto de Sevilla, y hace enormemente engorrosa las comunicaciones en el área metropolitana.

Cuando en el pasado mes de julio el señor Ábalos, ministro de Fomento, fue a inaugurar dos tramos de la SE-40, que ya estaban finalizados y que había terminado el anterior gobierno, no hay que ser muy listos, el señor Ábalos llevaba apenas 30 días en el cargo, anunció la futura ampliación de ese puente en la SE-30, emulando alguna obra similar que se había producido en la ría de Vigo. No estamos en contra de las ocurrencias del señor ministro, pero lo que la provincia necesita es una segunda circunvalación y necesita el compromiso ineludible del Gobierno de la nación con los túneles que bajo el río harán enormemente cómodo el tráfico en el área metropolitana. A ello sumamos la urgente necesidad que también es necesario de comunicar la A-49, la Sevilla-Huelva, con la A-66, la Sevilla-Gijón, la Ruta de la Plata, a través de dos tramos de la autovía, que van desde la A-8076 en Espartinas, a la A-8077 en Valencina de la Concepción y de ahí a la A-66 en el término municipal de Salteras, que permitirá que todo el tráfico de la provincia de Huelva y del Aljarafe en su dirección hacia el norte de España a través de la Ruta de la Plata y Extremadura se vea claramente beneficiado.

Estos dos tramos tienen sus proyectos aprobados y elaborados y solo están pendientes de la licitación del Gobierno de la nación. Nosotros entendemos que el PIC es un elemento esencial para estas obras dada la escasa decisión o la nula decisión del Gobierno de la nación en poner en marcha estos proyectos. Pero si el Gobierno decide que no sea el PIC, sino que sea a través de licitación directa, me parece también positivo. Lo que los sevillanos necesitamos es un impulso a la SE-40, recordarles que en el primer trimestre del 2019 se terminará el tramo que une el término municipal de Alcalá de Guadaíra con Dos Hermanas, que va a permitir la unión de la A-4 con la A-4, que hará un primer eje esencial en esta SE-40 y que se podía ver que desde el año 2011, una vez finalizadas esas obras, estaríamos ante el primer ejercicio presupuestario donde no hubiera obras en marcha de la SE-40.

Por tanto, con esta proposición no de ley lo que le pedimos al Gobierno es que reactive el proyecto de los túneles, una vez superados engorrosos trámites de carácter medioambiental, de carácter del calado del río, etcétera, etcétera, y que licite de manera urgente los tramos que van desde la A-49 a la A-66. Llevamos demasiado tiempo esperando la SE-40. Es evidente que ha habido una gravísima crisis económica, difícil crisis económica, y que ha habido una reprogramación de las obras. Pero ahora que nos encontramos ante una mejora de la situación económica, la SE-40 tiene que ser una prioridad del Gobierno de la nación y tiene que comprometerse con este proyecto de manera decidida. Yo creo que los presupuestos del 2019 deben de ser el espaldarazo que necesita la SE-40, es la hora de actuar, de continuar las obras que ya están a punto de finalizar y de que la SE-40 no sea un debate estéril y permanente entre los partidos políticos en la provincia de Sevilla, sino una realidad que beneficie a los sevillanos y que beneficie a los usuarios de esa vía.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Antonio Gutiérrez Limones.

El señor **GUTIÉRREZ LIMONES**: Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Estoy encantado de participar en esta Comisión, que he podido comprobar que es especialmente animada, y también encantado de debatir con el señor Tarno sobre esta iniciativa. A Ricardo y a mí nos unen entre otras dos cosas, una, que los dos somos béticos, y esta semana estamos especialmente felices y contentos, y después que los dos hemos sido alcaldes del área metropolitana en dos ciudades,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 24

él en Mairena del Aljarafe y yo he sido 21 años alcalde de Alcalá de Guadaíra, 21 años alcalde, ya sé lo que pensáis, que es inhumano y que debería ser ilegal, yo estoy totalmente de acuerdo con vosotros, pero conocemos bien la realidad.

Esta es una iniciativa que es recurrente, coincidente, nosotros la hemos presentado todos los años cuando ha estado gobernando el gobierno del señor Rajoy. ¿Por qué? Porque es una iniciativa fundamental para el desarrollo económico y social de Sevilla y su área metropolitana, así coinciden todos los ayuntamientos por unanimidad de Sevilla, la Diputación, los ayuntamientos metropolitanos, todos, de un signo o de otro, coinciden en la necesidad ineludible de que se liciten los tramos que faltan de la SE-40.

Fijaros, señorías, nosotros hemos planteado muchas veces esta iniciativa porque creemos que igual que la Exposición Universal del año 1992 significó la modernización y transformación de Sevilla sin precedentes anteriores, obras e infraestructuras en transporte como fue la ampliación del aeropuerto de Sevilla, el tema del puerto y sobre todo la SE-30, dieron un plus añadido de transporte y también de captación de inversiones en todo Sevilla y el área metropolitana, pero, fijaros, la SE-30 a los pocos años de ya existir dejó de tener una viabilidad, estaba siempre saturada, desde ese momento se pensó en la necesidad de una segunda circunvalación, que es la SE-40.

Hoy en día en Sevilla desde el área metropolitana entran más de 450 000 vehículos diarios en Sevilla y los accesos y salidas de Sevilla soportan 1,8 millones de vehículos diarios. Es insoportable esto en una circunvalación actual como la SE-40, por tanto, necesitamos esa circunvalación.

¿Qué se ha hecho hasta ahora? Se ha adjudicado o se ha terminado más o menos el 50% y la obra más costosa que tenemos son los dos túneles que van por debajo del Guadalquivir, pero que son fundamentales para la conexión de la zona del Aljarafe con la zona sur del área metropolitana. Eso es lo que necesitamos. Aquí converge no solamente el tráfico local de conexión de las diferentes zonas de Sevilla, sino también todo el tráfico de largo recorrido, que viene desde Huelva y la zona sur de Portugal, que une con la autovía hacia Cádiz, con la A-92 hacia Málaga, con la A-4 hacia Madrid o con la autovía de la Ruta de la Plata, por lo tanto, es inequívocamente fundamental que esta obra se licite y se desarrolle lo antes posible.

Fijaros que además la SE-40 es un vector de comunicación, como decía, básico y fundamental para 1,5 millones de personas que convivimos en la gran Sevilla, Sevilla y su área metropolitana, pero también es un motor, como decía, de desarrollo económico y social y generador de riqueza y empleo, todos sabéis que cualquier vía de comunicación es un eje motor de todo lo que puede significar inversiones. Os pongo un pequeño ejemplo. El tramo que antes mencionaba el señor Tarno, el tramo que une la A-4 con la A-92 y con la autovía de Utrera, casi todo en el término de Alcalá, y la seguridad de saber que esos tramos se visitaban y se acababan en un periodo concreto hizo que muchas inversiones, por ejemplo la factoría Heineken-Cruzcampo se estableciera en fachada a ese trozo de la SE-40, o nuevas zonas de crecimiento económico y relacionadas con el comercio y los servicios o zonas logísticas, porque, lógicamente, todos coincidiremos que el tema de la comunicación es un elemento de competitividad fundamental en los costos y en el desarrollo de las empresas y de las inversiones. Pues, bien, de esto se trata.

Hemos presentado una enmienda que nosotros, como decíamos, hemos reclamado y hemos denunciado permanentemente a gobiernos anteriores que no hubiera ninguna partida relacionada con esto, con la SE-40, por tanto, ahora lo que vamos a hacer es exactamente igual, solicitamos al Gobierno de la nación que a la mayor brevedad posible se desarrollen los trabajos y se liciten estas obras, en concreto los túneles bajo el río Guadalquivir o del arco entre la A-66 y la A-49.

Y, terminando, sí es verdad que nosotros planteamos que quizás esta gran obra debería de formar parte o al menos cumple todos los requisitos del Plan Juncker, de Planes de Inversiones de Europa, creo que posibilitaría además la cofinanciación por parte del Banco Europeo de Inversiones y también nos supondría menos costes europeos, reúne los requisitos de las políticas de transporte de la Unión Europea porque mejora la seguridad vial, hay una eliminación clara de cuello de botella, son viables económica y financieramente y sobre todo tiene una gran rentabilidad socioeconómica.

El Gobierno plantea que este asunto para la nueva Ley de Contratos Públicos Españoles y los criterios europeos de cómputo, de déficit y deuda pública exigen que en estas concepciones se introduzca el indicador de demanda, o sea, una transferencia de riesgo de operación sustancial al concesionario. Esto, al incorporar este indicador de demanda hace que los costes de financiación se incrementen y, por lo tanto, hay que hacer una nueva estimación económica para actualizar los actuales proyectos que se han redactado, pero eso es así. Pero nosotros sí pedimos, en definitiva, al Gobierno que se dé certidumbre, que lo más importante para atraer inversiones, para generar riqueza y empleo en el entorno, para que las empresas ya opten por ir avanzando lo que son esas inversiones en el entorno, se necesita certidumbre,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 25

seguridad de cuándo se empiezan las obras y cuándo se terminan. Por lo tanto, nosotros hemos presentado esta enmienda, como decía, que al final hemos transaccionado el ponente de estas iniciativas y nosotros, yo creo que es un tema que todos deberíamos de votar y de apoyar porque es algo fundamental para Sevilla y su área metropolitana.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gutiérrez Limones.

Ya para el turno de fijación de posiciones, en nombre del Grupo Parlamentario Ciudadanos, doña Virginia Salmerón, tiene la palabra.

La señora **MILLÁN SALMERÓN**: Gracias, presidente.

Señorías, lo único que han avanzado durante estos seis años en la construcción de estos túneles de la SE-40 han sido las promesas incumplidas, y digo esto porque la tuneladora llegó a Coria del Río en marzo de 2011 y fue para ejecutar estas infraestructuras y resulta que sigue parada, esa es la realidad, y está parada antes por la dejadez del gobierno del PP y ahora por la ineficacia del PSOE, que parece ser que ha llegado a un gobierno que le viene grande, porque la cosa es que ningún gobierno se compromete con los sevillanos, que tienen que estar sufriendo diariamente estos problemas de movilidad en el área metropolitana y las carencias de infraestructuras, a las que parece que el bipartidismo se empeña en someter a nuestra provincia, y ha tenido que llegar Ciudadanos al Congreso para que haya un grupo que esté pendiente y hagamos un seguimiento del estado de estas obras, y digo esto del seguimiento de estas obras porque resulta que el 23 de noviembre del año pasado ya presentamos una batería de preguntas al gobierno del Partido Popular sobre el compromiso del Ministerio de Fomento para la reanudación de estas obras, de los túneles de la SE-40 en el tramo Dos Hermanas-Coria del Río, concretamente preguntamos cuál era la fecha en la que se iba a retomar esta obra, cuál era el calendario de ejecución de esta obra, qué fecha tenía prevista para la terminación, para la finalización de esta obra, y cuánto iba a llegar a alcanzar el coste total acumulado de esta obra. Aún estamos sorprendidos del descaro con el que el PP se tomó cuatro meses para responder a esta pregunta, porque digo que la hicimos en noviembre de 2017 y nos contestó el 6 de abril de este año, de 2018, y además afirmar sin sonrojo alguno que no se había fijado la lista de proyectos incluidos en el Plan Extraordinario de Inversión de Carreteras y que, por tanto, no se conocían las que se iban a ejecutar en Andalucía, una respuesta tan poco seria que si no fuera por el respeto a los sevillanos que sufren, yo quiero sufrimos, y me incluyo, los atascos, los retrasos en los desplazamientos y la pérdida del tiempo, sería para reírse, y sería para reírse de esa respuesta. Por otro lado, resulta indignante que ahora que no es gobierno el PP, tenga una lista de obras que deberían incluir en el Plan Extraordinario de Inversión de Carreteras, están repitiendo sistemáticamente la misma PNL en todos y cada uno de los proyectos que debieron incluir en el Plan Extraordinario de Inversión de Carreteras y que no incluyeron. Así que yo les pregunto desde aquí a las señorías del PP por qué no empezaron a hacer la ejecución de esta obra cuando eran gobierno, por qué cuando pudieron no lo hicieron. Nos gustaría que se tomaran en serio de una vez por todas esta infraestructura que es vital para Sevilla.

El pasado 24 de octubre preguntamos, hace unas semanas, al gobierno del PSOE sobre los túneles sobre el mantenimiento de la tuneladora, sobre las previsiones de esta obra, y ahora queda saber y esperar qué piensa hacer el Gobierno del PSOE, esperemos que no tarden otros cuatro meses y pico en contestar y, si tardan cuatro meses y pico en contestar, que no sea una respuesta vacía de contenido, sin compromiso y sin proyecto alguno, porque esto se está convirtiendo ya en una tomadura de pelo para los sevillanos.

Muchas gracias.

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

De lo poco que comparto con la diputada que me ha precedido en el turno de palabra, es que, efectivamente, esto es la historia de un despropósito y, como vemos, sigue siendo un pim pam pum entre unos, otros y los de más allá. Creo que lo primero sería tratar de descifrar cuál es el problema técnico al que nos enfrentamos cuando discutimos sobre el paso del río Guadalquivir en las infraestructuras que supone la SE-40, y para eso creo que hay que dar un pasito atrás y hacer un poco de historia. En primer lugar, cualquiera que conozca Sevilla, no hace falta ser un experto ingeniero, cualquiera que conozca Sevilla sabe que los atascos se dan en una lógica pulsante, de entrada y salida de la ciudad, y no en una lógica radial, con lo cual, de alguna manera cabe poner encima de la mesa que ya el diseño de la SE-40 fue en sí mismo un despropósito. Pero, en cualquier caso, como esto se puso en marcha, se puso en marcha por parte del gobierno de Álvarez Cascos y luego entusiastamente fue seguido por el de Magdalena

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 26

Álvarez al frente del Ministerio de Fomento, y es una infraestructura que está prácticamente terminada en su medio arco y solamente le falta el paso del río Guadalquivir, lo que se trata es de discernir cuál sería la mejor opción para los ciudadanos y para el erario público para pasar el río Guadalquivir.

Y en ese sentido creo que hay que decir varias cosas. La primera, yo me he leído el estudio informativo de la SE-40 y en concreto del paso del río Guadalquivir y es, permítame la expresión, alucinante cómo se despacha la posibilidad de salvar el río con un puente con dos líneas, dos líneas en las que básicamente se dice, entrecomillo, «un puente estorbaría la vista hacia las marismas del río Guadalquivir», esa fue la razón por la cual se desestimó hacer un puente en aquel momento. ¿Y por qué hablo del puente? Porque resulta que desde que el tiempo es tiempo, y en particular en Sevilla, los ríos se han sobrepasado con puentes, y no con túneles. Hace poco discutía con un decano de una facultad de ingenieros de Caminos y me decía precisamente esto, es un despropósito pasar los ríos con túneles, es como si tratáramos de pasar las montañas con puentes. Pues nada, nosotros desestimamos aquello porque en algún momento a alguien se le puso en la cabeza que había que hacer unos túneles, unos túneles que cuestan 674 millones de euros; un puente cuesta en torno a 100 millones de euros, siete veces menos, pero, claro, como no se puede dar marcha atrás en lo que decidió Magdalena Álvarez por el PSOE ni lo que decidió Álvarez Cascos por el Partido Popular, el señor Ábalos ahora nos dice que lo que va a ser es ampliar el puente del Paquito de la SE-30, que costaría en torno a 191 millones de euros, que fue lo que costó ampliar el puente de Rande en Vigo.

Yo creo que toca sentarse, discutir con los técnicos del Ministerio de Fomento, que saben algo de esto, y solo hay que preguntarles para que te digan cuál sería la solución óptima, y de una vez por todas buscar la más económica, la más viable y al mismo tiempo la que prestaría mejor servicio a los ciudadanos, dejándonos de una vez por todas de discutir entre un partido y otro partido sobre soluciones, a cada cual más megalomaniaca y más absurda.

Así que, insisto, les pediría que les cedan a los técnicos del Ministerio por una vez la posibilidad de tomar una decisión razonable sobre cómo terminar esta infraestructura, que, insisto, le va a venir muy bien a Sevilla, teniendo en cuenta el cúmulo de retrasos en las inversiones acumuladas por nuestra ciudad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tarno, ¿respecto a la aceptación de las enmiendas?

El señor **TARNO BLANCO**: A la enmienda del PSOE le falta la palabra «urgente», si es así, que creo que habrá sido un olvido, no hay ningún problema en aceptar la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias.

— RELATIVA A INCLUIR LA AUTOVÍA A-4 L.P. (LÍMITE PROVINCIA) CÓRDOBA/JAÉN-L.P. SEVILLA/ CÓRDOBA DENTRO DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIÓN EN CARRETERAS (PIC). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003711).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto siguiente, sexto, proposición no de ley relativa a incluir la autovía A-4 límite provincia Jaén-Sevilla-Córdoba dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, autor Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra para la defensa de la misma doña Isabel Cabezas.

La señora **CABEZAS REGAÑO**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Mi Grupo Parlamentario del Partido Popular trae hoy aquí esta iniciativa, el cual agradezco que haya pensado en mí como cordobesa para defenderla, ante la importancia y prioridad que supone se incluya la A-4 en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras por parte del Gobierno de España, la Autovía del Sur o A-4 comunica Andalucía atravesando la Comunidad de Castilla-La Mancha con el centro de la península, es una importante vía de comunicación y de transporte de personas y mercancías, imprescindible para el desarrollo económico y social de las provincias por las que atraviesa, lo cual implica un alto nivel de utilización de la misma, el eje Jaén desde el límite de la provincia de Ciudad Real, Córdoba, Sevilla, presenta una gran saturación de tráfico en algunos puntos, lo que ralentiza y dificulta el tránsito por la vía. El elevado volumen de tráfico, especialmente de mercancías, provoca un deterioro del firme, lo que hace necesario un adecuado mantenimiento del mismo por motivos de seguridad vial, así como eliminar los cuellos de botella y mejorar la capacidad y fluidez de las vías. Al tratarse de una autovía de las llamadas de primera generación, se impone la necesidad de acometer ciertas actuaciones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 27

mejora y acondicionamiento para que se adecúe a las nuevas exigencias de seguridad, con el objetivo de alcanzar los niveles de seguridad y calidad del servicio que prestan en autovías y autopistas de reciente construcción. El PIC, diseñado por el gobierno del Partido Popular y enmarcado dentro del Plan de Inversiones para Europa, conocido como el Plan Juncker, prevé una inversión de 5900 millones de euros en cuatro años, 2018-2021, que hasta el cambio de gobierno pretendía finalizar en 2021, mejorando o construyendo 25 grandes corredores y actuando sobre más de 2000 kilómetros de infraestructuras viarias, además, su impacto sobre el empleo supondrá como mínimo la creación de 150 000 puestos de trabajo. Señorías, como todos ustedes conocen, este plan está basado en la colaboración con el sector privado mediante la utilización de fórmulas de pago por disponibilidad y posibilitado por el compromiso de España de reducir el déficit público realizado en los últimos años, sextuplicará además la capacidad de gasto que permite el presupuesto de un año, contempla una serie de actuaciones sobre la Red de Carreteras del Estado consideradas prioritarias. Señorías, ustedes conocen en qué consiste el Plan Juncker, lo explicó el anterior ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, y dejó preparado y susceptible de incorporar al PIC la actuación relativa a la autovía A-4, límite provincia Córdoba-Jaén, Sevilla-Córdoba, con un coste total previsto de 370,8 millones de euros, destinándose a mantenimiento y conservación 182,7 millones y una actuación sobre 146 kilómetros. Dicho proyecto cuenta con la Declaración de Impacto Ambiental, habiéndose incorporado las prescripciones técnicas. Esta actuación tiene carácter prioritario en el marco de las actuaciones que son necesarias abordar en la Red de Carreteras del Estado y cumple, por lo tanto, los requisitos exigidos de estar alineado con las políticas de la Unión Europea en materia de transporte, como la mejora de la seguridad vial.

Señorías, este proyecto lleva desde el año 1996 prometido por los distintos gobiernos socialistas, nada más y nada menos que 22 años. Son muchos los años que esperamos los cordobeses esta importante infraestructura, los vecinos de Jaén también. Por eso, el anterior gobierno del Partido Popular lo incluyó en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, para que fuese una realidad para dar seguridad vial.

Y voy terminando, y voy a apelar al apoyo de todos los grupos políticos que conforman esta Comisión, que voten sí a esta iniciativa, les pido a los distintos grupos políticos que si no consideran esta actuación prioritaria y no la votan a favor, lo digan aquí y ahora y sobre todo que lo expliquen cuando vayan a Córdoba y Jaén, si pueden.

Como el nuevo ministro de Fomento ha dicho que todas las autopistas y autovías serán de pago, sin diferencia, que nos vaya explicando cuál es su plan para Córdoba, si su plan es retrasar o guardar en un cajón el trabajo ya hecho por el anterior gobierno del Partido Popular, no hay nada que justifique en contra de esta iniciativa, el voto en contra de esta iniciativa.

En cuanto a la enmienda del Grupo Socialista, me da la sensación que les gusta mucho hacer carreteras y autovías cuando están en la oposición, cuando gobiernan empiezan los bandazos y no entiendo la enmienda que han presentado porque no hay nada que estudiar ya, yo creo que está todo estudiado y hay un proyecto, un anteproyecto ya hecho por el anterior gobierno del Partido Popular, el Partido Socialista, hoy gobernando en España, se han encontrado una situación económica bastante mejor que el gobierno del Partido Popular, y lo que toca ahora es ponerse a trabajar. También me hubiese gustado como cordobesa, una vez que nuestro ministro de Fomento, el señor Ábalos, estuvo en la provincia de Córdoba, que en ese momento se hubiese comprometido en tiempo para que todos los cordobeses supiéramos cuándo iban a empezar esta infraestructura tan importante para todos los cordobeses. Por eso, vuelvo a apelar al voto sí, que voten esta iniciativa todos a favor porque es muy importante la seguridad vial para todos, además, también es muy importante el impacto económico y social que tendría en ambas provincias, y son más que suficientes estos motivos para que esta iniciativa salga hacia adelante con el voto a favor de todos los grupos políticos.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Isabel Cabezas.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Antonio Hurtado.

El señor **HURTADO ZURERA**: Gracias, presidente.

Si yo tuviese que calificar esta propuesta, esta iniciativa, la calificaría de cinismo puro y no solamente cinismo, sino además ridículo porque la defiende una diputada de Córdoba, y voy a decir por qué, voy a dar mis argumentos. Durante los últimos seis años los cordobeses hemos soportado que la Autovía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 28

del Sur a su paso por nuestra provincia sea la vía de mayores accidentes de tráfico de todas las que existen en la provincia de Córdoba. Incomprensible, ¿verdad? Incomprensible. Podría ser la 432, que es una carretera nacional en pésimas condiciones, podría ser cualquier carretera secundaria. Pues no, la de máxima accidentabilidad en la provincia de Córdoba es la A-4, lo que pone de manifiesto el deterioro del firme, el destrozo del trazado, los deslizamientos en zonas arcillosas y sobre todo el abandono durante estos últimos siete años del gobierno de Mariano Rajoy. Le voy a dar datos a la señora diputada, que lo conocerá como cordobesa que es, 385 accidentes de tráfico en los últimos seis años, 681 víctimas de los accidentes, 15 muertos, máxima accidentabilidad.

¿Qué recursos le han destinado ustedes? Cero patatero, ni un céntimo al mantenimiento de la autovía. Lleva este gobierno cuatro meses. ¿Saben ustedes lo que se ha hecho en cuatro meses? En el mes de octubre se ha adjudicado el mantenimiento del tramo Córdoba-Écija por 4,8 millones de euros, se ha aprobado un anteproyecto para la rehabilitación del total de la autovía y que está en estos momentos en el Ministerio de Transición Ecológica, en cuatro meses lo que no han hecho ustedes en siete años. Con qué cinismo se presenta esta iniciativa. Yo voy a dar la razón, esto es el Plan Juncker unido a la estrategia Barrachina. Ahora se trata de a través de 27 PNLs hacerle el Plan Extraordinario de Inversión al Gobierno, un Plan Extraordinario que no han sido ustedes capaces de confeccionar, un Plan Extraordinario que anunciaron seis y que solamente dos tienen plan de viabilidad, solamente el eje este-oeste, Alicante-Murcia, y el eje norte-sur, de Murcia, y le voy a decir más, esos últimos los únicos que tienen plan de viabilidad e impacto ambiental, como ha dicho la señora diputada, el resto ninguno, y este por ejemplo ni tan siquiera estaba incluido, el resto ninguno. Pues bien, estos dos que tienen plan de viabilidad, tiene que pararse el plan de viabilidad, y le voy a explicar por qué, porque yo sé que no lo conoce, pero yo le voy a dar la información, no se la ha dado el gobierno anterior, pero se la voy a dar yo. Mire usted, con la nueva Ley de Contratos del Estado y con los nuevos criterios a la hora de contratar en el sector público por parte de la Unión Europea, lo que es el sistema de financiación público-privado se ha puesto en cuestión porque se le exige lo que son las transferencias de riesgo a las empresas concesionarias y las transferencias de riesgo a las empresas concesionarias, para ello se exige un indicador de demanda, pues bien, ninguno de los dos planes de viabilidad tienen estos indicadores de demanda, evidentemente, el resto ni hablar. Y le voy a decir qué significa el indicador de demanda, el indicador de demanda puede significar incluso que se triplique el gasto de adjudicación a la empresa concesionaria. Por tanto, no estamos hablando de cualquier fleco, de cualquier anomalía, estamos hablando de que se puede llegar hasta triplicar los gastos previstos en actuaciones como consecuencia de la nueva ley, aplicando, dependiendo del indicador de demanda, evidentemente, si el indicador de demanda es muy elevado, lo mismo incluso puede ser hasta más baja, y si el indicador de demanda es muy bajo, se puede llegar hasta triplicar, pero hay que definir ese indicador de demanda en cada actuación y hay que incluirlo, porque es definitivo en el plan de viabilidad que se apruebe, y en esos términos está en estos momentos el Ministerio de Fomento, estudiando actuaciones, no negando las que ya estaban digamos iniciadas, pero sí, evidentemente, haciendo los ajustes técnicos necesarios porque lo exige la nueva Ley de Contratos del Sector Público y lo exige por otra parte los criterios establecidos por Bruselas. Por tanto, a eso nos referimos cuando hablamos de estudios, a que tenemos no solamente que darle prioridad, sino también definirlo de forma ajustada los requisitos, no solamente del Plan Juncker, sino también de la Ley de Contratos del Estado que nosotros hemos aprobado.

Y le voy a decir más, a ustedes no les interesa realmente esta obra, porque si no la hubieran hecho prioritaria. A mí me resulta muy llamativo, he escuchado antes decir «la oportunidad en los presupuestos del 2019 no se puede perder». Pero, oiga, ¿y esa oportunidad no ha existido en los siete años anteriores, en los siete presupuestos anteriores? ¿Cómo se atreven ustedes? Que esto lo presente otro grupo parlamentario todavía, pero que lo presente un grupo parlamentario que ha estado siete años haciendo presupuestos y que no le ha dedicado un céntimo a esta actuación, cómo se puede eso admitir. Ustedes lo que quieren es hacerle el Plan Extraordinario de Inversión al Gobierno, quieren asumir una competencia y una potestad que no les es propia. Ustedes están ya en la oposición, ustedes no son gobierno, estas actuaciones no tienen ni tan siquiera reflejo presupuestario, porque se financia de forma presupuestaria, el Plan Juncker no tiene el reflejo presupuestario únicamente, luego, el canon anual a las empresas concesionarias. Pero ustedes quieren definir algo que no les corresponde. Yo le animo a apoyar la enmienda, a apoyar una iniciativa que nosotros tenemos registrada como grupo parlamentario, de darle carácter de urgencia y prioritario a esta actuación en todo el trazado de Andalucía, y lo hemos firmado los diputados y diputadas socialistas de Andalucía, y eso va a venir porque está registrada hace meses. A ver si la apoyan ustedes realmente. Apoyen ustedes la enmienda y apoyen ustedes esta iniciativa, porque a nosotros nos da igual que vaya con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 29

cargo al Plan Juncker, que vaya con cargo a los Presupuestos del Estado, lo consideramos prioritario porque hay que abordar el alto índice de siniestralidad que tiene esta autovía.

Por tanto, le llamo a la razón, al sentido común, a la coherencia, y abandonemos el cinismo, que poca falta hace en política.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Luis Salvador.

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

Desde luego, cuando vemos cómo se está llevando este proyecto no de ley demuestra un poco cuál es la situación en la que hemos estado viviendo en relación a este tipo de temáticas, por una parte la representante del Partido Popular, primero presenta el PIC, como si todavía estuvieran en el Gobierno, cuando ya no están en el Gobierno, entonces, no tendría que presentar un plan que en este sentido ya se ha pasado su tiempo, pero sobre todo dice también que la demanda está desde el año 1996, desde hace 22 años, como si no se hubieran alternado también en los gobiernos, y recientemente lo han tenido ellos. Por tanto, entonces estamos ante una presentación de una propuesta que nos parece adecuada, no en la forma en la que se está planteando, no en los términos en los que se está dando este debate, pero es que cuando luego he oído al señor Hurtado, por cierto, yo también nací en Córdoba, lo digo por si suma algo a este debate, pero cuando yo le he visto recriminarle al Partido Popular le ha dicho: «es que lo que ustedes pretenden es con 27 PNLs hacerle el PIC al Gobierno». Perdón, es que ese es el problema, que el Gobierno piense que este plan es suyo y que el gobierno anterior pensaba que era suyo y, por tanto, también tiene que venderlo ahora. Señorías, me parece que no nos estamos enterando de que los tiempos están cambiando y que de la etapa de aeropuertos sin aviones y estaciones sin pasajeros tenían que dar paso a otra nueva etapa en donde precisamente se llegase a acuerdos, a consensos, hablamos precisamente de hacer ese pacto nacional por las infraestructuras estratégicas que propuso Ciudadanos y que se aprobó precisamente en una enmienda recientemente en esta Comisión. Por tanto, este plan no es ni del Partido Popular cuando estaba en el Gobierno ni ahora en la oposición como también intenta que sea, ni del Partido Socialista porque ahora esté en el Gobierno, este tiene que ser el plan fruto de ese acuerdo. Y por eso nosotros presentamos una enmienda, que fue aceptada en esta Comisión, también que decía: «revisar de forma inmediata las obras preparadas por el anterior gobierno contenidas en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, PIC, en el que se pretende invertir 5000 millones de euros entre 2021 y 2022, o también incluía la enmienda informar del estado actual del avance y aprobación de los estudios técnicos y económicos financiaciones del PIC con el fin de poder conocer su realidad y aplicabilidad, estableciendo plazos de ejecución y financiación de las obras, o incluía, repito, el Pacto Nacional por las Infraestructuras Estratégicas, que es básico y que es fundamental, o incluía precisamente, y cuando el señor Hurtado ha hecho alusión también a la Ley 9/2017, la Ley de Contratos del Estado, poner en marcha la oficina nacional de evaluación, que propuso Ciudadanos con el Partido Popular cuando estaba en el Gobierno, que entró, que fue aprobada y que al mismo tiempo también la hemos incluido otra vez en una enmienda en esta Comisión. Por tanto, el PP y el PSOE tienen que dejar la política antigua de entender que a ellos solamente les interesan las infraestructuras cuando están en el Gobierno para cortar la cinta diciendo que «esta obra es mía», aunque esa obra haya tardado 22 años, hayan pasado distintos gobiernos y al final la termine quien la termine, el hecho es decir «la autovía es mía» o «yo la quiero más que los demás», en vez de presentar un plan racional. Y, por cierto, tanto esta iniciativa, la autovía que se está planteando en este momento, la iniciativa, como otra que viene posteriormente, que están incluidas en el PIC, ya estaban incluidas en las propuestas que incluía ese plan, que precisamente en la enmienda que he mencionado yo anteriormente nos hemos comprometido o pretendemos revisar para ver cuáles realmente tienen una vigencia, y entendemos que esta la tiene, y, por tanto, que hay que mantenerla, si hay que incluir alguna nueva o si alguna pudiera ser en este sentido menos prioritaria, fruto exclusivamente de objetivos técnicos y de informes que puedan decir la idoneidad o no de esa infraestructura.

Por tanto, nosotros vamos a apoyar esta iniciativa, no compartimos la forma de presentarla porque eso de presentar una a una las iniciativas de este plan no conducen absolutamente a nada, y apelamos a la racionalidad de sus señorías para que volvamos al consenso de ese pacto nacional de infraestructuras, que nos sentemos, que definamos y que este no sea ni el plan del Gobierno ni el plan de la oposición, sino el plan de todos los españoles.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 30

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

Es el turno ahora del Grupo Confederal. Tiene la palabra don Sergio Pascual.

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

Yo estoy francamente sorprendido porque tengo la sensación de que el Partido Popular ha abandonado cualquier intento de tener un buen resultado en Andalucía, imagino que los señores de Ciudadanos, que es con quien se comparte en la derecha, estarán muy contentos. Presentan aquí hoy dos iniciativas, que son parte de un grupo de 27, para recuperar el PIC, el Plan de Inversión en Carreteras, que es un plan que está muerto y que no va a ningún lugar, que además, y ahora abundaré sobre ello, se edifica sobre una propuesta de la patronal de las constructoras, que nos la hizo llegar a todos los diputados dos semanas antes de que la publicara calcada el señor Rajoy con el señor De la Serna, esta propuesta manifiesta una absoluta falta de imaginación para poner encima de la mesa algún tipo de programa de infraestructuras para Andalucía que tenga algún tipo de sentido, insisto, sorprendente que el Partido Popular haya renunciado a disputar la mayor comunidad de este país y le ceda todo a la derecha de Ciudadanos.

En cualquier caso, nosotros, evidentemente, vamos a votar en contra de esta propuesta, nos parece que el PIC, y ya lo dijimos en su momento, es un mecanismo de financiación, es un mecanismo de inversión en infraestructuras que distribuye asimétricamente el riesgo, como se ha evidenciado en numerosos casos, como se evidenció con el proyecto Castor, como se evidenció con el puerto de Barcelona, como se ha evidenciado con las radiales, que todavía están pendientes de dilucidar, pero no solo eso, es un modelo de financiación público-privada la que propone el PIC, el fallecido PIC, pero bueno, ya que estamos hablando de él, y que ha sido criticado con argumentos muy sólidos por la Cámara de Cuentas de Andalucía, vuelvo a Andalucía, que ya reseñaba que el metro de Sevilla tuvo unos sobrecostes de 1093 millones de euros por haber sido financiado con ese mecanismo, que el metro de Málaga tuvo 1391 millones de euros de sobrecoste por haber sido financiado con ese mecanismo y que además recibió un varapalo brutal por parte del Tribunal de Cuentas de la Unión Europea, que es quien tendría que financiar ese PIC, o sea, es una cosa bastante alucinante que los señores del PP nos traigan un plan que ya no está vigente ni es viable porque no está en el Gobierno y que además había sido golpeado por quienes supuestamente tenían que financiarlo, que era el Plan Juncker, en un informe del Tribunal de Cuentas de la Unión Europea, que decía, y leo los entrecorridos: «insuficiencias generalizadas, gastos ineficaces, retrasos, falta de transparencia, sobrecostes», y citaba hasta 7800 millones de euros en sobrecostes. Ese es el PIC de los señores del Partido Popular.

Yo no creo que tenga que abundar más en la posición de nuestro grupo, que creo que queda bastante clara. Votaremos no a esta proposición no de ley.

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

Sobre la enmienda, señora Cabezas, ¿tiene algo que manifestar sobre la enmienda del Grupo Socialista?

La señora **CABEZAS REGAÑO**: Lo mismo que hemos dicho anteriormente, que no la aceptamos porque creemos que no hay nada que estudiar. Y lamento profundamente que el Partido Socialista vuelva a mencionar los accidentes de tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Me informan que la proposición número 7, por problemas de la diputada del Grupo Confederal, y después de hablarlo con el proponente y con los demás portavoces, la posponemos para el último lugar.

— **RELATIVA AL REGRESO Y RECUPERACIÓN DEL TREN HOTEL ALHAMBRA ENTRE GRANADA Y BARCELONA Y VICEVERSA CON PARADAS EN LINARES-BAEZA, ALCÁZAR DE SAN JUAN, ALBACETE, ALMANSA, VALENCIA, CASTELLÓ, SALOU Y TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/003854).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasaos a la número 8, relativa al regreso y recuperación del Tren Hotel Alhambra entre Granada y Barcelona y viceversa con paradas en Linares-Baeza, Alcázar de San Juan, Albacete, Almansa, Valencia, Castelló, Salou y Tarragona. Es del Grupo Confederal y la va a defender el diputado don Félix Alonso. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 31

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

Usted ya ha dicho el recorrido y es muy interesante, porque une España, y eso es muy importante.

2 de agosto de 2015 se suprimió. ¿Y por qué se suprimió? Pues la excusa era porque se tenía que mejorar la línea. La línea se ha mejorado y el tren sigue parado. La gente de Granada ya sabe lo que es, lo que significa eso, porque ya pasado, ha sufrido durante tres años sin tren y sabe que eso no deja de ser una excusa barata, porque las obras, como decía antes, ya habían finalizado y porque además era una línea que era rentable desde un punto de vista social, por supuesto, pero también económico, estamos hablando de que tenía una ocupación del 80%. ¿Saben lo que pensamos? Que el gobierno del PP estaba guardando el surco a las empresas privadas. No hay que ser ferroviario para entender que la capacidad de negocio y servicio que tienen los trenes nocturnos, sean o no hoteles, funcionan. Ustedes, y siento decirlo, han sido la mano que mece la cuna de la privatización. Recuerdan el Alhambra, por supuesto, pero también podemos recordar el Sevillano, el Malagueño, el Botejara, el Gallego, que nosotros le llamábamos el Shanghái Exprés, trenes que unían nuestros pueblos, que son parte de nuestra historia, una historia que es necesario recuperar, pero que parece que molesta porque es la de los migrantes, la de los pobres. Ahora solo mola el AVE, solamente nos gustan las altas velocidades, pero sin esos trenes la España plural no existiría. Trenes que se quiere que sean historia, pero que tienen futuro y sobre todo también tienen presente. Ahora, que conocemos que, desgraciadamente, el EVA se aplaza, su nacimiento, el EVA aplaza su nacimiento, ahora que el *low cost* se come el mercado aéreo, ahora que la gente ya no viaja como antes, muchas veces por hambre, ahora que existe la oportunidad de negocio, ¿ahora se lo dejaremos a otros? Esa es la pregunta que nos hacemos como Grupo Confederado, no únicamente unas ciudades históricas y turísticas, como Granada y Barcelona, también hemos de fortalecer otro elemento imprescindible, cohesionador, que es entre los municipios grandes que están desconectados, muchas veces entre sí. Por ejemplo, yo era un usuario del Alhambra, porque, no sé si lo saben ustedes, los trenes que parten de Barcelona hacia Tarragona, el último es a las 21:30 y siempre tenía el recurso del Alhambra, porque muchas veces nos olvidamos de la gente que trabaja y hace turnos y que, desgraciadamente, son los grandes olvidados en nuestras movilidades en nuestros ferrocarriles, lo mismo que entre ciudades que únicamente en muchos casos ven pasar el AVE, porque todos reivindicamos el AVE, pero cuando te pasa por tu pueblo y no para o por tu ciudad y no para, la verdad es que no te ayuda en nada.

Podríamos tener diferentes virtudes de lo que es el motivo por el que hoy reivindicamos el tren al, podría ser el ocio, pero también, como decía, la conexión entre las poblaciones y esas poblaciones necesitan ese Alhambra. ¿Por qué? Porque no deja de ser una oportunidad de futuro y sería desgraciado que no la ocuparan las empresas públicas, sino las privadas.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, para defender la enmienda, tiene la palabra la diputada doña Elvira Ramón.

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

Hablar de conexiones ferroviarias y del AVE a su paso por Granada es hablar de aislamiento ferroviario, son más de tres años y medio los que han pasado desde que el pasado 7 de abril del año 2015 el gobierno del Partido Popular decidiera cortar el tráfico ferroviario desde Antequera a Granada, con el supuesto motivo de realizar las obras del AVE, después de que dos años antes hubiese desvirtuado el proyecto inicial de AVE que estaba contemplado para nuestra provincia, modificando el proyecto original y condenándonos a la provincia de Granada a no tener un AVE de verdad de ancho internacional, doble vía y electrificado en todos sus tramos y que entrara de manera soterrada a la ciudad de Granada. También quiero recordar que Granada ha sido la única provincia de toda España donde se han cortado las comunicaciones ferroviarias como consecuencia de las obras del AVE.

No contentos con esto, en agosto del año 2015 el tren nocturno que conectaba a diario Granada y Barcelona, conocido como Gibralfaro o Tren Hotel, fue suspendido, en teoría era con carácter provisional mientras se finalizaban las obras del AVE de Castellón, pero la realidad es que estas obras fueron inauguradas por el gobierno de Partido Popular y este tren no se ha reanudado.

Desde mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, la puesta en funcionamiento de este tren ha sido una reivindicación constante y permanente, con el anterior gobierno del Partido Popular y con el actual gobierno socialista. Hemos planteado varias iniciativas al respecto y también varias preguntas parlamentarias. Con el actual gobierno también ha sido un tema que desde el mínimo uno hemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 32

planteado y hemos puesto sobre la mesa, convencidos de la sensibilidad de este gobierno con nuestra provincia, una provincia abandonada y ninguneada durante estos años de gobierno del Partido Popular. Prueba de esa sensibilidad es que nada más llegar al gobierno ya se han comprometido a acabar con este aislamiento ferroviario, poniendo una fecha concreta a la puesta en funcionamiento del AVE y también a la reapertura el próximo día 26 de noviembre del tráfico ferroviario por la vía de Moreda, apertura que también reivindicamos al anterior gobierno y que dijo que era totalmente imposible llevarlo a cabo. En menos de 150 días ya se pueden adquirir los billetes para este viaje. Y en esa línea de entendimiento, de sensibilidad y de compromiso hemos planteado una enmienda en el propio sentido que manifestó el ministro en su última visita a la ciudad de Granada el pasado día 25 de septiembre, ya que allí manifestó públicamente su compromiso a estudiar la puesta en funcionamiento de este tren y formular una propuesta.

Para finalizar, quiero destacar que el servicio público de comunicaciones ferroviarias con Granada que nos dejó el Gobierno del Partido Popular es lamentable, nos lo dejó gravemente deteriorado, nos dejaron sin unas comunicaciones que podamos calificar como dignas y suficientes, son vergonzosas, discriminando nuestra provincia y causando serios perjuicios a la ciudadanía, al sector turístico del conjunto de la provincia y al desarrollo de su potencial económico.

Por ello, manifestamos nuestro apoyo a esta iniciativa, porque somos coherentes y decimos lo mismo en gobierno que en oposición, no como otros grupos, y además celebramos que haya un gobierno totalmente receptivo a las demandas de nuestra provincia y a terminar con su aislamiento ferroviario, que ya va camino de los cuatro años.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Luis Salvador.

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

La verdad es que parto de la base, evidentemente, que compartimos esta propuesta, porque la hemos apoyado desde el primer momento que se quitaron los trenes y que empezamos todos los partidos políticos en la provincia de Granada a reivindicar el uso y la recuperación de este Tren Hotel Alhambra, un Tren Hotel cuyos vagones están sin uso y que al mismo tiempo la viabilidad de la vía permite que se pueda activar y que, como también se ha mencionado anteriormente, hace paradas en Linares-Baeza, en Alcázar de San Juan, en Albacete, en Almansa, en Valencia, en Castellón, en Salou, hasta Tarragona, por tanto, no solamente conecta con Barcelona, pero dentro de la importancia, evidentemente, que tiene el día de hoy en esta iniciativa y el poderla sacar adelante, lo que no se puede comprender es que una provincia como Granada, con un potencial como el que tiene Granada, un potencial turístico, un potencial de patrimonio, un potencial que dicen los ciudadanos a nivel internacional, cuando votan cuál es la ciudadanía más bonita de España y eligen a Granada, o cuando lo deciden las personas que visitan Granada en fin de semana, que la convierten en una de las tres principales ciudades en visitas de fin de semana, que todo esto se pueda hacer sin tener conexiones ferroviarias prácticamente casi ya desde hace cuatro años. ¿Se imaginan a Sevilla, a Málaga, a cualquier otra provincia que no tuviera conexiones ferroviarias desde hace cuatro años? Yo creo que eso sería algo absolutamente incomprensible. Y cuando estamos hablando, y ha mencionado la diputada también del PSOE anteriormente el tema del AVE, la verdad es que los granadinos estamos hartos de que se nos tome el pelo y que se nos tome el pelo porque en diciembre de 2017 el ministro Ruiz de la Serna en Antequera convocó a todos los medios de comunicación, convocó a todos los partidos políticos, convocó a todos los agentes económicos y sociales de la ciudad, y dijo lo mismo que dijo el ministro Ábalos, simplemente que el 25 de septiembre de 2018, exactamente lo mismo: «se han terminado las obras del AVE, vamos a ir ahora a Granada en el Tren Laboratorio, solamente quedan las pruebas y formación de conductores y el AVE estará ya». Por tanto, entonces nos preguntamos, si De la Serna dio por terminado el AVE en 2017, en diciembre, y Ábalos ha vuelto a decir lo mismo en septiembre de 2018, ¿qué hemos hecho entre esos meses, que se supone que tenía que haberse terminado y puesto ya en funcionamiento? Pero es que el otro día en la comisión que tuvimos, en la comparecencia del director general de Transportes, asistía con perplejidad, y estoy viendo aquí a mi compañera de Granada también del Partido Popular, Concha Santa Ana viendo al Partido Popular reivindicándole y reclamándole al director general lo mismo que el PSOE les reclamaba a ellos y que en este sentido ninguno de los dos hacía, y el otro respondiéndole, porque no se había leído la cartilla antes de 2017, sino desde ahora que está en gobierno, las mismas respuestas que el Partido Popular daba cuando se lo preguntábamos al resto de grupos de la oposición, intentando que con eso nos satisficiera y nos dejaba claro. Han dicho que el Partido Popular se ha comprometido a un plazo en donde

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 33

va a estar puesto en servicio el AVE, también el Partido Popular dio plazo reiteradamente y se demostró que era un engaño, y así lo fuimos denunciando, y también mucho me temo que el plazo que ha dado el Partido Socialista en esta ocasión también va a ser un engaño y también nos vamos a ir muy probablemente hasta final de año, pasando en mucho los meses que también han dicho. Por tanto, que los dos tapen sus vergüenzas, que nadie se ha tomado en serio los cuatro años de desconexión ferroviaria, que el AVE a Granada era simplemente hacer la línea que iba desde Antequera hasta Granada, que no era hacer un AVE bajando desde Madrid hasta Granada nuevo, que se empezó a hablar del AVE a Granada un año después que se empezara a reivindicar también el AVE a Málaga y que en Málaga está en 2017 y aquí no vamos a tener AVE hasta final de 2019 por lo menos.

Por tanto, estamos contentos de la iniciativa que viene, pero que el Partido Socialista tampoco nos engañe, no se rompe la conexión ferroviaria por el tren ahora mismo por Moreda, porque lo que tenía ya que estar funcionando era el AVE, porque los tiempos de transporte que tiene el tren por Moreda son absolutamente inasumibles en el sentido que tardan tanto o más de lo que tarda ya hoy cualquier autobús. Por tanto, Granada va a seguir incomunicada por culpa del PP y por culpa del PSOE y solamente estaremos satisfechos en el momento en el que esa ruptura se vea realizada con la llegada del AVE a Granada, llegando los pasajeros y teniendo en su oferta el servicio del ferrocarril, que tan necesitada está nuestra provincia y también los ciudadanos que quieren visitarla.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra doña Concepción de Santa Ana.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Para mi es un honor estar hoy aquí en esta Comisión de Fomento defendiendo los intereses de la provincia de Granada.

Los años de gobierno del Partido Popular, no lo dice solamente el Partido Popular, sino que lo han podido comprobar los ciudadanos, Granada ha avanzado tremendamente en infraestructuras, ahí está la Autovía del Mediterráneo, que es una realidad, y ahí está terminada la obra del AVE, que también es una realidad, bien es cierto que cuando dejamos de ser gobierno esa obra del AVE empezó a hacer sus pruebas de seguridad, unas pruebas de seguridad que en toda España tienen un periodo de realización medio de 10 meses y que en Granada el gobierno actual del Partido Socialista está retrasando, no por un interés técnico, sino por un interés electoral, para poder decirle a los granadinos que son ellos los que traen la alta velocidad, eso sí, aprovechando la gestión que hizo el Partido Popular. Es una realidad y está sustentada en documentos públicos, como son los Presupuestos Generales del Estado, que Granada ha sido récord de inversiones en los años que tuvimos la oportunidad de gobernar.

Nosotros vamos a apoyar, el Grupo Parlamentario Popular va a apoyar la iniciativa que hoy estamos debatiendo, lo hemos hecho en el Ayuntamiento de Granada y también lo hemos hecho en el Pleno de la Diputación. Yo la he leído, como no puede ser de otra manera, con detenimiento y atendiendo a lo que dice la exposición de motivos, y ahí hay una referencia al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, donde se dice que se ha puesto de manifiesto la ineficacia y la falta de sostenibilidad de la política de infraestructuras de los últimos años, lo que no explica el Grupo Parlamentario de Podemos, lo que no explica es a qué se refiere exactamente ese informe del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y a lo que se refiere es a fondos europeos que han ido destinados a infraestructuras que luego no se han puesto en servicio y que han tenido que ser devueltos a la Unión Europea, unas inversiones que han sido hechas y, por tanto, esa devolución ha salido del bolsillo de todos los ciudadanos, y esto lo hemos tenido en Andalucía, y hemos debatido sobre ello esta mañana, con el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, una plataforma finalizada, una infraestructura que no se pone en servicio, 280 millones de euros de Fondos Europeos que fueron invertidos y que han tenido que ser devueltos a Europa saliendo del bolsillo de todos los andaluces y, por tanto, quitándolas de otras necesidades que tiene en Andalucía. Por tanto, hay que explicar a qué se refiere el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, no a que la alta velocidad sea inviable, porque a aquellas ciudades donde ha llegado la alta velocidad ha traído riqueza y ha traído desarrollo. Lo que denuncia el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es la pésima gestión que la Junta de Andalucía en muchos casos ha hecho de esos fondos europeos, en este caso concreto en el Eje Ferroviario Transversal.

Mire, ha sido el Partido Popular el que apostó por la línea Guadix-Baza-Lorca, solamente cuando ha gobernado el Partido Popular se han establecido partidas presupuestarias para hacer ese estudio informativo, por cierto, abandonada por el Partido Socialista en el año 1985. El Grupo Popular elevó

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 34

a Europa introducir en las Redes Transeuropeas de Transporte el eje ferroviario del litoral por Andalucía, para conectar el puerto de Motril con Málaga y con Almería, y también introdujo la línea de ferrocarril entre Granada y Motril. Por cierto, cuando Ana Pastor, la que entonces era ministra de Fomento, eleva esta propuesta a Europa, tuvo que encontrarse con que el ministro anterior, el ministro Pepe Blanco, se había olvidado de introducirla y, por tanto, perdimos una gran oportunidad de estar en las Redes Transeuropeas de Transporte por la ineficacia del Partido Socialista. Aun así, la ministra decidió introducirlo en el PITVI y, por tanto, si tenemos una propuesta de corredor ferroviario por el litoral andaluz y una conexión ferroviaria entre el puerto de Motril y la capital de Granada es gracias al gobierno del Partido Popular, como también hemos dejado 300 millones de euros encima de la mesa para potenciar y para poder realizar la conexión ferroviaria con Almería. Y, mire, yo escuchaba a la señora Elvira Ramón, que dice que nosotros hemos gobernado el soterramiento. Señora Elvira Ramón, por favor, mírese usted los papeles, mire el último Presupuesto General del Estado que hizo el Partido Popular, ahí aparece un millón de euros para ejecutar inmediatamente, por si se empiezan a desarrollar los proyectos para abordar el soterramiento Granada y además una partida de 500 millones de euros, esto sí, sin programación plurianual, a la espera que las administraciones se sienten y digan qué proyecto de soterramiento se quieren hacer.

Por tanto, el Ministerio de Fomento, ahora en manos del Partido Socialista, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Granada tienen que sentarse, porque cuando estaba gobernando el Partido Popular se instó a llegar a un acuerdo para abordar ese soterramiento y Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Granada no quisieron saber absolutamente nada. Ahora que es el que está gobernando en el Ministerio, el Partido Socialista, evidentemente, por desgracia, ya nadie hable de soterramiento.

Y termino, señor presidente.

El Partido Socialista en Granada lo que está haciendo, como he dicho anteriormente, es retrasar la llegada de la alta velocidad únicamente por interés electoral. Qué casualidad que ahora dice el ministro Ábalos que el día 26 vamos a tener conexión con Madrid a través de Moreda. Mi pregunta: ¿qué inversiones se están haciendo en la vía y con qué presupuestos se están ejecutando esas inversiones? Desgraciadamente, como estamos en campaña electoral y creo que a ningún ciudadano se le pasa esto por alto, estamos ante una nueva cortina de humo, que mucho nos tememos, desgraciadamente, que pasado el 2 de diciembre el Ministerio de Fomento se volverá a olvidar de este asunto.

Nada más y muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora De Santa Ana.

Señor Alonso, ¿en relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista?

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Casi seguro que sí, pero lo estamos estudiando.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias.

— SOBRE MEJORAS EN LA N-340 A SU PASO POR EL VENDRELL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/003635).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley sobre mejoras en la N-340 a su paso por El Vendrell. Es del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya y la va a defender el diputado don Jordi Salvador. Tiene la palabra.

El señor **SALVADOR I DUCH**: Buenos días. Gracias, presidente.

Como representante del Grupo de Esquerra Republicana les presento una proposición no de ley en nombre de la Asociación de Vecinos de la Urbanización Torreblanca de El Vendrell, que forma parte de la Xarxa Vendrellenca, una mesa de trabajo conjunta que aglutina a las asociaciones de vecinos de El Vendrell, de aprobarse, dotará de mejor calidad de vida a los residentes de esta urbanización del municipio de El Vendrell, como decía, una urbanización que hoy no reúne las condiciones mínimas para poder vivir una vida digna, algunas de las carencias no son competencia ni responsabilidad del Gobierno, por lo cual las voy a obviar, pero sí son responsabilidad del Gobierno los problemas que no se dan por culpa de la gran cantidad de vehículos que pasan por la N-340 y el no tener un acceso seguro por carretera para la urbanización. Por un lado, existen problemas de acceso en coche o en autobús a la urbanización en el punto kilométrico 1191, que precisa de un peligrosísimo cambio de sentido en la N-340, en un punto de tráfico ininterrumpido, muchos vehículos de gran tonelaje, etcétera, con un agravante, el número elevado de vehículos que se acumulan para hacer un cambio de sentido genera una importante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 35

congestión, agravada por la gran confluencia de espacios de ocio, como puede ser un bingo, un karting y un paintball que hay en la misma zona. En segundo lugar, si peligroso es para los vehículos, aun lo que es más para los peatones, pues el cambio de sentido coincide con el paso de viandantes de la urbanización Torreblanca para acceder a los servicios de transporte interurbano y escolar del municipio de El Vendrell, agravado también por ser este punto el de confluencia de los caminos de mar y montaña en el municipio a través del sendero PRC-12, por donde pasan ciclistas y senderistas.

Les presento hoy un caso que debe corregirse con rapidez debido a su siniestralidad y peligrosidad.

Un último dato: para acceder a los servicios de transporte interurbano y escolar los niños y niñas, los y las adolescentes tienen que caminar 400 metros por un estrecho arcén de la N-340, pasar por una curva sin visibilidad para los vehículos y que carece de valla, sin iluminación, y por donde hay un gran volumen de tránsito, como hemos dicho, de coches y camiones de gran tonelaje, tanto de día como de noche. Asimismo, hay que señalar la existencia de un importante problema de ruido para los vecinos lindantes con dicha carretera, que afecta a la calidad de vida y que también pedimos corregir.

Por este motivo, hoy con orgullo doy voz a los vecinos y vecinas de esta urbanización y les pedimos la aprobación de esta proposición no de ley para instar al Gobierno a actuar urgentemente.

Como diría el presidente de la Asociación de Vecinos de Torreblanca, Miguel Ángel Benito, acabo pidiendo que no miren para otro lado y voten a favor de nuestra justa y necesaria reclamación por el bien de los ciudadanos de El Vendrell y por la seguridad de sus hijos e hijas.

Las propuestas concretas las tienen ustedes en su documento, en principio se pueden reducir a hacer un estudio para ver cómo se puede mejorar la movilidad y accesos a la urbanización Torreblanca, el estudio de rotondas, instalar elementos que reduzcan el ruido, dotar de iluminación del paso de vehículos que actualmente hay construidos, etcétera, etcétera. Está desglosado muy bien en la propuesta no de ley y por eso no quiero tampoco repetirnos. Simplemente les pedimos su voto porque es un tema que creemos justo.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente. Me ha pillado completamente a contrapié.

El núcleo de Torreblanca está al pie de la N-340 y de la AP-7, junto con una gran rotonda que distribuye a miles de coches hacia diferentes vías, incluido un karting y un bingo. Los vecinos deben caminar casi 300 metros junto a la N-340 para llegar a un paso o la carretera, teóricamente es un punto para poder realizar cambios de sentido, pero este paso bajo la carretera es muy deficiente, es estrecho, pese a que tiene dos carriles de circulación, tiene unas aceras mínimas, y con iluminación solo desde hace unos días. Este deficiente paso subterráneo además es el que deben usar los conductores que circulan en dirección a Barcelona y quieren entrar en la urbanización.

Los residentes en Torreblanca plantearon hacer un acceso directo desde la N-340 hacia la urbanización, el Pleno del Ayuntamiento aprobó una moción en ese sentido, pero la Unidad de Carreteras de Fomento respondió que no podía hacerse, argumentando que está previsto el desdoblamiento de la carretera y que, por tanto, la obra no puede hacerse.

Nosotros estamos de acuerdo en la necesidad de mejorar el acceso a la urbanización, insistimos que este paso es completamente insuficiente y, de hecho, nos gustaría saber si el Ministerio de Fomento tiene alguna solución para este problema. Lo que no podemos aceptar es el argumento recogido en la exposición de motivos, que dice expresamente: «Los vecinos plantean la expropiación del paso inferior y sus accesos, ya que en la actualidad es de propiedad privada y las mejoras realizadas por el propietario a instancias de la Unidad de Carreteras de Fomento como consecuencia de las denuncias son insuficientes para dotar a los usuarios de seguridad».

Entonces, ¿es esta la solución, señores de Esquerra, el expropiarse? ¿Creen que la Comisión de Fomento debe dedicarse a señalar las propiedades privadas que se tienen que expropiar o no? Nosotros estamos completamente de acuerdo a instar al Gobierno a acometer mejoras, pero en este punto la propuesta no es aceptable. Y en ese sentido va nuestra enmienda, sencillamente en suprimir ese punto 2 que habla de la expropiación. O sea que no dirán que no se lo ponemos fácil.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 36

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.
Por el Grupo Confederal tiene la palabra don Félix Alonso.

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

Precisamente ayer fui a visitarlo, porque ya no me acordaba exactamente cómo era, y eso que los dos Presupuestos Generales del Estado que hemos, digamos intentado discutir, y presentamos enmienda sobre ello. Y, efectivamente, es una de aquellas urbanizaciones, desgraciadamente, hay muchas en España y muchas en Cataluña, y eso también tendríamos que reflexionar aquellos que gobernamos en las alcaldías, porque muchas veces nosotros luego tenemos que resolver los problemas que se han generado al dar licencias o construir donde no debíamos, o en este caso sin las condiciones necesarias para que los vecinos y vecinas puedan vivir en las mejores condiciones. Y ahora tenemos que resolver ese problema y, naturalmente, estamos dispuestos a resolver, ya digo que hemos presentado enmiendas parciales en los diferentes Presupuestos Generales del Estado, porque creemos que es una necesidad, y cuando vas allá te das cuenta, pero sobre todo quería ir por un motivo en concreto, porque, como hemos discutido anteriormente, estamos hablando de una nacional, la nacional 340, que desde el 2 de septiembre ha tenido una modificación sustancial en su trayecto, porque los vehículos pesados no tienen el acceso como tenían antes, porque tienen el acceso prohibido. Por tanto, se ha reducido sustancialmente, antes lo he dicho, 1906 camiones que han dejado de pasar por esa carretera por ese tramo. Eso quiere decir que a lo mejor lo que proponíamos hace un año teníamos que verlo desde otro punto de vista. Yo creo que no, creo que, efectivamente, merece algún tipo de acceso y, lógicamente, lo que merece es el paso de los peatones, porque siempre tenemos la tendencia, igual que hicieron a la hora de construir, pensar en los coches, pensar en los vehículos y no en la gente que camina o la gente que va en bicicleta, y eso yo creo que todos tarde o temprano tendremos que ir amoldándonos y cambiándolo y sobre todo lo que se necesita es ese tipo de movilidad, la movilidad de que la gente que quiere ir a coger el autobús o la gente que quiere simplemente traspasar la carretera nacional, que algún día también, lo hemos dicho antes, que algún día ha de ser calle, vial urbano, cuando hagamos la A-7, eso ha de revertir al Ayuntamiento y, por tanto, de convertirse en una calle. También hemos de pensar en eso cuando hacemos las cosas, porque hemos de pensar que de aquí a 10 años, de aquí a 15 años eso ya no será una nacional, en teoría habría de ser o debería de ser un vial urbano. Y, efectivamente, la gente tiene que traspasar y tiene que traspasar la carretera sin un peligro evidente que en estos momentos existe.

Por tanto, nosotros hemos hecho una serie de enmiendas, sé que algunas se han recogido, sino todas, como mínimo todas en su espíritu, pensando también sin generar falsas expectativas, porque muchas veces lo hemos hablado aquí y tenemos la tendencia muy alegremente a decir: bueno, que se haga el año que viene. Primero tienes que tener el proyecto porque, si no tienes proyecto, es que los que gobernamos sabemos que eso tarda como mínimo un año. Por lo tanto, lo primero que tenemos que tener es un proyecto de movilidad de aquella zona, que además ahora ha cambiado con el hecho de que los camiones no pasen por la N-340, y hemos de pensar que algún día eso será una calle, hemos de pensar que algún día eso será una calle o una vía urbana, o eso deseamos, que sea una vía urbana en El Vendrell.

Por tanto, con esos elementos dejemos que los técnicos del Ministerio, en este caso de Ineco, sean los que nos planteen una propuesta, y estoy convencido que todos nosotros la aceptaremos, no sé si será expropiando o no expropiando, si hay que expropiar se expropia, expropiarse, pero no es ese el problema, el problema es ver cuál es la solución mejor y cuando tengamos esa solución, yo creo que Ineco, los técnicos son capaces de darnos una muy buena solución, es cuando todos nosotros hemos de apretar al Gobierno, gobierne quien gobierne, para que se haga, y eso se puede hacer ya, el proyecto ya se puede hacer este año que viene, y eso es lo que nosotros planteamos.

Muchas gracias.

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

Hay una enmienda también del Grupo Parlamentario Socialista, que defiende el diputado don Joan Ruiz y Carbonell. Tiene la palabra.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor president.*

La urbanización Torreblanca, a varios kilómetros de El Vendrell, es el producto de ese tipo de urbanismo, como ya se ha mencionado antes, que ha dado lugar a núcleos de población aislados del resto del pueblo o ciudad de la que forman parte, además, en numerosas ocasiones con difíciles accesos y sin ningún tipo de servicio, obligando a sus residentes a utilizar continuamente el automóvil para cualquier

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 37

gestión cotidiana, como ir de compras, participar en actividades de ocio, llevar a los niños a los centros escolares, desplazarse a los centros de trabajo, en definitiva, absolutamente para todo.

La situación se agrava en el caso del que habla esta iniciativa, porque además de construirse a varios kilómetros del principal centro urbano del municipio, limita en uno de sus lados por la carretera N-340, en uno de sus tramos más colapsados, en otro lado con un acceso a una autopista de peaje, la AP-7, y además con una enorme rotonda que sirve de enlace a ambas vías, con el inicio de otra autopista que también es de peaje, la C-32, de la Generalitat.

Para que nos hagamos mejor una idea de lo que desde el punto de vista del tránsito significa, daré un dato. Este tramo de la 340 entre La Mora, en Tarragona, y Vilafranca, ya en Barcelona, que es el que tienen que utilizar los vecinos para salir y entrar en la urbanización, tuvo este verano un tráfico medio de 23 000 vehículos diarios, un 16% de los cuales fueron pesados, he dicho tráfico medio porque en el punto exacto del que estamos hablando es mucho mayor, debido a que en él se encuentra en un corto espacio los accesos a El Vendrell, a la AP-7, a la C-32, a una zona de segundas residencias y es también acceso a una zona de ocio y además, y más en verano, a urbanizaciones en primera línea de playa que originan que se doble la población de los diferentes municipios de la comarca. Para aminorar este impacto que el tránsito produce en toda esta zona el Gobierno publicó un real decreto obligando a que a partir del pasado 1 de septiembre los vehículos pesados que utilizaban la 340 entre La Mora y Vilafranca circularan por la autopista, planificando su coste, así como también a vehículos particulares en determinados casos. Debido a ello, lo ha comentado antes también el portavoz de Podemos, debido a ello 1600 vehículos pesados diarios dejaron de circular por la nacional con la que limita por uno de sus lados la urbanización Torreblanca.

Por parte del Ministerio de Fomento el siguiente paso que afectará a dicha urbanización se encuentra en fase de proyecto y será mejorar el tramo de la 340, con una inversión de 12 700 000 euros, para mejorar su fluidez y la seguridad, construyendo cuatro rotondas, en Creixell, Roda de Barà, Comarruga y La Gornal, y una pasarela peatonal entre Torredembarra y El Vendrell, reordenando y adecuando intersecciones en los puntos kilométricos 1179 y 1188 y remodelando precisamente el enlace en el punto kilométrico 1190 en el municipio de El Vendrell, que es a lo que hace referencia el punto 3 de la proposición no de ley.

Por tanto, nuestro grupo es consciente de la situación y quisiera llegar a una transacción, que puede servir para empezar a solucionar el problema que sufren los vecinos. Es verdad que no va a ser fácil, ya les avanzo que en algunos casos no nos será posible votar alguna de las cosas que propone, por ejemplo, el punto uno de lo que se solicita, puesto que, primero, desde el punto de vista técnico a nuestro juicio ya existe otro acceso más adecuado, segundo, porque la orden de eficiencia de 17 de diciembre de 2010 dice en su artículo 6.4 que no se incluirán en los proyectos actuaciones cuya justificación y necesidad se base en la promoción de desarrollos urbanísticos, polígonos industriales y similares y añade que este tipo de actuaciones no serán en ningún caso financiadas por el Ministerio de Fomento, que podrá autorizarlas si cumplen los requerimientos para ello, para su ejecución y financiación, con cargo a los promotores de los desarrollos mencionados. Tercero, porque lo solicitado es un acceso a la C-32, una autopista que es una concesión de la Generalitat y que, por tanto, su construcción no tendría que ser objeto de un acuerdo entre la empresa concesionaria y dicha administración y no con el Ministerio de Fomento. Pero, en cambio, podríamos llegar a acuerdos en los puntos 2, 3 y 4, para lo que hemos ofrecido redactados alternativos a partir de los que presenta la propuesta de proposición no de ley.

Por lo que hace al punto 5, naturalmente, estamos abiertos a hablarlo, aunque creemos que el marco tendría que ser el de las negociaciones de los próximos Presupuestos Generales del Estado, a los que animo al proponente, así como a su grupo, a participar.

Gràcies per la seva atenció.

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

Tiene la palabra para fijar posición, por el Grupo Popular, el diputado don Jordi Roca.

El señor **ROCA MAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Debatimos una proposición no de ley que hemos transaccionado y que vamos a votar me parece que todos los partidos a favor, nosotros vamos a votar a favor porque debatimos los problemas de movilidad que afectan a la urbanización Torreblanca de El Vendrell debido a la confluencia de la C-32, la nacional 340, el enlace de la C-32 con la AP-7, y creemos que es lo que hay que hacer, hay que renovar un estudio de movilidad, las condiciones del tráfico han cambiado, ahora no hay tanto tránsito de camiones por esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 38

zona, con lo cual, el estudio de movilidad debe ser nuevo, y hay una serie de cuestiones urgentes, la primera es la de reducir el ruido, porque es una zona con mucho tráfico y los vecinos viven allí y a los vecinos les podemos pedir convivencia, pero no resiliencia, y esto es una cuestión urgente porque afecta directamente, ya no solo a la calidad de vida de las personas, sino también incluso a su salud, a su descanso y, en definitiva, es algo a lo que tenemos que poner fin lo antes posible. Yo soy incapaz de saber si es mejor una rotonda, creo que la solución de poner un paso elevado mientras se decida creo que puede ser una buena solución, esperaremos al estudio técnico, los técnicos saben mejor. Debemos dar un acceso a viandantes, a personas y a ciclistas que sea seguro, iluminarlo, porque aunque el verano es muy generoso en la provincia de Tarragona, también oscurece y es necesario tener iluminación, y recordar que la C-32 es una autopista posterior a la nacional 340, que puso la Generalitat de Catalunya, que a lo mejor debería haber estudiado un poco mejor la implementación en ese tramo, puede ser que a veces las cosas se precipitan, pero que recordemos que mientras el Gobierno de España está acabando con los peajes de su titularidad en la provincia de Tarragona, el Gobierno de la Generalitat está prolongando las concesiones de la C-32, y nos preguntamos para qué, porque si no es para solucionar precisamente cuestiones, comparadas con la magnitud del proyecto menores, como la de poner un paso elevado, iluminar o poner barreras de ruido, creo que se podía haber aprovechado esa prórroga de la concesión de la autopista para mejorar toda la zona, el proyecto de movilidad de la zona alrededor de Torreblanca.

Y respecto a lo de «expropiarse», que yo no lo veía con malos ojos hasta que el portavoz de Podemos ha dicho «expropiarse», y me ha provocado un pequeño susto, eso que lo estudien los técnicos del Ministerio, nos digan cuál es la mejor solución y nosotros le daremos apoyo.

Votaremos que sí a esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría Roca. Esperaremos al texto ese transaccional.

Aprovecho para decirles a los portavoces que quedan dos proposiciones no de ley y que la letrada me advierte que todavía no han llegado los textos de algunas transacciones de otras PNLs anteriores. Les ruego que, si las hay, se las hagan llegar.

— RELATIVA A INCLUIR EL PROYECTO AUTOVÍA A-11 ZAMORA-FRONTERA PORTUGUESA DENTRO DEL PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIÓN EN CARRETERAS (PIC). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003721).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley relativa a incluir el proyecto de la autovía A-11 entre Zamora y la frontera portuguesa dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, que va a defender el diputado don José María Barrios. Tiene la palabra.

El señor **BARRIOS TEJERO**: Muchas gracias, presidente.

Efectivamente, hoy traemos una proposición no de ley relativa a la conversión en autovía del tramo de la nacional 122, que discurre entre la capital de Zamora y la frontera portuguesa. Este tramo es la salida natural del norte de Portugal, no solo hacia España, sino hacia el resto de Europa. Es un tramo que une Oporto con Helsinki y que dentro del itinerario 82 europeo es el único tramo que aún no se ha convertido en autovía, por lo tanto, consideramos que es urgente acometer esta obra.

En los últimos años el Gobierno portugués ha hecho sus deberes, ha desdoblado la IP-4 desde Oporto hasta la frontera con Zamora y en la actualidad está totalmente terminada, finalizada y puesta la obra en servicio. El tramo entre la frontera y la capital de Zamora es un tramo que registra todos los años numerosos accidentes, algunos de ellos mortales, debido al tráfico que tiene y sobre todo al tráfico pesado, es un tráfico que fundamentalmente proviene del puerto de Oporto, del puerto de Leixoes, con dirección a España y sobre todo a otros puntos de Europa.

Nosotros lo que planteamos es que esta vía se incluya dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras que diseñó el gobierno del Partido Popular, aunque, sorprendentemente, he oído hace un rato por parte del portavoz de Podemos que estaba muerto, para nosotros no está muerto ese plan, creemos que está más vivo que nunca, y que se englobaba dentro del Plan de Inversiones para Europa, que es el conocido Plan Juncker. No voy a repetir aquí los argumentos que se han dado de los 5900 millones de inversión, los más de 25 corredores o los más de 150 000 puestos de trabajo que se podrían generar con estas inversiones. Además, es un plan que está basado en la colaboración público-privada, es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 39

decir, se paga por disponibilidad. Nosotros en Zamora ya tenemos una muestra de esto, la autovía que va desde Zamora a Benavente se hizo por un sistema similar, se paga por disponibilidad y tiene además la ventaja de que la empresa lo hace mucho más rápido, porque hasta que no termina, no empieza a cobrar.

Todas las actuaciones recogidas en este plan, lógicamente, tienen que cumplir unos requisitos, pertenecen a la Red Transeuropea de Transporte, que es un requisito imprescindible, lo financia el Banco Europeo de Inversiones a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, que además lo que hace es que los costes financieros sean muy pequeños, y también establece otros requisitos, requisitos como la mejora de la seguridad vial. Yo hablaba hace un momento de los numerosos accidentes que tenemos en esta vía, también las conexiones transfronterizas, es una vía que une España con Portugal, Portugal tiene todo su tramo desdoblado y a nosotros nos faltan estos 90 kilómetros solamente, y eliminar cuellos de botellas. Decía antes que transcurría por numerosos pueblos, el tráfico pesado en el paso por algunos de esos pueblos pues es imposible que se crucen dos camiones y, por lo tanto, se hacen largas colas, sobre todo en épocas de verano, y así también lo eliminaríamos.

Como decía, en el marco de este proyecto del Gobierno, que el Partido Popular dejó preparado, esta obra en concreto quedó en fase de información para Declaración de Impacto Ambiental. Estaba previsto que se publicara la aprobación de la Declaración de Impacto Ambiental en el mes de julio, finalmente ha sido el 30 de octubre, pero ya está publicada. Por lo tanto, ese otro requisito de grado de madurez que exige Europa también lo cumple esta obra. Por lo tanto, creemos que pocas como esta cumplen todos los requisitos, grado de madurez, conexión transfronteriza, eliminación de cuellos de botella y mejora de la seguridad vial y de la capacidad de la vía.

La obra estaba contemplada hacer en cuatro tramos distintos, uno que iba desde la ronda norte de la capital hasta el pueblo de Ricobayo, otro desde Ricobayo hasta Fonfría, el siguiente Fonfría-Alcañices y por fin Alcañices con la frontera de Portugal.

Nosotros lo que pedimos es que apoyen esta propuesta de que sea incluido en el Plan de Inversión en Carreteras, aunque nos tememos, como ha pasado con otras infraestructuras, que el Partido Socialista lo que quiere es ralentizar este proyecto, ralentizarlo para que finalmente hagan ver a los ciudadanos que es un proyecto suyo y que el Partido Popular no ha tenido nada que ver en él. Mire, a nosotros nos daría casi igual siempre y cuando se ejecutara, pero tengo que decir una cosa, el Partido Socialista no puede ahora poner excusas. Yo tengo aquí un documento, un documento que se denomina «Programa de Gobierno de PSOE. Plan especial para el oeste de Castilla y León. Objetivo 1», que es del año 2004, donde ya contemplaba esta actuación. Mire, en la página 16, concretamente en el punto 63, porque tiene 115 medidas, dice concretamente: «Conectaremos el oeste de Castilla y León y de España con Portugal por autovía desde la nacional 620, en su tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro-Portugal, así como la nacional 122, Zamora-Alcañices-Puente de Quintanilla», que es el puente internacional que une España con Portugal, «conectando así con las portuguesas respectivas IP-5 e IP-4, que llegan a Guarda y a Braganza», que el Gobierno portugués, por cierto, ya las ha desdoblado. Por tanto, prioridad absoluta incluso para el Partido Socialista, que ya en el 2004 prometía hacerlas dentro de la legislatura 2004-2008. Pero como en Zamora siempre pasa lo mismo, cuando gobierna el Partido Socialista hay muchas promesas y pocas obras y luego tiene que llegar un gobierno del Partido Popular para hacerlas. Tengo que recordar que la Ruta de la Plata, la que une Gijón con Sevilla, se hizo, como es lógico y como se hace en casi todas las grandes vías, por tramos, y cuando se terminaba un tramo se empezaba otro; algún tramo tenía que ser el último y el último era el de Zamora a Benavente. Pues bien, cuando se terminó el penúltimo el último se metió en un cajón y tuvo que venir el Partido Popular cuando pudo gobernar a hacer esa vía, que se hizo por ese plan público-privado y que ya estamos disfrutando todos los zamoranos y todos los que pasan por allí. Lo mismo ocurrió por ejemplo con el tren de alta velocidad o con la autovía Zamora-Tordesillas, es decir, las infraestructuras que tenemos en la provincia de Zamora siempre han sido desarrolladas por un gobierno del Partido Popular. Y lo que ahora pedimos no es que hagan nada nuevo, no les estamos pidiendo cosas que no estuviéramos haciendo, lo que queremos es que no paralicen lo que se estaba haciendo, que se continúe con el proyecto que ya está en marcha, que lo que necesitamos son unos meses más para licitar, que es un proyecto que tiene que estar licitado para que empiecen las obras en la primavera del 2019, que era lo que tenía previsto el gobierno del Partido Popular.

Por lo tanto, yo espero que apoyen esta iniciativa y, si es así, yo seré el primero en reconocerle que por una vez el Partido Socialista hace algo por la provincia de Zamora que no sea desmantelar el Tren Ruta de la Plata entre Palazuelo y Astorga, como ya hicieron en el año 1985.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 40

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

Para defender la enmienda del Grupo Confederal tiene la palabra don Félix Alonso.

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

Sí, es verdad, ahora que lo decía, la Ruta de la Plata. Desgraciadamente, nosotros seguimos reivindicando la Ruta de la Plata en ferrocarril porque entendemos que fue un gran error suprimirla, y me gusta escucharle a la señoría del PP, pero, desgraciadamente, no hicieron tampoco nada para recuperar y no han hecho nada para recuperar durante estos años. Pero volvamos otra vez a las carreteras.

Estuvieron ustedes siete años en el Gobierno, se lo recuerdo, y con mayoría absoluta, y ahora quieren resolver lo que no resolvieron en siete años en una hora, y tuvieron la oportunidad, como usted bien ha dicho, de conectar Zamora con Portugal y Europa, pero nos pilló el toro, ahora estamos sin esa conexión tan imprescindible. Porque, sí, señorías, ustedes ya saben que nosotros estamos a favor de terminar la A-11, estamos absolutamente de acuerdo, pero queremos saber, y queremos también que la gente lo sepa, cuáles son los proyectos prioritarios de nuestro país, porque podemos estar de acuerdo en Zamora, pero no podemos a lo mejor estar de acuerdo en otros lugares, y sería bueno, y se ha dicho aquí en esta Comisión, que no fueran los 27 proyectos del PIC que en su momento no nos quiso presentar el Partido Popular a lo mejor son 27, son 25, son 35, pero queremos saber y discutir cuál es, porque lo más importante en estos momentos es no tirar dinero en las carreteras y seguir ampliando o seguir mejorando aquellas que son absolutamente imprescindibles.

Entendemos, como decía antes, que para nosotros la A-11 es imprescindible, hasta aquí, insisto, todos de acuerdo, pero su insistencia en el PIC les delata, quieren resucitar, también lo hemos dicho, quieren resucitar a un muerto y, además, ya lo hemos dicho también reiteradamente, su diseño es erróneo, según ya se ha manifestado por parte de la Abogacía del Estado y por los informes de Hacienda. Mire, es que a veces te dan ganas de decir: señorías del PP, si ustedes lo que quieren es ser el Vinicius de Florentino para las carreteras, su gran esperanza de recuperar el terreno perdido durante este tiempo. Parece mentira. De momento este gobierno, con el apoyo de Unidos Podemos, ya ha validado un informe de impacto ambiental, como se ha dicho antes, y es importante reconocer que el Ministerio de Transición Ecológica ha dado el visto bueno, siempre y cuando, importantísimo, siempre y cuando se acuerden medidas de protección, ya que el trazado cruza tres veces, tres veces, zona de especial conservación, las riberas del río Manzanas y sus afluentes.

También se exige un plan de monitorización y uso de hábitat de diferentes especies, así como el control de calidad de las aguas, también para preservar un espacio de ocio en la zona de Castaños y Robles en la localidad de Alcañices, hace que el trazado se desvíe 30 metros. Y recordar que habrá 28 pasos de fauna y que se restaurarán vías pecuarias, porque cuando hacemos una carretera, cuando hacemos una autovía, no únicamente hemos de pensar en el asfalto, hemos de pensar, lógicamente, también en el medioambiente.

Muchas gracias.

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

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la diputada doña Mar Rominguera.

El señor **ROMINGUERA SALAZAR**: Muchas gracias, señor presidente.

Sí quiero decir que comparto esa necesidad de que esta vía que hoy reivindica el diputado de Zamora en nombre de su grupo, del Grupo Popular, comparto esta urgencia, comparto los motivos que aquí ha enumerado, pero me resulta curioso, me resulta curiosa esta urgencia del señor Barrios porque, miren, son muchos los zamoranos y las zamoranas que dicen que otra de las ventajas de este cambio de gobierno es que al fin los parlamentarios nacionales del Partido Popular zamoranos parece que se implican en las necesidades de nuestra provincia y las reivindican al fin, y, sí, es curioso porque, mire, hasta hace unos meses y durante muchos años, ocho por lo menos, no hemos visto ni un solo gesto por parte del Partido Popular de Zamora para reivindicar la necesidad de conversión en autovía de los tramos de la nacional 122 entre Zamora y la frontera portuguesa, no tendríamos tiempo suficiente para recordarle todas las veces que desde el Partido Socialista hemos pedido esa conversión en autovía, ni para recordarle las enmiendas a Presupuestos Generales del Estado que desde mi grupo hemos presentado para que el gobierno anterior se dejase de estudios y comenzase a actuar para que la A-11, Zamora-Frontera con Portugal, fuese una realidad, enmiendas que, por cierto, fueron votadas en contra

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 41

por el Grupo Popular, también, claro, por los diputados populares zamoranos. Pero, en cualquier caso, también estará conmigo, y aquí ha recordado el tiempo que hace que estamos hablando de esta autovía, estará conmigo en que la nacional 122 en este tramo debe ser de las vías más estudiadas de la historia de este país porque llevaba en estudio, al menos que yo recuerde, desde 2009, cuando se adjudicó la redacción de los proyectos medioambientales, cumpliendo con ese plan socialista al que usted hacía referencia, pues se adjudica la redacción de los proyectos medioambientales y a partir de ahí lo único que hemos visto en todos estos años del Gobierno del Partido Popular han sido partidas en Presupuestos Generales destinadas a seguir estudiándola. Pues bien, durante, como digo, estos siete años del gobierno del Partido Popular los estudios se han eternizado, hasta el punto de que no hemos conseguido salir de la fase de estudio de impacto ambiental hasta hace escasamente dos semanas, cuando después de todo un año paralizado el expediente en el Ministerio de Transición Ecológica, usted dice que en julio lo iban a aprobar, pues el pasado 5 de octubre el Gobierno sí, el Gobierno sí acordó eso que ustedes llevaban años estudiando, acordó por fin formular la Declaración favorable de Impacto Ambiental a estas futuras obras de la A-11. Esta es una Declaración imprescindible para poder seguir avanzando, tal y como marca la legislación vigente, para poder, por tanto, cerrar estudio informativo, redactar posteriormente los proyectos constructivos, licitarlos, adjudicarlos y, finalmente, ejecutar la obra. Y este es el procedimiento, señorías. Yo estoy segura de que el ponente lo sabe, aunque traten de hacer creer otra cosa a los zamoranos y a las zamoranas y, aunque ahora traiga esta iniciativa, semejante a la que vienen presentando en cada Comisión de Fomento últimamente, pidiendo esta vez la inclusión en el PIC de las actuaciones sobre la A-11 en los tramos zamoranos hasta Portugal.

Lo que yo no sé si sabe, o a lo mejor no lo recuerda, es lo que un senador zamorano de su grupo, el señor Faúndez, el pasado mes de abril, en la Comisión de Fomento de la Cámara Alta manifestaba, yo se lo recuerdo por si acaso, decía el senador zamorano del Partido Popular que para poder incluir esta vía en el Plan Inversor de Carreteras, «antes», decía literalmente, «habrá que estudiar la posibilidad de hacerlo», «por ello», manifestaba el senador, «no se puede pedir la inclusión de esta carretera al Gobierno, sino que estudie la posibilidad de hacerlo». Y además insistía el compañero del señor Barrios, el señor Faúndez decía: «Se trata de respetar el procedimiento establecido y transmitir un mensaje de coherencia a la ciudadanía de Zamora». Bueno, pues déjeme que le diga que el Gobierno sí ha estudiado esta posibilidad de inclusión en el PIC, sí ha sido coherente, tal y como reivindicaba el senador popular, concluyendo que este Plan Extraordinario de Carreteras establece una vía de financiación, pero presenta importantes carencias que no habían sido contempladas por el anterior gobierno, y esas carencias fundamentalmente provienen de que la nueva Ley de Contratos Públicos española exige que en las concesiones haya una transferencia de riesgos de operación sustancial al concesionario, y esta transferencia se debe hacer a través de un indicador de demanda, pero las operaciones de esquema financiero que esbozaba el PIC por parte del anterior gobierno del Partido Popular no tuvieron en cuenta ese indicador de demanda, de manera que ahora al incorporarlo el coste de la financiación se incrementa respecto a lo previsto inicialmente, de manera que ahora toda esa estimación económica anterior está desactualizada y requiere ser reevaluada, o sea, en realidad lo que requiere es una dosis de realismo y ya ve que la realidad nos dice que esta inclusión que propone el Grupo Popular supone un sobrecoste para la ciudadanía. Pero es que además las actuaciones sobre estos cuatro tramos de la nacional 122, dada la parálisis que ha padecido durante los últimos siete años de gobierno del Partido Popular, se encuentra aún en la primera fase, quedando todavía muchos trámites que realizar para poder llegar a la licitación. Y, afortunadamente, el gobierno actual ha dejado ya de dar rodeos, tal como venía haciendo hasta ahora el anterior gobierno, y ahora ya sí podemos anunciar que el Ministerio de Fomento está trabajando en la redacción de los proyectos de los cuatro tramos de la A-11 en la provincia de Zamora.

Miren, usted los enumeraba. Yo se los voy a decir con mayor concreción. Ronda norte de Zamora-Ricobayo, que son 17,2 kilómetros, se tiene en vista presupuestar 79,77 millones de euros para ese tramo. Ricobayo-Fonfría, que son 20,2 kilómetros, 107,48 millones de euros, Fonfría-Alcañices 17,8 kilómetros y 78,12 millones de euros, Alcañices-Frontera portuguesa 16,6 kilómetros y un total de 95,19 millones de euros. Ya ve, coherencia, realismo y concreción, cantidades concretas para iniciar la construcción de cada uno de esos cuatro tramos. Se acabó eso del anterior gobierno, a lo que nos quería acostumbrar a los zamoranos y a las zamoranas, promesas y estudios para al final no hacer nada. Yo creo que es hora de dar inicio a los proyectos de construcción de la autovía A-11 a su paso por Zamora y no seguir enredando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 42

Ahora, en ese afán del Grupo Popular por enredar, la última ocurrencia, como hemos visto, es esta de incluir esta vía en el PIC, pero, insisto, supone un sobrecoste para la ciudadanía. Por eso, desde el Gobierno lo que se va a hacer es introducir cierta sensatez y por fin poder licitar, proyectar y licitar estos tramos.

Nosotros también, introduciendo cierta sensatez o coherencia, como diría el senador popular, presentamos una enmienda con la que instamos al Gobierno a que continúe trabajando en la redacción de los proyectos de la autovía del Duero A-11 a su paso por Zamora, porque los zamoranos y las zamoranas merecen que esta vía sea una realidad y por ello esperamos y confiamos en que acepte nuestra enmienda.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Luis Salvador.

El señor **SALVADOR GARCÍA**: Gracias, señor presidente.

Estamos nuevamente ante otra propuesta también de inclusión de una obra del PIC, estamos también presentándola al Partido Popular, que ya, como hemos dicho anteriormente, estaba en el catálogo de obras que ya en su momento estaban incluidas, vemos también al Partido Socialista recriminándole también otra vez al Partido Popular que en sus años de gobierno no lo hicieron, poniendo fechas antediluvianas, sin darse cuenta que entre medias de esas fechas a veces también le pide a los gobiernos porque son los únicos que han gobernado, pero permanentemente echándose en cara algo que tiene que ser un plan y un proyecto de país. ¿Dónde no se han enterado lo que hemos aprobado en esta Comisión, revisar el plan anterior del PIC? El PIC no es solo del Gobierno, es responsabilidad del Gobierno el que esté culminado, la forma de elaborarlo es el compromiso de un Pacto Nacional por las Infraestructuras Estratégicas. ¿Dónde se va a enterar este gobierno que ha pasado la época de que yo gobierno y hago las inversiones en los pueblos donde también gobierno, en las comunidades autónomas donde gobierno y castigo a los lugares donde no gobierno hasta que cambien las tornas y entre otro gobierno que tenía el gobierno de ese gobierno y vuelva a poder hacer la inversión? Las inversiones tienen que salir de una oficina nacional de evaluación, que determine si son idóneas o no, si hay viabilidad, el retorno económico, etcétera, etcétera, etcétera. Hemos aprobado también que se tengan informes y estudios técnicos económico-financieros y también de plazos de ejecución y finalizaciones de obra para poder tomar las decisiones.

Por tanto, señorías, ¿cuándo nos vamos a sentar las distintas formaciones políticas para dotar a nuestro país de un plan de infraestructuras estratégicas y que este no sea el pim pam pum del Partido Socialista y del Partido Popular, que lo único que hacen es cambiarse el argumentario cuando cambian de Gobierno a oposición? Afortunadamente, dentro de poco los dos estarán en la oposición.

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

El señor **SIN IDENTIFICAR**: Lo que no ha dicho es cuándo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor, Barrios, ¿en relación con las enmiendas?

El señor **BARRIOS TEJERO**: No admitimos las enmiendas presentadas.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Señorías, queda el debate de una proposición no de ley, son las 13:04 mínimos, pueden avisar a los miembros de la Comisión que en el entorno de las 13 y 20 o y 25 estaremos votando.

— SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN EXTREMADURA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/003760).

El señor **PRESIDENTE**: Defiende la proposición no de ley sobre las infraestructuras ferroviarias en Extremadura, que es del Grupo Parlamentario Ciudadanos, el diputado don Fernando Navarro.

Tiene la palabra.

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

Miren, la situación del ferroviario en Extremadura, y el portavoz del PSOE está delante de mí, no me dejará mentir, genera preocupación en la ciudadanía de la región. Habitualmente el problema se sitúa en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 43

que toda la infraestructura, la actual red ferroviaria Extremadura, está en vía única y sin electrificar, pero el caso es que vías únicas sin electrificar pueden prestar servicios ferroviarios excelentes, lo hemos visto en puntos de Inglaterra, Francia y Alemania. El problema viene, como es habitual en España, por el deficiente mantenimiento de nuestros activos públicos, tanto en infraestructuras como en material rodante, y también por la falta de inversión porque, miren, en Extremadura, a diferencia de otras partes de España, donde de forma desordenada y sin planificación ha habido ciertas oleadas de modernización, que han permitido que el ferrocarril convencional pueda estar en condiciones aceptables, hace una decena de años que la mayoría de la red extremeña no solo está mantenida de forma muy ajustada, sino que su nivel de inversión en renovación ha sido completamente insuficiente. Y permítanme que les cite unos problemas concretos. Casi 90 kilómetros de vía están en tal mal estado que los trenes tienen que circular a velocidades muy bajas, en un intento a veces vano de garantizar la seguridad, porque, de hecho, se producen accidentes. Estos tramos necesitan una renovación completa. Por otra parte, la mayor parte de la señalización es de hace décadas, lo que reduce la fiabilidad y la capacidad porque los trenes pierden mucho tiempo al cruzarse. La seguridad depende en muchos de los casos mucho más que en otros lugares del factor humano, y esto es preocupante. Casi 500 kilómetros de vía disponen de bloqueo telefónico, esto quiere decir que necesitan personas en las estaciones manejando los cambios de agujas y en comunicación con las estaciones colaterales, lo que dificulta mucho, sobre todo teniendo en cuenta que la red carece de radiotelefonía, dificulta la comunicación entre el maquinista y las estaciones o el puesto de mando. Casi 15 estaciones tienen enclavamientos mecánicos, los sistemas de seguridad que relacionan los cambios de aguja y las señales, son estos enclavamientos, accionados por palancas, es una tecnología tan anticuada que no hace falta ni mencionarlo. Existen estructuras, por otra parte, desmontes, terraplenes, túneles y puentes, en tan mal estado que imponen restricciones de velocidad. Hay múltiples pasos a nivel sin protección de barreras o señales luminosas. La única vía de altas prestaciones es entre Mérida y Badajoz, donde en teoría se pueden alcanzar velocidades de 200 kilómetros/hora, pero ningún tren extremeño puede hacerlo. El resto de la línea, entre Plasencia y Mérida, avanza, no sé, no lo sabemos, porque todo se sucede sin luz ni taquígrafos. Pero, eso sí, lo que se suceden son las promesas electorales, los actos políticos, pero sin conseguir compromisos concretos de puesta en servicio ni de tipo de trenes ni de frecuencias. Como decía, el material rodante se encuentra en un estado lamentable tanto técnico como de confort, con averías en puertas, aires acondicionados, los baños, la megafonía, el *vending*. Con frecuencia los viajeros tienen que desembarcar y finalizar el recorrido por carretera.

Entonces, esta situación que les he descrito, evidentemente, no es un buen punto de partida para establecer las conexiones con el eje atlántico de la Red Transeuropea de Transporte, la famosa TEN-T, que debe unir la región con Lisboa y con Sines para mejorar la permeabilidad y potenciar la actividad económica en general.

Miren, nuestra proposición propone realizar estudios, como siempre, estudiar, realizar estudios técnicos y económicos, de diagnóstico, de gestión, de reposición de activos para poder priorizar las inversiones, y proponemos que se haga antes de final de este año 2018. Proponemos que se presente ante esta Cámara en el plazo de tres meses desde esos estudios un plan valorado, priorizado y con fechas para las renovaciones de vía, eliminaciones de bloqueos telefónicos, protecciones de pasos a nivel, instalación de radiotelefonía y sustitución o adquisición de parque de material rodante, y en general asegurar de manera inmediata el adecuado mantenimiento de infraestructuras y material rodante, que, como decía, se sitúa en el origen de todos los problemas. Proponemos también, por último, mejorar la coordinación, la coordinación España-Portugal, a través de la formación de una comisión bilateral y, como verán en conjunto, son todo propuestas absolutamente realistas, nadie podrá decir que esto es un brindis al sol, sino una actuación sobre los problemas concretos que padece el sistema ferroviario en esta región española.

Muchísimas gracias.

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

Ya para fijar la posición del Grupo Parlamentario Podemos, doña Amparo Botejara tiene la palabra.

La señora **BOTEJARA SANZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Me sorprende, pero está muy bien, que Ciudadanos modifique su posición sobre el ferrocarril de Extremadura. Hace un par de años el señor Garicano hizo unas declaraciones que no nos favorecían nada, también hay que tener en cuenta que en lo que llevamos de legislatura Ciudadanos no ha presentado ninguna iniciativa en la Asamblea de nuestra comunidad autónoma, también hay que tener en cuenta que Ciudadanos no votó a favor de ninguna de las iniciativas que se hicieron en los presupuestos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 44

para mejorar las infraestructuras en Extremadura, ninguna de esas cuestiones, así que si ahora hay un cambio, bienvenido sea.

Mi comunidad tiene 41 634 kilómetros, las dos provincias más extensas de España, con una densidad de población de 26,36 habitantes por kilómetro, por lo que se deduce que necesitábamos más kilómetros de conexión, por lo tanto, más infraestructuras. ¿Qué ha pasado en estos años? Pues todo lo contrario. Nuestra actual situación, que es lamentable, es fruto de la gestión durante los últimos 40 años tanto del Partido Popular como del Partido Socialista, evidentemente, a pesar de ser objetivo uno para la Unión Europea y a pesar de las indicaciones que la Unión Europea daba para aumentar las infraestructuras y que nuestra comunidad dejara de ser objetivo uno, nunca se hizo caso a estas indicaciones. Hace más de 16 años se inició la promoción del AVE para Extremadura, corría el año 2002, en 1985 se desmanteló la Ruta de la Plata, que, afortunadamente, ahora, con colectivos de la sociedad civil, que están movilizándose y están reclamando lo que era la antigua conexión de la Ruta de la Plata norte-sur y lo están poniendo encima de la mesa, están poniendo el problema actualmente.

Ustedes en esta PNL hablan de unas estructuras muy deterioradas, sí, han dicho 90 kilómetros, que son al sur de Badajoz, entre Llerena y Usagre, que son de hace 140 años, por lo cual los trenes no pueden aumentar la velocidad más de 30 kilómetros, tiene razón. Respecto a la seguridad, también tienen razón en su planteamiento, todos los años tenemos uno o dos accidentes desgraciados, sin hablar de los incendios, descarrilamientos, como el que hubo el día 7 de mayo, que fue el último. En el mes de julio hemos tenido más de 55 incidencias, en todo el verano más de 100, en el puente del mes de octubre, día 12, 13 y 14, en todos los días hemos tenido averías, retrasos, incomodidad, como ustedes dicen, para los viajeros, que en muchas circunstancias tienen que desembarcar de los trenes y hacer el recorrido por carretera. Esto es cierto, he tenido la oportunidad más de una vez de comprobarlo, yo viajo en este tren, que tiene que recorrer los 400 kilómetros de Badajoz a Madrid, en seis horas si hay suerte, y son varias las ocasiones que he tenido que llegar a mi destino o bien en autobús o bien en un taxi. Son varias, son multifactoriales las causas de estos problemas, la carencia de recursos, la externalización, que no se dice nunca, la externalización de las empresas de mantenimiento, y a esto le unimos el desconcierto político, la no planificación.

El día 1 de octubre los medios de comunicación publican que Adif planea un ferrocarril solo para viajeros y no para mercancías, a los tres días se desdicen y dicen que sí, que también contemplan mercancías. Hace unos días el actual ministro de Fomento se desplaza a la comunidad y reconoce que la situación de la región es grave, también es una prioridad para la presidenta de Adif, que reconoce que España tiene un cierto desequilibrio en la región, refiriéndose a Extremadura, y hacen declaraciones, «las infraestructuras de alta velocidad estarán listas a finales del 2019», bueno, estos planteamientos que son difíciles de asumir, y a que en el año 2017, de lo que estaba presupuestado solamente el 60% se gastó en el ferrocarril. Este año en el primer semestre, todavía gestión del Partido Popular, se ha gastado un 17,5 de lo que estaba presupuestado, no sabemos de los 261 millones que tenemos cuánto se podrá ejecutar en los seis meses que quedan.

Aprobaremos esta PNL. Nos sorprende que Ciudadanos esté a favor del Corredor Atlántico, ya que hizo declaraciones de que estaba en contra de los cuatro grandes corredores. Está escrito, si quieres, míralo, en la prensa está escrito, igual que las declaraciones del señor Garicano, igual.

Respecto a promover la creación de un puesto de Adif de coordinador, hace solo unos días han nombrado a un coordinador de Renfe, le podemos informar de los resultados que vayamos obteniendo.

Para finalizar, trasladar que la población tiene serias dudas de que se cumplan los plazos que se han prometido, como que las vías estén electrificadas en el 2020 y que todos los estudios y los objetivos que nos están comunicando estos últimos meses sean realidad. Pero somos optimistas, esperemos que Extremadura algún día pueda tener las infraestructuras que necesita para poder comercializar, para poder sacar sus productos y que nuestra población no tenga que desplazarse a otras comunidades más ricas para poder vivir, más ricas porque están mejor dotadas.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra don César Ramos.

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

Volvemos a hablar en esta Cámara del tren extremeño, es bueno hablar del tren extremeño porque todos los extremeños estamos preocupados por la situación del ferrocarril en Extremadura y creemos que es indignante la situación que vivimos desde hace mucho tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 45

Hace unos años los extremeños nos manifestamos, primero en Madrid y después en Badajoz, para reivindicar un tren digno. Este domingo lo volveremos a hacer, lo volveremos a reivindicar, un tren digno en Cáceres, porque después de muchos años Extremadura sigue sin contar con un tren como tienen el resto de regiones. Por eso, en esto no hay ni partidos ni banderas de partidos ni medallas, es una reivindicación de los extremeños, solo existen ciudadanos indignados por una situación que no podemos mantener. Tenemos un tren para competir en el siglo XXI con unas condiciones del siglo XIX, y es algo que en esta Cámara no podemos permitir los partidos que estamos. Por eso digo, esta debe ser una iniciativa que abanderen los ciudadanos extremeños y que los partidos políticos que estamos aquí representados cojamos el guante y la presentemos conjuntamente. Por eso, hoy lo que voy a pedir a Ciudadanos es que como no hay banderas, no hay partidos ni hay intereses electorales, retire la iniciativa para que podamos presentar todos conjuntamente una iniciativa que sean los compromisos que tiene el Gobierno y que han adquirido los distintos gobiernos y que son las reivindicaciones de los extremeños y que van a decir bien alto otra vez más el domingo en la ciudad de Cáceres. Por eso es por lo que le pedimos hoy a Ciudadanos que haga ese gesto. Pero, además, la iniciativa de Ciudadanos nos parece muy light, no dice en ningún momento que quiera un tren para Extremadura que cuente con un tren de alta velocidad, lo que dice es que Extremadura puede tener un tren sin electrificar, en una sola vía y en buenas condiciones, pero en buenas condiciones. Creemos que es una iniciativa que presenta Ciudadanos muy difusa. Eso nos demuestra la apuesta que hace el partido de Ciudadanos porque las infraestructuras en este país las decidan los técnicos. ¿Qué ocurre? Que cuando deciden los técnicos las infraestructuras, normalmente no se acuerdan de que hay ciudadanos que tenemos que tener la misma igualdad de oportunidades. Por eso, en estas infraestructuras, en estas decisiones no valen los técnicos, vale la política, valen los ciudadanos, valen las reivindicaciones que llevan haciendo durante muchos años. Y nosotros creemos que esta iniciativa no cumple lo que tiene que garantizar, que Extremadura tenga un tren de calidad como tienen el resto de regiones.

Por eso, la iniciativa que tenemos que aprobar aquí, que tenemos que proponer aquí todos los grupos parlamentarios, no es la iniciativa que presenta hoy Ciudadanos, porque lo que tiene que comprometerse no es a hacer un estudio, los extremeños estamos cansados de estudios, los estudios es la justificación para no hacer nada. Nosotros ya hemos hecho muchos estudios de la necesidad del tren, sabemos lo que tiene que hacer y lo que queremos son compromisos. Tienen que terminar las obras lo antes posible. El tramo por la provincia de Toledo entre Madrid y Navalморal de la Mata tiene que terminar el estudio informativo, no se puede permitir que vuelva a caducar una Declaración de Impacto Ambiental porque supone el retraso de un montón de años. En Extremadura podríamos tener ya un tren de alta velocidad si no hubieran dejado caducar esa Declaración de Impacto Ambiental. Tenemos que exigir los extremeños en esta Cámara que las obras, una vez que existen los proyectos se pongan en marcha lo antes posible y que además se terminen en el tiempo comprometido, porque las obras en los últimos años han tenido retrasos de más de cinco años. Cómo vamos a tener los extremeños un tren digno si hay retraso de más de cinco años y no se han cumplido los compromisos. Y además creemos que esta iniciativa debe de llevar un compromiso claro, las mercancías por Extremadura tienen que pasar por la provincia de Cáceres y por la provincia de Badajoz, porque Extremadura, como decimos siempre, son dos provincias, Cáceres y Badajoz, si el tren de mercancías solo pasa por la provincia de Badajoz, no será un tren digno para Extremadura y para todos los extremeños.

Por eso digo, pido a Ciudadanos que retire la iniciativa que ha presentado porque no son los compromisos que llevan pidiendo los extremeños durante mucho tiempo, y pedimos, y además animamos al resto de grupos políticos, que a partir de mañana nos sentemos en la mesa a ver cómo planteamos la PNL, que creemos que debe ser interesante y que debe ser aprobada en esta Cámara. Esa debe ser la reivindicación, porque, como he dicho al principio, en esto no hay bandera, no hay partido ni hay medallas que colgarse, solo una medalla, que los extremeños se sientan satisfechos con el tren que tienen.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.
Por el Grupo Popular tiene la palabra el diputado don Pedro Acedo.

El señor **ACEDO PENCO**: Buenas tardes. Muchas gracias, presidente.

Los que tenemos ya unos años, como es mi caso, todos tenemos unos cuantos de años, pero los que tenemos ya más de mediana edad nos acordamos de una frase, un eslogan publicitario que por los años 70 veíamos en televisión y decía «papá, ven en tren». Yo no sé, el señor presidente me dice que sí,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 46

que él se acuerda, yo también, y seguramente pocos de los que hay aquí, porque fue una frase muy curiosa.

En Extremadura no podemos decir eso, obviamente, eso es verdad, es decir, yo soy de la capital de Extremadura, centro neurálgico del suroeste español, desde la época de los romanos, por cierto, ya era cruce de caminos, pero se ha ido deteriorando. Por qué negar lo evidente, en todos los sentidos.

El proponente, el señor Navarro, de Ciudadanos, ha hecho un diagnóstico que compartimos, es el real, es decir, las infraestructuras ferroviarias de Extremadura son un desastre, porque, si no, el año pasado por estas fechas en Madrid no nos hubiéramos reunido todos, digo todos, porque este año en Madrid solo va a estar el Partido Popular, los demás se van a Cáceres, que ya ha hecho propaganda el señor Ramos para la manifestación del domingo de Cáceres, como es su pueblo, la tiene cerca, otros tenemos que venir de Mérida a Madrid, porque la manifestación va a ser, y la hemos anunciado y hemos pedido que todo el mundo esté, todo el mundo que quiera. Yo espero que el señor Ramos esté, la señora Botejara también esté, porque aquí Podemos habló de esa manifestación hace un año, en una PNL dijo, Podemos, por cierto, le echaba la culpa al señor Vara también, principalmente el señor Vara, le echaba la culpa del desmantelamiento de la Ruta de la Plata de Astorga a Plasencia, pero, en todo caso, hubo una manifestación el año pasado, esperemos que el domingo acudan también todos los señores diputados que estimen y que quieran reivindicar, como reivindicamos, un tren digno para Extremadura y que se venga aquí, que es donde se decide, no en Cáceres. Si me da tiempo, de Madrid otra vez voy para Cáceres. Pero la operación de Madrid del año pasado se va a repetir aquí para en todo caso ser consecuentes con lo que decimos. Entonces estábamos en el Gobierno en el Partido Popular, hoy no estamos en el Gobierno, por lo que todo el mundo sabe, pero no estamos en el Gobierno y vamos a estar lo mismo el año pasado que este año, porque, no nos engañemos, lo importante es el futuro, y estoy de acuerdo con lo dicho por el señor portavoz del Partido Socialista, estoy más que de acuerdo, que tenemos que unirnos todos los grupos políticos, todos los representantes de los extremeños para hacer realidad que estemos en el siglo XXI, no voy a poner la comparación que se hizo en su día porque me entraban ganas de llorar comparando con la película de Delibes que todo el mundo o muchos vimos, por su tristeza y por mil cuestiones, y fue la comparación que hizo Podemos para decir cómo estaba Extremadura en ese sentido ferroviario. No, no está así ni con mucho, pero es cierto que entre todos podemos conseguir más de lo que se ha conseguido hasta la fecha.

En todo caso, no quiero buscar culpable, pero la realidad es la realidad, la realidad también, y hay que recordarlo, no en el 2002, como ha dicho la señora Botejara, fue en el 2003, pero no tiene importancia, obviamente, en Figueira da Foz, ciudad portuguesa, hubo una reunión, yo era entonces alcalde de mi pueblo, de Mérida, y en esa reunión, presidida por José María Aznar, se aprobó el trazado, que ahora se está haciendo con lentitud, y también estaba en la reunión el presidente de la Junta de Extremadura de entonces, señor Rodríguez Ibarra. 2003, noviembre de 2003.

¿Qué ocurrió en el, 2004 me parece que fue? Pues hubo un cambio de Gobierno, hubo un presidente que todo el mundo conoce por su gestión calamitosa al frente de dicho Gobierno y también le tocó esa parte de desastre a Extremadura, y aquí están las inversiones, que yo no voy a repetir porque las sabe todo el mundo, se vinieron las inversiones abajo, los dos primeros años no se gastó ni un solo euro, entre unas cosas y otras no se ha avanzado.

Hay que decir también que el ministro último que ha tenido el Gobierno del Partido Popular, todo el mundo lo reconocía, hasta diputados del Partido Socialista, hasta el presidente Vara, hasta el alcalde de Mérida, que tuvo una reunión, que yo asistí también, que estaban haciendo las cosas bien, y se estaban haciendo las cosas bien desde hace unos años, se estaba avanzando, pero el retraso es evidente, desde 2003 hasta la fecha han pasado muchos años, echen la cuenta, han pasado muchos, y no se ha avanzado de aquel acuerdo muy importante para Extremadura, con el gobierno de Aznar y con el Gobierno de Extremadura del señor Rodríguez Ibarra, no se ha avanzado. Lo del señor Zapatero mejor no recordarlo, porque queremos avanzar. Quien más ha invertido ha sido con los gobiernos del Partido Popular, este año un 42% más que el año pasado.

Y termino, que me están haciendo señas.

Pero es necesario, porque entiendo conveniente. Hay un pacto político por el ferrocarril extremeño, está firmado por la mayoría de los grupos aquí presentes, por el Partido Popular, por el Partido Socialista, por Podemos, por Ciudadanos, todo firmado.

Y permítame, presidente, porque son tres renglones, que de alguna manera es bueno que sigamos y el pacto está vigente, viene a decir: «Los grupos políticos con representación en la Asamblea

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 47

de Extremadura se comprometen a mantener unidad de acción ante las instancias encargadas de ejecutar el proyecto en vigor, fundamentalmente ante el Gobierno de la nación, sea cual sea su signo político». Vamos a estar allí, porque es verdad lo que se ha dicho, así que vamos a avanzar en ese sentido, no nos vamos a olvidar, vamos a exigir que en el 2020 el tren en su trazado extremeño, electrificado, se cumpla y entonces habrá tren rápido ya en la red extremeña, y después que sigan el trayecto de Oropesa a Navalmoral y al resto, para completar el trayecto completo.

Así que estamos en esa línea y, por lo tanto, el Partido Popular, aunque está todo dicho, se está cumpliendo y esperamos que se cumpla, vamos a apoyar la propuesta, la proposición no de ley, entre otras cosas porque lo que abunda no daña.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchas gracias.

Hemos concluido el debate de esta proposición no de ley y hemos cerrado ya el orden del día de la Comisión.

Voy a preguntar cuántos efectivos tiene cada grupo parlamentario. Veo que no está por aquí el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Barrachina. ¿Le podéis ir a avisar, por favor?

El señor **SIN IDENTIFICAR**: Presidente, del Mixto somos uno, solo uno.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a hacer entonces recuento de efectivos, como saben ustedes que es costumbre en esta Comisión.

Hay 14 diputados del Grupo Parlamentario Popular, hay nueve del Grupo Parlamentario Socialista, del Grupo Podemos hay siete, de Ciudadanos están los tres, Esquerra Republicana sí, el Grupo Vasco no está y del Grupo Mixto hay uno. Por lo tanto, somos a efectos de cómputo 35 diputados.

Vamos a las votaciones.

VOTACIONES

El señor **PRESIDENTE**: Votamos en primer lugar la proposición no de ley sobre la necesidad de consensuar el trazado de la futura autovía A-7 a su paso por la comarca del Baix Penedès, en la provincia de Tarragona. Es del Grupo Parlamentario Socialista y se vota en los términos de una transaccional.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos la proposición no de ley sobre la transferencia a la Comunitat Valenciana del servicio de cercanías de Renfe. Es del Grupo Mixto y se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 14; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley relativa a la conexión ferroviaria entre Sevilla y Antequera. Es del Grupo Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley sobre las redes transeuropeas y la inclusión en las mismas de los trazados Madrid-Valencia en el Corredor Atlántico-Mediterráneo, y Zaragoza-Valencia en el Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Es del Grupo Parlamentario Socialista. La votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos la proposición no de ley sobre mejoras en la N-340 a su paso por El Vendrell. Es del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya y se vota en los términos de una transaccional.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 661

13 de noviembre de 2018

Pág. 48

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos la proposición no de ley relativa a incluir la autovía SE-40, Túneles Sur del Guadalquivir-Embocadura Oeste, 48-SE y la autovía SE-40, Tramo A-66/A-49 dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras. Es del Grupo Popular y se votaría con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; abstenciones, 9.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley relativa a incluir la autovía A-4 límite de la provincia de Córdoba/Jaén, con el límite provincial Sevilla/Córdoba dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras. Es del Grupo Popular y la vamos a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 17; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Me dice la letrada que, como prevé el reglamento, hemos de ponderar el sentido del voto, en virtud del artículo 88. El 88.2 dice: «En las votaciones en Comisión se entenderá que no existe empate cuando la igualdad de votos, siendo idéntico el sentido en el que hubieren votado todos los miembros de la comisión pertenecientes a un mismo grupo parlamentario, pudiera dirimirse ponderando el número de votos con que cada grupo cuente en el Pleno». Es lo que está haciendo nuestra letrada.

El señor **SIN IDENTIFICAR**: Presidente, una pregunta solamente. Creemos recordar que el precedente de esta misma situación, con una PNL que presentó la compañera Alexandra, fue repetir tres veces y luego decayó, no hubo voto ponderado.

El señor **PRESIDENTE**: Me dice la letrada que es porque...

La señora **LETRADA**: Con el permiso del presidente. Porque solamente se pondera si todos los miembros del mismo grupo votan igual y en aquel caso el Grupo Parlamentario Mixto tenía un voto diverso porque hay dos miembros del Grupo Parlamentario Mixto y entonces se aplicaba la siguiente regla.

El señor **PRESIDENTE**: Me informa la letrada que en aplicación del voto ponderado, la iniciativa queda rechazada, por una diferencia de 170 en contra, 166 a favor. Esto es lo que da la ponderación.

Pasamos a votar la proposición no de ley relativa a incluir el proyecto autovía A-11 Zamora-Frontera portuguesa dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras. Es del Grupo Popular y se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 17; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Siendo el mismo sentido de voto, por ponderación, 166 frente a 170, queda rechazada.

...términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, votamos la proposición no de ley relativa al regreso y recuperación del Tren Hotel Alhambra entre Granada y Barcelona y viceversa con paradas en diferentes lugares. Es del Grupo Confederado y se vota con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.