



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 199

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 6

celebrada el jueves 29 de octubre de 2020

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Número de servicios de ancho métrico que han sido cancelados en Asturias y en el resto de Comunidades Autónomas, entre los años 2018 y 2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/003301) 10
Autor: Gázquez Collado, Paloma (GP)
BOCG, serie D, número 49, de 10 de marzo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000019).
- Índice de puntualidad que ha tenido el servicio de Cercanías en cada núcleo de Asturias en los años 2018 y 2019 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/003303) 11
Autor: Gázquez Collado, Paloma (GP)
BOCG, serie D, número 49, de 10 de marzo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000020).
- Actuaciones recogidas en el Plan de Choque de Cercanías en el Principado de Asturias, así como inversión y plazo para las mismas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/003305) xx
Autor: Gázquez Collado, Paloma (GP)
BOCG, serie D, número 49, de 10 de marzo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000021).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 2

- Estudios, anteproyectos, proyectos o informes elaborados dentro del denominado como Plan de Choque de las Cercanías en Asturias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/003306) **xx**

- Incidente con un dron en el aeropuerto de Barajas el día 03/02/2020 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/004220) **xx**
Autor: Iñarritu García, Jon (GEH Bildu)
BOCG, serie D, número 60, de 3 de abril de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000057).

- Motivos por los que el Ministerio de Fomento está demorando continuamente las actuaciones necesarias para impulsar las autovías A-76 entre Ourense y Ponferrada y A-56 entre Ourense y Lugo **xx**
Autor: Delgado Arce, Celso Luis (GP)
BOCG, serie D, número 37, de 20 de febrero de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000001).

- Motivos del incumplimiento del cronograma para la conclusión antes de que finalizase el año 2019 de las obras de la LAV a Galicia entre Pedralba de la Pradería y Ourense, así como fecha de su finalización **xx**
Autor: Delgado Arce, Celso Luis (GP)
BOCG, serie D, número 37, de 20 de febrero de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000003).

- Conclusiones y soluciones a las que se ha llegado en la «cumbre del Transporte» celebrada en el mes de enero acerca del abaratamiento de los billetes aéreos de territorios extrapeninsulares **xx**
Autor: Zurita Expósito, Ana María (GP)
BOCG, serie D, número 37, de 20 de Febrero de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000006)

- Plazos previstos para el desarrollo de las dos actuaciones específicas en Santa Cruz de Tenerife y en Telde dentro del Plan 20.000 viviendas, así como opinión del Gobierno acerca de si esa será la medida «estrella» para resolver la escasez de oferta de vivienda en Canarias y en el resto del territorio español **xx**
Autor: Zurita Expósito, Ana María (GP)
BOCG, serie D, número 37, de 20 de febrero de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000007).

- Fecha prevista para presentar el «Estudio Informativo del Proyecto línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa» **xx**
Autor: Riobos Regadera, Carmen (GP)
BOCG, serie D, número 49, de 10 de marzo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000017).

- Previsiones acerca de ceder la completa gestión de los trenes de Media Distancia y Cercanías en Cataluña al Gobierno de la Comunidad Autónoma de Cataluña, así como de ceder competencias con respecto a los puertos y aeropuertos sitios en Cataluña **xx**
Autor: De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
BOCG, serie D, número 64, de 13 de abril de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000064).

- Opinión del Gobierno acerca de si el material sanitario proporcionado a los transportistas de mercancías durante las dos primeras semanas del estado de alarma ha sido suficiente y ha puesto la salud de dichos trabajadores en grave riesgo **xx**
Autor: De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
BOCG, serie D, número 71, de 22 de abril de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000081).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 3

- Mejoras previstas en la estación de Chamartín **XX**
Autor: Vicente Viondi, Daniel (GS)
BOCG, serie D, número 86, de 20 de mayo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000120).
- Situación en la que se encuentran los proyectos para la implantación del carril Bus-VAO de la autovía A-2 **XX**
Autor: Vicente Viondi, Daniel (GS)
BOCG, serie D, número 86, de 20 de mayo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000125).
- Actuaciones puestas en marcha para la creación de un organismo multimodal independiente para la investigación técnica de accidentes **XX**
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS)
BOCG, serie D, número 86, de 20 de mayo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000128).
- Avances que se han producido en la autovía del Duero A-11 **XX**
Autor: Peña Camarero, Esther (GS)
BOCG, serie D, número 86, de 20 de mayo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000133).
- Valoración del Gobierno de la reversión de la autopista AP-1 **XX**
Autor: Peña Camarero, Esther (GS)
BOCG, serie D, número 86, de 20 de mayo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000134).
- Valoración del Gobierno de la reversión del tramo Valencia-Alicante de la autopista AP-7 **XX**
Autor: Soler Mur, Alejandro (GS)
BOCG, serie D, número 86, de 20 de mayo de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000135).
- Motivos para el nombramiento de don José Ignacio Carnicer como máximo responsable de la Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura **XX**
Autor: De las Heras Fernández, Patricia (GVOX)
BOCG, serie D, número 114, de 30 de junio de 2020 PDF
(Número de expediente 181/000379).
- Valoración del programa Objetivo Tren Seguro diseñado por Renfe para garantizar que sus servicios son operados con las mayores garantías higiénico-sanitarias **20**
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS)
(Número de expediente 181/000461).

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

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Comenzamos la sesión. Le doy las gracias al señor secretario general, don David Lucas Parrón, por la celeridad, porque la hora que habíamos calculado, porque hicimos un cálculo de a qué hora aproximadamente podría comenzar esto, era más tarde de lo que finalmente ha sido, y la verdad que se lo hemos comentado, y no sé si es que estaba aquí al lado, porque ha sido muy... **(Murmullos)**.

Así que muy agradecido de la celeridad con la que ha hecho presencia aquí, además, como volvemos a repetir, presencia como ya de la casa, señor Lucas Parrón, que contestará a las preguntas que le han

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 4

efectuado los portavoces de los grupos, para que lo tengamos claro todos, que yo creo que lo acordamos ya, pero lo voy a repetir.

En cada una de las intervenciones de los portavoces tendrán tres minutos para formular la cuestión, y cinco minutos tendrá el alto cargo, el secretario general, para responder a las cuestiones. Va a haber una pequeña modificación del orden previo establecido, lo han acordado así, lo han hablado entre ellos, están de acuerdo. Por parte de esta Presidencia, absolutamente de acuerdo también.

Así que vamos a comenzar con el señor César Joaquín Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente. Gracias, secretario general de Agenda Urbana.

Bueno, la pregunta que hoy hacemos aquí viene a colación con la legislatura que vivimos hace dos legislaturas, ya las legislaturas pasan tan rápido, que no nos acordamos ni cuándo fue. En la anterior legislatura vimos cómo hubo dos comisiones de investigación de accidentes, uno ferroviario y otro aéreo. Los diputados, los representantes de los ciudadanos, tenemos la obligación de tener la mayor capacidad de empatía, sobre todo en momentos en los que los ciudadanos sufren más. Cualquiera de los que estemos en esta sala podremos entender claramente que, cuando se produce un accidente, sea del tipo que sea, las familias tienen un sufrimiento inesperado y un sufrimiento que los ciudadanos y que la parte política tenemos que entender.

Una de las cosas que llegamos a la conclusión o que entendimos a partir de esas dos comisiones de investigación era que lo que nos pedían las familias de las víctimas era saber las causas reales que habían provocado el accidente que se había llevado por delante la vida de sus familiares, y nosotros teníamos la obligación de dar seguridad, de dar certezas a esa familia, de que se sintieran seguros, porque teniendo en cuenta que nunca iban a recuperar a sus familiares, lo mínimo que podíamos hacer era que tuvieran la certeza de que las medidas que se iban a tomar a partir de las conclusiones que sacamos en esa comisión, nunca más se fuera a producir —en la medida de lo posible— un accidente de este tipo.

Una de las cosas que detectamos es que las familias siempre planteaban las dudas sobre las conclusiones de la Comisión de Investigación de Accidentes que existe, técnicamente constituida, que en el Estado español existe una comisión de investigación para cada una de las áreas, una para accidentes ferroviarios, accidentes marítimos, accidentes aéreos, y lo que tenemos que buscar la forma es que, a partir de ahora, con los accidentes que se han producido, todos esos déficit, debilidades que se deberían al funcionamiento, los pudiéramos corregir.

Una de las cosas que decían es que no tenían clara la independencia de esos órganos. Es más, en la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, después de la primera ley que constituyó la primera Comisión de Investigación técnica, lo que decía es la Comisión Europea, que no cumplía todas las características que garantizaran la independencia del órgano que tenía que analizar y que tenía que evaluar por qué se había producido el accidente.

Eso se corrigió, se corrigió inmediatamente por el Gobierno, que en aquel momento era del Partido Popular, pero siempre los ciudadanos y los que habían vivido esa tragedia seguían contando con las dudas. Creo que lo que tenemos que conseguir a partir de aquí es que no sea necesario que en esta Cámara se constituyan comisiones de investigación sobre accidentes, porque las herramientas que existen, tanto judiciales como técnicas, a través de las comisiones de investigación técnica que tiene el Estado, puedan garantizar que los ciudadanos y las familias tienen la máxima seguridad de que se ha hecho todo lo que se podía hacer y se ha puesto todos los medios que se pueden hacer.

Por eso hoy traemos aquí una pregunta, que es una pregunta y una propuesta. Una de las asociaciones de víctimas propuso desde el primer momento que creían que lo que teníamos que hacer era fortalecerlo con una única comisión que tuviera la capacidad de investigar todos los accidentes, independientemente del sector donde se produjeran. Creemos que es lo más importante, sobre todo para evitar que en la tragedia que viven las familias, con el dolor de las familias, tengamos en algún momento la tentación de poder hacer un uso político, y es lo que tenemos que decir.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, por favor.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Es lo que tenemos que intentar evitar, y por eso la pregunta al Gobierno: ¿qué intención tiene en cuanto a la propuesta que hizo por parte de una asociación, y que nosotros también trasladamos, para que se cree una única comisión para la investigación de todos los accidentes?

Nada más y muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 5

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor Lucas Parrón, tiene usted ahora mismo la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señoría.

En el ánimo de garantizar esa seguridad y esa certeza en las medidas que ha estado mencionando, sobre todo también en el ánimo de garantizar la independencia, que también ha expuesto en su intervención el pasado 1 de febrero del año 2019 el entonces ministro de Fomento, actual ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, presentó al Consejo de Ministros el Informe sobre la seguridad en los transportes y las infraestructuras, de cuyo contenido se extrae como principal conclusión que España dispone de un sistema de transporte seguro, sin perjuicio de la existencia de determinadas áreas de mejora.

El diagnóstico de este informe, realizado con una perspectiva integral, incluía un análisis de las fortalezas, las vulnerabilidades y las oportunidades de mejora en distintos ámbitos, en el ámbito de las tres comisiones que actualmente existen, tres comisiones de investigación técnica de accidentes que son: la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la de Accidentes Ferroviarios y la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

Dichas comisiones están adscritas orgánicamente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de su subsecretaría, y su cometido es llevar a cabo la investigación técnica de los accidentes que se produzcan en el correspondiente modo de transporte, con el objetivo de esclarecer sus causas y evitar su recurrencia.

Sus investigaciones concluyen con un informe técnico final en el que se formulan recomendaciones no vinculantes dirigidas a destinatarios que tienen la capacidad de modificar la situación causal.

En desarrollo de las conclusiones de este informe, así como en cumplimiento del plan de acción aprobado a raíz del mismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana puso en marcha el proceso de creación de un organismo multimodal de investigación técnica de accidentes, a modo de autoridad administrativa independiente, en aras a lo que su señoría expresaba, en cuanto a la independencia de los órganos.

Una autoridad administrativa independiente, de las previstas en el artículo 109 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Dado que la creación de dicha autoridad requiere la aprobación de una norma con rango legal, actualmente está en curso la tramitación por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de un anteproyecto de ley de creación de un organismo multimodal independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transporte.

El borrador del texto legal se encuentra en fase avanzada de redacción, y tras la realización del trámite de consulta previa y el análisis de las aportaciones que se han venido recibiendo en el ministerio.

Con la existencia de dicha autoridad, que gozará de personalidad jurídica propia, se refuerza la independencia que usted manifestaba en el desarrollo de la labor que actualmente llevan a cabo las comisiones antes mencionadas, y a las que sustituirá, y se facilitará el aprovechamiento de las economías de escala como consecuencia de la asistencia, metodologías y procedimientos de investigación técnica semejantes. En particular, se podrá compartir experiencias y formas de trabajo en algunos aspectos, como la investigación de los factores humanos, organizativos y normativos, o de las causas raíces de los accidentes e incidentes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Tiene la palabra para la siguiente cuestión la señora Zurita Expósito.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.
Yo la doy por reproducida en sus términos la pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señoría, señora Zurita.

Este ministerio tiene como objetivo —y esta Secretaría general— garantizar el derecho a la vivienda digna, y el Gobierno está impulsando para ello diferentes medidas a través de diferentes propuestas y diferentes programas de acción para darle la relevancia que merece.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 6

A raíz de ello, se han ido aprobando diferentes paquetes de medidas para blindar ese derecho a la vivienda y evitar el impacto económico, principalmente derivado de la crisis sanitaria. Tuvimos la oportunidad en la última comparecencia en la que estuve en el Congreso de poder hacer un expositivo bastante extenso de las medidas que se llevan.

Pero en relación a lo que está usted preguntando, sí decir que una de estas medidas es el Plan 20000 de viviendas en alquiler social asequible, que estamos articulando, como bien sabe y como bien expuse el otro día en la comisión, en tres vertientes, la primera de ellas a través de las viviendas que se promueven por parte de las comunidades autónomas con fondos del Estado en el plan estatal de vivienda 2018-2021, el segundo de ellos en las actuaciones que se vienen realizando en colaboración con otras Administraciones y, en tercer lugar, en las viviendas que se desarrollen a través de suelos propiedad de SEPES, que están, muchos de ellos, en fase de tramitación.

No voy a reiterar los datos que aporté el otro día en la comisión en relación con el número de viviendas, pero sí decir que, en relación con estas tres actuaciones, en la Comunidad Autónoma de Canarias se están llevando a cabo diferentes trabajos. Quiero decir que, en relación con el plan estatal de vivienda, entre las actuaciones se encuentra la promoción de 100 viviendas en Santa Cruz de Tenerife, en la zona de La Gallega, en las que el ministerio, conjuntamente con la comunidad autónoma en el plan estatal se están implementando.

Decir, por otra parte también, que en la propuesta que se está realizando a través de SEPES, con la aportación de suelos, existen en estos momentos dos suelos que entiendo que son a los que usted está haciendo referencia, uno en Telde y otro en Santa Cruz de Tenerife. En concreto, la planificación urbanística existente en los dos municipios suma aproximadamente 850 viviendas.

En concreto, en el suelo de Santa Cruz de Tenerife, que es titularidad de SEPES, puedo comentar que estamos estudiando la viabilidad del mismo y viendo la situación urbanística. Ha habido algunas modificaciones sustanciales en el Plan General de Ordenación Urbana, pero la idea es el desarrollo de estas viviendas, que son 550 viviendas protegidas, por parte del ministerio.

En relación con el suelo municipal de Telde, titularidad también de SEPES, hablamos de 300 viviendas, y conjuntamente con la autoridad municipal se están desarrollando los instrumentos urbanísticos para poder realizar actuaciones en este suelo.

Como ven, tanto en una operación como en otra son suelos propiedad de SEPES, y la intención que tiene el Ministerio es del impulso de los dos ámbitos de actuación.

Por otra parte, también le informo que estamos en contacto con la Comunidad Autónoma de Canarias, que nos ha hecho ofrecimiento, a su vez, de diferentes suelos de diferentes municipios para incorporar los en el plan estatal. Ha sido recientemente. Estamos en estudio de esos suelos para incorporar más viviendas al plan estatal, en torno a otras 800 viviendas.

La Comunidad Autónoma de Canarias, conjuntamente con otras zonas tensionadas, como puede ser las Islas Baleares, Madrid, Valencia, Málaga, Sevilla, Barcelona, son áreas prioritarias en la actuación y, como ven, tanto por la vía de actuación de los suelos de SEPES como la vía de actuación de la colaboración interadministrativa, en este caso con la Comunidad Autónoma de Canarias, como también por las promociones que se están llevando a cabo desde el plan estatal, intentamos impulsar un número significativo de viviendas que no solamente se reducen a las que ha comentado, de Telde y Santa Cruz de Tenerife, sino a las otras a las que he hecho referencia en mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, para formular la siguiente pregunta... (**Murmillos**). Ah, discúlpeme. Perdóneme. Tiene usted la palabra.

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

Muchas gracias, señor secretario. Yo le preguntaba por dos actuaciones concretas que ustedes lanzaron hace meses como parte integrante de ese Plan 20000, y como usted bien ha dicho, eran dos actuaciones en Canarias, concretamente unas 300. Así era como salían en el anuncio, y en la pregunta que me respondieron a mí del ministerio, unas 300 viviendas en Telde y 1500 viviendas en Tenerife, en El Draguillo. Esas viviendas, o sea, ese suelo en Telde ahora mismo está pendiente de una modificación del plan general, está pendiente de un proyecto de reparcelación, está pendiente de un proyecto de urbanización y del proyecto de edificación.

Las 1500 viviendas en El Draguillo están pendientes de un plan general que anularon en el año 2017. Yo lo que le pregunto es si usted es consciente de lo que esto supone. O sea, yo creo que no, porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 7

estos son años de tramitación, y no son conscientes de que eso, tener un suelo disponible, a corto plazo es absolutamente imposible.

Creo que de esto hacen caso omiso, y se niegan por eso a elaborar instrumentos de agilización administrativa para dar licencias y construir viviendas, porque ni siquiera sus obras salen adelante.

Por otro lado, tienen paralizada la ley de seguridad jurídica que el Partido Popular dejó terminada, y eso salvaría, sabe usted, muchos escollos de muchos instrumentos de planeamiento, y eso es ser consciente de lo que es no tener suelo disponible.

Llevan hablando del Plan 20000 Viviendas más de dos años, desde que accedieron al Gobierno en 2018, como medida estrella, y aunque siempre hablan de muchas actuaciones, no solo en la Comunidad Autónoma de Canarias, sino en el resto de España, ahora mismo el resultado es cero, o sea, ahora mismo no tenemos nada. No tenemos nada.

Se han dado cuenta de que el suelo de SEPES no funciona, porque son suelos que no están habilitados, no es suelo disponible. Los suelos de Defensa que nos contó el otro día no sabemos, porque no conocemos la situación urbanística de ninguno, y ahora van por el suelo de los ayuntamientos, que también habría que ver si es suelo que está disponible para poder construir viviendas. No lo sabemos.

Lo curioso también es que, claro, siguen con el discurso de la colaboración público-privada, y la verdad, la segunda parte de mi pregunta era si creía que esto iba a funcionar como medida estrella, y permítame que lo pongamos en duda, cuando parece que prosperan las exigencias del señor Iglesias de atacar a la propiedad privada, de demonizar a los grandes tenedores, de demonizar a quien es propietario de una vivienda, y choca también con lo que ha salido en los presupuestos, de este aumento del impuesto de sociedades y de quitar las ventajas fiscales a la **(No se entiende lo que dice)**.

Si ustedes no colaboran, no entiendo quién puede colaborar con ustedes en esos mecanismos de colaboración público-privada. ¿No tengo más tiempo?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, minuto y medio quedaba, señor Lucas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón):

Gracias, señora Zurita. Le quiero trasladar que esté usted tranquila. Ni se va a atacar a la propiedad privada ni se le van a quitar las viviendas a los españoles ni se va a hacer nada semejante. Lo único que estamos intentando garantizar desde este Gobierno es el derecho a una vivienda digna a un precio asequible.

Creo que en ese envite deberíamos estar todos, y usted también. Cada vez que he estado aquí, no la escucho hablar de ese derecho a una vivienda digna que tienen todos los españoles, y yo le invito a que lo pueda hacer en otras intervenciones, porque seguramente que complementaría mucho mejor las que usted hace.

Canarias es un territorio prioritario. Estamos trabajando arduamente con la Comunidad Autónoma de Canarias. Se están desarrollando viviendas a través del plan estatal de vivienda. Han sido varias las actuaciones que tiene SEPES y las que vamos a sacar adelante. A pesar de que usted no confía en ello, el Plan 20000 va bien, y son instrumentos de planeamiento complejo, tanto ahora como antes, y se van a desarrollar.

Pero, aparte de eso, tenemos diferentes actuaciones en Tinasora, Las Rehojas, Las Chumberas, en **(No se entiende lo que dice)**, Santa María de Guía, en el plan de promoción de vivienda en alquiler, en el plan estatal de vivienda, porque Canarias es una prioridad para este Gobierno, vamos a seguir trabajando, y esperemos que con nuestro trabajo —y espero que con su colaboración— podamos seguir garantizando esta promoción pública de viviendas para garantizar lo que le he dicho antes: el derecho a una vivienda digna a un precio asequible.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, para la siguiente pregunta, la señora doña Patricia de las Heras Fernández. Tiene usted la palabra.

— **MOTIVOS PARA EL NOMBRAMIENTO DE DON JOSÉ IGNACIO CARNICERO COMO MÁXIMO RESPONSABLE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AGENDA URBANA Y ARQUITECTURA.**

AUTOR: DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 114, DE 30 DE JUNIO DE 2020 PDF

(Número de expediente 181/000379).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 8

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señor secretario, por su comparecencia.

La pregunta que le planteamos nosotros es: los motivos concretos del nombramiento de José Ignacio Carnicero como director general de Agenda Urbana y Arquitectura.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted ahora mismo también la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señoría. Yo creo que los motivos que guían las políticas de nombramientos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana son los que marca la legislación vigente, en concreto la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted ahora también la palabra.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Sí.

En Vox estamos seguros de que el nombramiento del señor Carnicero viene por decisión directa del señor Sánchez. Si hubiese sido una decisión de Ábalos, ahora sería director general el señor Koldo o su mujer. Decía el señor Sánchez del 7 de mayo de 2017, que apostaría por un nuevo modelo laboral en el que prime la meritocracia y no el enchufismo. De nuevo se demuestra que la mejor manera de ascender meteóricamente es el carné del Partido Socialista y un buen padrino.

Este Gobierno posee 23 ministerios. Ya ha colocado a más de 330 altos cargos afines al PSOE. Vox no puede apoyar estos nombramientos. Una Administración hipertrofiada no cumple con los principios constitucionales que la configuran. La eficacia y la ejemplaridad pública es más necesaria que nunca en tiempos de crisis, pero el PSOE y la nueva casta extienden por la Administración sus cargos como un cáncer.

El señor Sánchez prometió el pasado 7 de octubre que mediante el plan de recuperación permitiría crear 800000 puestos de trabajo. Sabemos que el presidente tiene don de gentes, pero nos cuesta creer que tenga tantos amigos para colocar. En el sector privado, seguro que no lo hará, ya que la tasa de paro ha ascendido 355000 nuevos desempleados. El señor director general Carnicero va a tener que demostrar la utilidad de su cargo, más si cabe cuando, aparte de las competencias de la Ley del Suelo, el desarrollo legislativo y planificación urbanística recae en la Administración autonómica y local.

De hecho, repasando las funciones que el Real Decreto 645 le otorga, hallamos competencias que se resumen en mucho asesoramiento y apoyo a otros departamentos que en nada justifica su cargo. Aunque sí que resulta curioso que el señor Sánchez le dé al señor Carnicero su tan querida agenda progre globalista 2030, donde parece que le ha puesto por encima de usted, cediéndole directamente sus competencias, según así detalla el artículo 11.H.

En VOX no podemos dejar de observar cómo, a pesar del que dicen es un gran currículum, que no podrá con tantas funciones de asesoramiento, y seguramente sea apoyado por otros dos subdirectores generales para hacerle el trabajo.

Estamos ante un clamoroso caso de enchufismo, precedido por estar implicado en un más que obtuso caso de contratación pública por una cuantía de 18000 euros, por un informe de 10 páginas, al parecer copiadas de un folleto ministerial. Y sí, el señor Carnicero ha hecho currículum, pero ya tenemos en esta Cámara otros profesores asociados, incluso con premios, ¿y qué quiere que le diga? No son grandes gestores de lo público.

Tendrá que hacer algo más que poner semáforos con falda y pasos de peatones de colores para conseguir nuestra aprobación, y puede usted, señor secretario, venir a defender el nombramiento del mejor amigo del señor Sánchez, que lo comprendo, pero lo cierto es que, si es el profesional más preparado para encabezar esa innecesaria dirección general, en Vox nos preguntamos por qué el señor Ábalos o el señor Sánchez no pensaron en él para desempeñar un cargo superior, como, por ejemplo, el suyo de secretario general de Agenda Urbana.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Lucas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias por sus amables palabras, y que he visto que me ha dedicado en gran extensión. Pero decirle que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 9

la reestructuración que se hizo de este ministerio hace unos meses, yo creo que era más oportuna que nunca. Es un Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Adquirió ese nombre precisamente para la aplicación de los objetivos de desarrollo sostenible, para la implementación de la agenda urbana española y, sobre todo, para hacer una referencia muy clara, que eran muy importantes las ciudades y son muy importantes las ciudades para la localización de esos objetivos.

Se conformaron ya inicialmente la pretensión de contener dos direcciones generales. Dese cuenta de que la política de vivienda, la política de agenda urbana, la política urbanística ha llegado hasta a tener un ministerio propio. Fue con la llegada del Gobierno del señor Rajoy —del presidente Rajoy— cuando se deshizo ese ministerio y se conformaron (**no se entiende lo que dice**) la Secretaría de Estado, y se conformó una dirección general.

Creo que, además, cuando estaba el Partido Popular se intentó volver a recuperar una Secretaría de Estado porque era importante una Secretaría General, una Secretaría de Estado, porque era muy importante la puesta en marcha de diferentes políticas. Más que nunca se ha puesto en evidencia la importancia de la agenda urbana y vivienda como es ahora.

Cuando se tiene personas de altísima valía, como puede ser señor José Ignacio Carnicero, para poder optar a dirigir determinadas políticas, más que nunca se hace necesario que el talento vuelva a la Administración. Nadie pone en duda, creo que aquí tampoco, las cualidades del señor José Ignacio Carnicero, tanto por sus galardones internacionales, ha sido premio en Venecia con el León de Oro, ha tenido diversos reconocimientos y ha estado en diferentes universidades internacionales impartiendo clases y docencia.

No sé si hay en esta sala, seguramente, y en el Gobierno, pocas personas tan cualificadas como él para ostentar la representación que tiene. Pero es que, además, hacía usted referencia a las contrataciones antes de estar en su cargo, pero esas contrataciones se olvida usted que no solamente fueron por este Gobierno, como usted ha hecho referencia, no a un informe de 10 páginas, un informe que tiene más de 100 páginas y, además, bastante meticuloso, sino que quiero recordar que cuando gobernaba el Partido Popular, también se hizo otro contrato menor de montaje y seguimiento de una exposición en Santo Domingo (**no se entiende lo que dice**), contrato menor con motivo de la Bienal de Venecia, y también con otras Administraciones gobernadas por el Partido Popular, como es el Gobierno de la Comunidad Madrid de Esperanza Aguirre en el Campus de la Justicia o el señor Alberto Ruiz Gallardón en el matadero, una persona muy cualificada, que ha sido contratada antes y después por sus cualidades, no por ser amigo de nadie.

No les he escuchado a ustedes decir que otros responsables políticos, por haber sido amigos de alguien, como por ejemplo la señora Ana Pastor, que siempre presumió de ser amiga del señor Rajoy, se la puso en cuestión. Ni la voy a poner yo, por las altas cualidades que tiene, pero igual que el señor Carnicero, que tiene unas altas cualidades para ostentar la responsabilidad que ostenta en estos momentos y, además, que lo está haciendo de manera excelente.

Yo creo que el único problema es que ustedes no admiten que el talento esté en la Administración pública española. No admiten que haya personas cualificadas para poder ostentar esas responsabilidades. Nosotros huimos de la mediocridad, huimos de la simplicidad y, sobre todo, huimos de personas que entienden que la frase simple es la que tiene que hacer la política. La frase siempre no hace la política, la política la hacen las buenas personas con buenas ideas, en coordinación con los ciudadanos que necesitan de políticas activas, positivas, propositivas, y que les solventen y les ayuden a mejorar su calidad de vida.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Lucas Parrón, y teníamos tres preguntas para su Secretaría general. Le agradecemos la presencia y la contestación a todas ellas.

Muchas gracias.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias. Un placer.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proseguir con la presencia de la secretaria general de Transportes y Movilidad, doña María José Rallo del Olmo.

Sí quería decirles también, antes de seguir, hay una pregunta que ha sido retirada, la pregunta número 10, que estaba formulada para el secretario general de Infraestructuras, que no se va a llevar a cabo. Lo digo para que lo sepan, para el tema tiempos. Así que aquí comenzamos con la primera cuestión.

Tiene la palabra la señora Gázquez Collado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 10

- **NÚMERO DE SERVICIOS DE ANCHO MÉTRICO QUE HAN SIDO CANCELADOS EN ASTURIAS Y EN EL RESTO DE COMUNIDADES AUTÓNOMAS, ENTRE LOS AÑOS 2018 Y 2019 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/003301). AUTOR: GÁZQUEZ COLLADO, PALOMA (GP) BOCG, SERIE D, NÚMERO 49, DE 10 DE MARZO DE 2020 PDF (Número de expediente 181/000019).**

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Buenas tardes. Muchas gracias, presidente. Doy por formulada la pregunta en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Secretaria general, tiene usted la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Buenas tardes. Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señora Gázquez.

El porcentaje de circulaciones de trenes programados en la red de ancho métrico de Asturias, o sea, el porcentaje de circulaciones reales sobre los trenes programados en el año 2018 ha sido del 97,46, y en el año 2019, de un 95,58. Es decir, el número de cancelaciones ha sido de un 2,55 en el año 2018 y de un 4,42% en el año 2019.

En cuanto al resto de comunidades autónomas con servicios de ancho métrico, este porcentaje se sitúa en el 2018 entre el 77,51%, que fue el más bajo en el País Vasco, y el 99,53% en Murcia, y en el 2019, entre el 91,71 de Galicia, que fue el mínimo, y el 98,12% en Cantabria. Si quiere, tengo los datos concretos de todas las comunidades autónomas. Si tiene interés, los puedo leer.

En cuanto al número de circulaciones de cercanías canceladas, cabe destacar en el 2020 que, fruto de las medidas de mejora que se han ido implantando, ha bajado sustancialmente. En el núcleo de Asturias, concretamente, se ha reducido hasta un 0,8% en lo que llevamos de año.

Muchas gracias.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Quiero destacar que, ante la falta de respuesta, y sí nos gustaría que esos datos nos los hiciera llegar, hemos pedido todos estos datos al Servicio de Documentación de la Cámara, y con respecto a la información solicitada, los servicios de la Cámara nos dicen que no se encuentran estos datos en ningún sitio. No entendemos la falta de transparencia y el oscurantismo, ni se encuentra en el portal de Renfe, en *data.renfe.com*, ni los datos sobre el transporte de ferrocarril ni en la Sociedad Asturiana de Estudios Económicos Industriales. Por eso, por esa falta de transparencia estamos hoy aquí.

El pasado verano, no este, evidentemente, los datos no son extrapolables, porque estamos con una pandemia, pero el verano del 2019 fuimos las cercanías de Asturias tristemente famosas en toda España por sus datos y, sobre todo, por el desánimo que ha producido en los asturianos la situación de un servicio esencial en nuestra región.

Hablamos de cifras que manejaban los sindicatos, porque, como estoy diciendo, la falta de transparencia no nos permitía saber ningún dato a través de ustedes ni a través de ningún portal. Según los sindicatos, la red de ancho métrico de Asturias, la antigua FEVE, acumuló en los cuatro meses de verano más de 4000 cancelaciones. Cuatro meses, 4000 cancelaciones, cifra que ellos —los propios sindicatos— denominaron escandalosa, y que yo suscribo, por supuesto, y que supone un reflejo del deterioro del sistema ferroviario asturiano.

La mayor parte de estas supresiones fueron causadas por el deterioro de los convoyes y la falta de suministro de materiales para su reparación. La falta de material rodante en Asturias empieza a tomar dimensiones trágicas. Un hecho, además, que se agrava con el tiempo. No hay reparación, fundamentalmente porque no hay repuestos, especialmente para los diéseles, y la maquinaria diésel es necesaria porque hay líneas en Asturias que no están electrificadas, y en muchos casos no hay repuestos porque la maquinaria es absolutamente obsoleta, al margen de otros problemas, como trenes que no salen porque no funciona la calefacción o no funciona el aire acondicionado.

Se estima, en general, que en Asturias el sistema tiene fuera de servicio 4 de cada 10 trenes, y las cancelaciones, además, es que afectan a toda el área asturiana, desde el área metropolitana a líneas de media distancia, como Ribadesella-Llanes o Cudillero-Ribadeo, teniendo en cuenta que tienen que ofrecer una alternativa por carretera a todos los usuarios que quieren hacerse cargo de ellos.

Por eso, y como continuación de las siguientes preguntas (**No se entiende lo que dice**) anticipo es tan imprescindible el plan de choque del anterior ministro Íñigo de la Serna del Partido Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 11

Los ciudadanos de Asturias percibimos que ese plan de choque, evidentemente, a ustedes no les ha importado, porque hacia nosotros —hacia los asturianos— solo demuestran desidia, falta de interés, falta de apuesta por un transporte que es sostenible, con lo cual demuestran su hipocresía medioambiental y la falta de intención de invertir en Asturias y dotarnos de un sistema ferroviario de calidad como nos merecemos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias.

A ver, en primer lugar, me gustaría destacar que una de las prioridades que está recogida en la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, que va a ser el instrumento de política sectorial del Ministerio de Transportes para esta legislatura y hoja de ruta para los siguientes años, considera el dar respuesta a las necesidades de movilidad de los ciudadanos como una de las principales prioridades.

En este sentido, los servicios de cercanías, y concretamente la calidad percibida por los usuarios, va a ser uno de los elementos clave, con objeto de que estos servicios vayan incrementando sucesivamente su utilización, porque estamos convencidos de que su papel va a ser esencial en la movilidad del futuro.

Por ello el plan de choque de cercanías en Asturias que presentó el ministro Ábalos en septiembre del 2019, sin perjuicio de que, efectivamente, el ministro Iñigo de la Serna había presentado en el año 2017 un plan de cercanías, no un plan de choque, el plan de choque, concretamente, tiene por objeto el impulsar todas las medidas que permitan, de la manera más rápida posible, o sea, no abordar grandes inversiones a largo plazo, sino aquellas inversiones que van a hacer mejorar la percepción de la calidad y la fiabilidad del servicio de cara a los ciudadanos.

También me gustaría indicar que el contrato que Renfe tiene firmado con el ministerio incluye —y cada vez va a ser más aplicable— una serie de parámetros, que es de calidad y fiabilidad, que, si no se cumplen, verán perjudicados sus resultados, y esto es un incentivo más para que la relación entre el prestador del servicio, que es Renfe, y el propio ministerio, tenga un mayor rigor.

Renfe, efectivamente, y no lo vamos a negar, porque es una realidad, hay un problema de material rodante, y Renfe está trabajando de manera muy intensa, tanto en el corto plazo como en el medio plazo. En el corto plazo para mejorar las prestaciones y la fiabilidad de este material, y a medio-largo plazo, para renovar los vehículos que tienen una mayor antigüedad e incorporar los nuevos trenes que, además, permitirán atender a esa demanda que queremos que sea cada vez mayor.

Concretamente, Renfe ha puesto en marcha un plan de flota que contempla la compra de 31 trenes para la red de ancho métrico, 26 de ellos eléctricos y 5 híbridos, y que fue adjudicado a CAF el pasado 29 de junio, con un importe de 258 millones de euros, en el que también se incluyen 6 trenes alpinos. La incorporación de estos nuevos trenes sin duda permitirá reducir la edad media del conjunto de flota que circula en la red de ancho métrico, que pasará de los 28 años actuales a 14,4, y además, sin duda, también supondrá una mejora de la fiabilidad y la reducción de las incidencias, la eficiencia energética, también el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad y la seguridad del sistema ferroviario, todo ello sin perjuicio de las medidas que ya se están implantando a corto plazo, y que han permitido ya en este año 2020 reducir de manera significativa el número de cancelaciones que se han producido.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra nuevamente para la siguiente cuestión la señora Gázquez Collado.

— **ÍNDICE DE PUNTUALIDAD QUE HA TENIDO EL SERVICIO DE CERCANÍAS EN CADA NÚCLEO DE ASTURIAS EN LOS AÑOS 2018 Y 2019 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/003303).**

AUTOR: GÁZQUEZ COLLADO, PALOMA (GP)

BOCG, SERIE D, NÚMERO 49, DE 10 DE MARZO DE 2020 PDF

(Número de expediente 181/000020).

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Doy nuevamente por reproducida la pregunta en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rallo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 12

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

El índice de puntualidad en los servicios de cercanías prestados sobre la red de ancho métrico de Asturias ha sido del 88,81 % en el año 2018 y del 86,84 % en el año 2019.

En cuanto al servicio de cercanías sobre red convencional, el índice de puntualidad ha sido del 95,99 en 2018 y del 97,47 en 2019, y este dato corresponde al índice que se denomina «puntualidad oficial Renfe», que es el porcentaje de trenes que han llegado en hora o con menos de tres minutos de retraso respecto a la hora prevista, sobre el total de las circulaciones programadas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene usted la palabra ahora otra vez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Bien.

Nuevamente, como en la pregunta anterior, al no tener respuesta por parte del ministerio, lógicamente, volvimos a acudir a los servicios de documentación de la Cámara, que contestaron lo mismo: que no encontraban en el portal de renfe.data ni en los datos sobre el transporte por ferrocarril Renfe Operadora del ministerio ni en la Sociedad Asturiana de Estudios Económicos Industriales, y seguimos sin entender por qué tenemos que tapar y por qué tenemos esta falta de transparencia en su ministerio.

En todo caso, el índice de puntualidad parto de la base de que es un dato distorsionado, porque, lógicamente, los trenes que no llegan —hablamos de 4000 cancelaciones en cuatro meses— es imposible que lleguen tarde. Directamente no llegan. Entonces, cualquier dato que acabo de apuntar no va a reflejar nunca la realidad.

En todo caso, empiezo por otra pregunta, porque el señor Ábalos entiendo que es valenciano y tire para su tierra, lógicamente, pero anunció —y no entendemos— a bombo y platillo en Twitter la devolución «xprés» —con X, sin una E delante, porque la denominó así de original—, que iba a indemnizar con un nuevo billete por retraso a aquellos viajes —a aquellos viajeros, en realidad— cuyo viaje hubiera sido superior a 15 minutos en las cercanías de Valencia. Pero solo a las de Valencia. En Asturias no nos tocó, no sabemos por qué no nos tocaba, o en Badajoz, en Albacete o en otros lugares.

La verdad es que es una duda que tenemos y que todavía no nos han respondido, pese a haber hecho esta pregunta. En Asturias, ciertamente, entraríamos en un bucle, y habría viajeros que estarían viajando gratis todo el año. Porque, francamente, esto de unas provincias y otras no, nos parece que son ustedes sectarios y arbitrarios hasta en la parte más técnica, porque esto es puramente técnica: tiempos de retraso.

Los retrasos en el área metropolitana de Asturias se estiman entre 10 y 15 minutos, esa es la media, y estamos hablando de trayectos muy cortos, el área metropolitana, donde el retraso, por porcentaje, lógicamente, con estos tiempos, llega al 40 %. Esa incertidumbre y esa falta de seriedad es lo que deriva en la pérdida continua de clientes por parte de las cercanías asturianas. En Asturias se denomina sangría, tiene hasta nombre, y sangría que conocemos por otros datos que se les escapan, porque no es que nos los proporcionen, pero sí nos proporcionan alguno del cual podemos deducir determinados temas.

Por ejemplo, los usuarios en las estaciones de ferrocarril están bajando sistemáticamente, y en concreto, la de Gijón, esa estación provisional en un sitio absolutamente insólito ha perdido un 50 % de sus viajeros. No hablo de este año, por supuesto, el año de la pandemia no es extrapolable ningún dato.

Las líneas, por ejemplo, una de las que más afluencia tenía, entre Avilés y Gijón, especialmente entre Candás y Gijón, en este subtramo, es una línea fantasma actualmente. Además, a esa falta de puntualidad se suman los tiempos de trayecto, que en Asturias son muy altos, junto con las cancelaciones y los retrasos hacen que el transporte ferroviario no resulte nada competitivo ni atractivo en Asturias, llevándonos a una pescadilla que se muerde la cola: no se invierte porque no hay viajeros, no hay viajeros porque no se invierte.

Asturias necesita un plan técnico que defina y planifique los tiempos y trayectos de viaje, racionalizándolos y haciéndolos competitivos. No se puede manejar tiempos de Gijón-Llaviana de una hora y cuarto, o tres horas de Oviedo-Llanes.

Si los problemas de cancelación venían principalmente por la falta de inversión en maquinaria, como hemos estado de acuerdo ambas anteriormente, el programa de los retrasos viene por la falta de inversión en la infraestructura y en la superestructura. Problemas como la renovación de electrificación, de las catenarias o del telemando, que preveía, insisto, el plan de cercanías del ministro Íñigo de la Serna, están detrás de la solución de muchos de estos problemas.

Por ello resulta imprescindible acometer ya este plan de choque, que trataremos en la siguiente pregunta, porque era lo comprometido y, sobre todo, porque es lo necesario para Asturias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 13

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias.

Bueno, en primer lugar, respecto al tema de la transparencia, el ministerio siempre aporta todos los datos que se le solicitan. Yo desconozco en estos momentos por qué no se aportaron en su momento estos datos, pero comprobaremos la situación, y le podemos dar una respuesta.

También me gustaría destacar que este Gobierno no ha tenido unos presupuestos desde que entró en junio del 2018, lo que ha dificultado todas las políticas previstas. Desde luego, en el año 2021 y ante la perspectiva de poder aprobar unos presupuestos, además, apoyados por el plan de recuperación, transformación y resiliencia de la economía española, tendremos un escenario mucho más positivo para poder abordar todas las inversiones que reconocemos que necesitan las redes de cercanías y los servicios ferroviarios en Asturias y en otros núcleos de España, asociados, además, a esa movilidad cotidiana, a esa movilidad de todos los días que es necesaria por ir al trabajo, por los estudios o por tener acceso a los servicios esenciales.

Desde luego, el tipo de tratamiento que se dé a todos los núcleos de cercanías de España se gestionan a través del contrato que tiene el ministerio, van a tener un trato completamente homogéneo.

Estamos de acuerdo en que se necesita un plan técnico y hay que acometerlo, y eso es lo que precisamente supone el plan de choque, del que luego podemos concretar en la siguiente pregunta, con una inversión de más de 45 millones de euros a corto plazo, de los que ya se han invertido 11,9 millones en actuaciones de mejora del material ferroviario.

Simplemente que hay que mirar a futuro, y estamos convencidos de que, con las inversiones previstas en el plan de recuperación y el presupuesto del año 2021, muchas de las situaciones que se dan actualmente se van a ver claramente resueltas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general.

Tiene la palabra nuevamente para las cuestiones 3 y 4, que han sido juntadas en una única sola pregunta. Así que, señora Gázquez Collado, tiene usted ahora el uso de la palabra.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Pues nuevamente doy por reproducidas en sus términos las preguntas, en este caso.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Vale. Gracias.
Señora Rallo.

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

El plan de choque de cercanías que anunció el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en septiembre del 2019 prevé una inversión en infraestructuras en el Principado de Asturias de un total de 51,4 millones de euros en actuaciones urgentes a realizar para la mejora de la calidad y la fiabilidad del servicio, tanto en la red de ancho métrico como en la red convencional, y tanto en servicios ferroviarios como en materia de infraestructuras.

En concreto, se dan actuaciones orientadas, por un lado, al tratamiento de trincheras y taludes, túneles, puentes, así como a la modernización y mejora de la protección de los pasos a nivel, con la instalación de nuevos sistemas de protección y la adaptación de la funcionalidad de otros pasos a nivel en la red de ancho métrico.

Además, se contemplan actuaciones para mejorar la seguridad, como la sustitución del enclavamiento eléctrico por uno electrónico en la estación de Oviedo, dada la implicación que la seguridad tiene en la fiabilidad de los servicios.

También habrá otro tipo de actuaciones, como son las correspondientes a la eliminación de la vegetación y arbolado, que tiene por objeto mejorar la visibilidad y la seguridad en las cercanías, y ya en relación con la otra pregunta, relativa a los estudios, anteproyectos y proyectos dentro del plan de choque que existen, le puedo indicar que en la red de ancho métrico, por poner ejemplos, está redactado el proyecto de renovación integral de la vía entre Gijón y Laviana, la mejora de la accesibilidad de la estación de Pola de Siero, la sustitución de pasos a nivel en la línea Fuso-Collanzo, el refuerzo del puente de Bances, la mejora de trincheras en la línea Gijón-Sanz-Crespo-Pravi, la mejora de la impermeabilización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 14

del túnel número 5 entre Soto del Barco y Santiago del Monte, y el proyecto de eliminación de arbolado y vegetación para la mejora de la visibilidad de toda la red, así como otros relacionados con las instalaciones de seguridad. Estos son los proyectos que ya están redactados en la red de ancho métrico.

En la red convencional cabe destacar la aprobación técnica del proyecto de renovación del CTC, que es el control de tráfico centralizado en la línea León-Oviedo, y están redactados otros proyectos como las rectificaciones de trazado en Lugones, o el tratamiento de plataforma y filtraciones en el túnel 87 de la línea León-Gijón.

En cuanto a servicios ferroviarios, el plan de choque de cercanías incluye tres grandes bloques de actuaciones. El primero es el correspondiente a las mejoras de fiabilidad y disponibilidad del material rodante. Con ese objetivo que mencionaba anteriormente, de actuaciones a corto plazo sobre los trenes existentes, y a medio y largo plazo con la incorporación de nuevos trenes, ya se han invertido 11,9 millones de euros en la mejora de estos trenes, cuando en el plan de cercanías del año 2017 se preveían para todo el periodo entre 2017 y 2022 un total de 10,7. Es decir, en mucho menos tiempo se ha superado la inversión prevista y, además, está prevista la incorporación de 10 trenes, de los que se han adquirido en el último lote, con una inversión total estimada de 45 millones de euros.

Ese es el primer bloque, relativo a los servicios. El segundo bloque de actuaciones es de tipo organizativo y estructural, para mejorar la proximidad en la gestión y el acercamiento al territorio, y el tercer bloque de actuaciones es el correspondiente a la mejora de los servicios al cliente mediante la instalación de sistemas de información y actuaciones en estaciones, así como la integración tarifaria que se va a producir próximamente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene usted también la palabra.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Fíjese que antes le he puesto pocos ejemplos, pero me acaba de citar uno: Gijón-Laviana. Gijón-Laviana es como todo el ferrocarril asturiano, de verdad, es un sistema ferroviario que está abocado al gran fiasco.

Solo para recapitular lo que tenemos en Asturias. Tenemos paradas obras imprescindibles en el ámbito ferroviario: el soterramiento de las vías en Langreo, la ronda norte ferroviaria de Avilés, los accesos ferroviarios a los puertos de Gijón y Avilés, el metrotrén de Gijón, con esa estación intermodal absolutamente desubicada por el gobierno socialista, cambiándola a una situación absolutamente descentralizada y, por supuesto, ese AVE inverosímil. Tenemos un AVE que no tiene nadie en España, si es que llega a llegar, claro, porque seguimos esperándolo.

Pasa por tres plataformas diferentes: un ancho internacional, un ancho mixto triple hilo y un ancho ibérico. Eso no se da en ningún sitio de España, y encima no está previsto que llegue a las ciudades, se queda a 30 kilómetros de Oviedo, a 50 de Gijón y a 50 de Avilés. Tardará más de una hora de diferencia con el proyectado por el del Partido Popular.

El último Gobierno que se tomó en serio el problema de las cercanías y de los ferrocarriles en general fue el de Mariano Rajoy, como le he citado antes, con el plan de cercanías del ministro Íñigo de la Serna. Fue un plan, además, que acordaron conjuntamente el Gobierno de Mariano Rajoy y el Gobierno del Principado de Asturias socialista de Javier Fernández, con una inversión en cercanías desde el 2017 al 2025, de 577 millones en un principio, pero con las incorporaciones, que también pidió Javier Fernández, se llegó hasta los 603 millones.

Posteriormente, entre medios de todo ello, el 16 de septiembre aparece ese plan de choque que acaban de citar ustedes, del señor Ábalos, acordado con el nuevo presidente del principado, también socialista, Adrián Barbón. El 14 se celebra aquella primera reunión de la Comisión Mixta de Seguimiento, en la cual nos dicen que la inversión será de 51 millones. Habríamos bajado cientos de millones, no decenas ni unidades, cientos de millones desde un plan hasta el otro, y además hasta ustedes estaban absolutamente descontrolados con qué plan de choque era el vigente, porque yo les pregunto y me responden en enero sobre el plan de choque —en enero de este año—, hacía cinco meses que había tenido lugar la Comisión de Seguimiento sobre el plan de choque de Íñigo de la Serna, del ministro Íñigo de la Serna y del Gobierno de Mariano Rajoy.

Eso me lo contestan en enero, cuando pregunto cómo es el plan de choque, qué características tiene, dónde está, en qué fases. Sin embargo, cuando les vuelvo a preguntar diciendo: «pero ¿cómo me hablan de ese plan?», ya me dice: «no, no, perdón», que el plan era el de 51 millones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 15

Si en el ministerio ustedes saben lo que hay, ¿cómo esperan que los ciudadanos de Asturias sepamos o pensemos que nos están tomando en serio?

En ese sentido, desconocemos además todos estos proyectos, de los 51,4, de los que hemos caído así, en picado, porque todos los proyectos en Asturias tienen un apellido común: están en fase de redacción. He oído antes que había alguno redactado. Ninguno está licitado, no. Siempre estamos en las fases anteriores. Luego, además, insistimos: el señor Ábalos nos encanta, pero es que no para de anunciar planes e inversiones para su comunidad autónoma, que las merecerá, Valencia las merecerá, pero créanme que Asturias las merece.

Ahora, en la siguiente vuelta de tuerca, tenemos los nuevos Presupuestos Generales del Estado, que, efectivamente, añaden más inversión, pero es una inversión que detraen del fondo de reconstrucción, es decir, van a emplear, afortunadamente, dinero de esos fondos para nuestras cercanías.

Pero, aun así, ni con todo ello llegan a las cifras recogidas en el plan de choque del Partido Popular. Insisto: con fondos de reconstrucción incluidos, se quedan muy lejos de lo nuestro, y estamos ansiosos, en todo caso, de conocer todas esas obras con detalle, todos esos planes, aunque tenemos la añoranza y la esperanza de que vuelvan al nuestro, y, bueno, aunque sea una cura de humildad, que apuesten por el plan de cercanías, que estaba bastante bien trazado y muy bien definido.

Pero vamos a centrarnos en la ejecución, porque la ejecución ya ha sido toda suya. De aquellos 633 millones mencionados...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Gázquez, se ha pasado el tiempo.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Sí, pero eran dos preguntas agrupadas.

El señor **PRESIDENTE**: Ya, pero eso no significa que tenga el doble de tiempo.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Bueno, fue lo que me comentaban a mí el portavoz y los de mi grupo, me dijeron que era...

El señor **PRESIDENTE**: No. Le voy a conceder 30 segundos más, pero no...

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Bueno, no las hubiera agrupado, en todo caso —¿me entiende, verdad?—, si no tengo más tiempo, lógicamente.

De aquellos 603 millones —y acabo ya con la ejecución—, había destinados para los primeros ejercicios, 2018 y 2019, 101 millones. Según su contestación, también me baso en sus datos, ustedes han llevado a cabo 23 millones, es decir, que, de 102, solo han sido capaces de gastarse 23, con unos presupuestos aprobados, que son los presupuestos vigentes del Partido Popular. Es decir, que sí tenían crédito.

Es decir, que solo han tenido, dada su dejadez y su poca visión, solo han gastado menos del 25% de lo que tenían presupuestado. Nuestra red atiende a más de 900 000 asturianos en 156 estaciones. Realmente necesita afrontar los graves problemas a los que se enfrenta: obsolescencia de infraestructura, saturación de líneas, necesidad de mejora en la integración urbana, renovación de material rodante, mejora de estaciones, mejora de servicios.

Insistimos: es un ruego, esta ya no es una pregunta, es un ruego: dejen vigente el plan que habían acordado el Gobierno de Mariano Rajoy y el gobierno socialista de Javier Fernández. Créame que Asturias lo merece.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias.

La verdad es que no voy a entrar en una lucha de millones para arriba o para abajo. Sí que le digo que hacer planes con unas cantidades para años siguientes es muy fácil cuando no hay que presupuestarlas. Eso lo hace cualquiera, y seguro de si sumamos las cantidades prometidas en años anteriores, lo mismo suman más que las disponibilidades presupuestarias de varios años acumulados.

En todo caso, los proyectos que son a medio-largo plazo seguirán su curso, y la verdad es que están fuera del ámbito de mi Secretaría general. Lo que sí es esencial para el ministerio es que las cercanías, los servicios que utilizan las personas hoy por hoy, tengan fiabilidad, y ahí sí que nos vamos a dejar la piel.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 16

También le querría decir que la ejecución de inversiones la llevan a cabo equipos técnicos, que son los mismos con el PP y con el PSOE. O sea que no es que sean más tontos o más lentos cuando están con un Gobierno o cuando están con otro.

Simplemente el plan de choque no es que vaya a parar ni a dejar de lado las inversiones que estaban previstas inicialmente, o en el plan del año 2017. Es un plan que lo que pretende es conseguir resultados a corto plazo, y no pensar que, con esas grandes inversiones centenarias a largo plazo, eso va a suponer una mejora real para los ciudadanos.

Muchas veces, si hiciéramos encuestas a los ciudadanos y les preguntáramos: «¿qué prefieres, que tu tren, el que usas todos los días, llegue a tiempo, o que construyan la variante norte de no sé cuántos?», él preferirá que su tren llegue a tiempo, y esa es la prioridad que hemos marcado, y es la que vamos a acometer.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Lorite Lorite para la siguiente pregunta.

El señor **LORITE LORITE:** Muchas gracias, señor presidente.

Señora Rallo, muchas gracias por su comparecencia y bienvenida a esta comisión, puesto que en el tiempo que llevo siendo parlamentario, es decir, la legislatura número 13 y lo que llevamos de la 14, aún no había comparecido usted en la misma, en la propia comisión.

Es verdad que durante una época la hemos visto a diario ofreciendo a la opinión pública datos estadísticos de movilidad, pero de control parlamentario poquito, señora Rallo. De hecho, es la primera vez que la veo en esta Cámara para dar explicaciones.

Señora Rallo, convendrá conmigo en que, cuando hablamos de transporte, hablamos de cohesión territorial, hablamos de vertebración social. **(Murmullos).**

Muchas gracias, señor presidente. Como le decía, señora Rallo, convendrá conmigo en que, cuando se habla de transporte, hablamos de cohesión territorial y hablamos de vertebración social, sin lugar a duda. Pero si hablamos de transporte con respecto a territorios que son extrapeninsulares, también tenemos un componente de conectividad que se aúna de una forma clarísima con la igualdad de oportunidades de las personas que residen en dichos territorios.

Es por ello por lo que en el mes de enero se reunió la cumbre de territorios extrapeninsulares, es decir, de los archipiélagos de Canarias, de Baleares y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla en relación al transporte y la movilidad, y esos responsables gubernamentales, esos responsables autonómicos trasladaron una serie de conclusiones con respecto a las bonificaciones de las tarifas o de los precios que aplican las aerolíneas entre estos territorios extrapeninsulares y la Península Ibérica.

Es que, como usted sabe —porque, además, estaba en ese momento en el ministerio como alto cargo—, ha habido una reducción paulatina de los precios de esos billetes o, mejor dicho, una bonificación que ya con la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado del año 2018 llegó hasta el 75%. Sin embargo, ha habido algún tipo de discrepancia o algún tipo de inconveniente en relación con esa bonificación, puesto que el precio de los billetes ha subido, y ha subido en un entorno del 25%, que en algunos casos llega incluso a cifras o a porcentajes del 48%.

Señora Rallo, como le decía, las conclusiones de esa Mesa básicamente eran que se constituya una comisión, una Mesa permanente con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los cuatro Gobiernos autonómicos para abordar esta situación, que se establezcan en determinadas rutas extrapeninsulares obligaciones de servicio público con unas tarifas máximas o unas tarifas de referencia y, desde luego, que se establezcan controles de esta situación y de la fijación, por tanto, de precios por parte de las aerolíneas, precios máximos o precios de referencia, como le decía anteriormente.

La pregunta es, precisamente, que, a partir de esas conclusiones, qué es lo que tiene previsto implementar el Gobierno, el ministerio, y si tiene previsto o no, y de qué forma, dar cumplimiento a la constitución de esa Mesa permanente y esos mecanismos de control.

Nada más. Muchas gracias.

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

En primer lugar, quiero indicar que vengo siempre que se me requiere. O sea, que, en ese aspecto, obviamente, no tengo ningún problema, he asistido una vez en calidad de secretaria general de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 17

Transportes en su momento, y ahora Transportes y Movilidad, y vendré siempre que se me requiera, por supuesto.

En cuanto al contenido de su pregunta, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana siempre ha tenido entre sus prioridades el garantizar la conectividad de todos los territorios extrapeninsulares debido a su singularidad. En esta línea, por supuesto, el ministerio siempre estudia con detalle y con cariño cualquier medida que se proponga para mejorar esta conectividad, analizando de manera global, porque así es necesario, sus efectos sobre el mercado, los efectos económicos, los efectos administrativos, el control en la aplicación de la norma y todos los aspectos relativos a equidad territorial.

En efecto, el ministerio recibió la declaración institucional de la Cumbre sobre el Transporte y la Movilidad de los territorios extrapeninsulares de 29 de enero del 2020, que, como ha indicado, recogía una serie de acuerdos, en los que había algunos relativos a los precios del transporte aéreo. Lo ha mencionado, el establecer obligaciones de servicio público en determinadas rutas con la península, sobre la base de tarifas máximas o tarifas de referencia, frecuencias mínimas o refuerzos estacionales, el hacer una fiscalidad del sistema del establecimiento de precios por parte de las compañías para que no se produzcan incrementos no justificados de las mismas, el dar a conocer públicamente las conclusiones de los estudios presentes y futuros de movilidad, y especialmente aquellos relativos al encarecimiento de los billetes, así como incluir en los Presupuestos Generales del Estado la exigencia de que la condición de residente se acredite al final del proceso de compra y no al principio, como ocurre ahora.

Yo creo que tenemos que ser todos conscientes de que la situación de conectividad, concretamente con Canarias, pero con todos los territorios extrapeninsulares, y la tendencia de los precios, desde enero del 2020 ha quedado rota cualquier tipo de tendencia, debido a la situación de la pandemia, debido al impacto que la misma ha tenido en todo el transporte aéreo y, desde luego, tanto desde el punto de vista de la demanda como desde el punto de vista de la oferta, la situación de las compañías aéreas.

Es necesario esperar a una estabilización del transporte aéreo para poder tomar cualquier medida de tipo estructural. En todo caso, ya el proyecto de presupuestos para el año 2021 recoge esa obligatoriedad de que la condición de residente se deba acreditar al final del proceso de compra y no al principio.

En todo caso, y ha mencionado esa indicación de crear una Mesa con todos los territorios extrapeninsulares, el ministerio ya tiene comisiones mixtas con los Gobiernos de Baleares y Canarias para hacer un seguimiento continuo de los mercados que denominamos subvencionados, para ver todas las condiciones de número de rutas, de número de usuarios y de precios de los billetes, y esa labor, que se continúa y se ha continuado haciendo durante toda la pandemia, nos permite obtener unos diagnósticos bastante certeros sobre lo que está pasando.

En estos momentos debemos dedicar todos los esfuerzos a recuperar, en la medida de lo posible y cuando sea posible, la normalidad, para que los transportes y las opciones que tienen los residentes en esos territorios extrapeninsulares vuelvan a niveles normales, que podamos decir que estamos ya en una velocidad de crucero, en una situación estable, y en ese momento veremos qué medidas de tipo estructural se puede plantear.

Pero tenemos un objetivo claro que seguro de compartimos, que es garantizar esa conectividad, teniendo en cuenta que también es necesario que, como gestores públicos, demos cuenta a la sociedad de la utilización de los recursos públicos, y debemos garantizar que se den en las mejores condiciones posibles.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, del Grupo Parlamentario Vox, la señora De las Heras Fernández, para la siguiente pregunta.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, presidente.

En 2010 el Ministerio de Fomento traspasó a la Generalidad los servicios de Rodalies. ¿Paro?

La señora **PRESIDENTA**: Prosiga, por favor. Disculpe.

En 2010 el Ministerio de Fomento traspasó a la Generalidad los servicios de Rodalies, y el Govern así asumió la gestión de los trenes, tanto horarios, frecuencias, tarifas, información, como personal. La titularidad de la infraestructura sigue correspondiendo a Adif, y la operadora del servicio es Renfe. Sin embargo, la Patronal de Fomento de Trabajo de Cataluña ha solicitado que se le transfieran las competencias de gestión en su integridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 18

Lo cierto es que, después de reclamar y conseguir la gestión de los trenes y el personal, ahora se quejan de las incidencias y de la puntualidad. Es decir, se quejan de las materias que son propias de su gestión, y la solución, según ellos, pasa por darles la gestión completa, el traspaso definitivo de competencias. Pero si no pueden gestionar parte, ¿cómo van a gestionarlo todo?

Como se ha podido comprobar, la propia experiencia nos ha demostrado que el traspaso de competencias, y por motivos políticos, que no de eficacia, solo sirve para devaluar el servicio y para que culpen de su nefasta gestión al Gobierno que se la cedió.

En 2016 los maquinistas convocaron jornadas de paro por incumplimiento del plan de empleo pactado, que afectaba a nada menos que 5200 trabajadores, otra vez por su catastrófica gestión. ¿A quién culparon? Al Gobierno. ¿La solución? Pedir más competencias.

En síntesis, vemos que el traspaso de la gestión solo ha generado incidencias, caos y una culpabilización al Gobierno. Efectivamente, en este punto les damos la razón, la culpa es del Gobierno, pero por haberle dado las competencias. Si un sistema fracasa, no cabe duda de que lo que procede es restablecer el sistema que funciona. En este caso, la transferencia ha generado incidencias en el servicio y en el personal, los únicos ámbitos sobre los que tenía competencia, por lo que esperamos que este Gobierno no sea el causante de que esas incidencias se incrementen cediéndoles la competencia íntegra.

Por último, y en relación con las competencias de puertos y aeropuertos, gestionan un alto porcentaje de PIB de Cataluña, tal y como sostiene la Patronal de Fomento de Trabajo, y es precisamente por ese motivo por el que quieren meter la mano en los puertos y en los aeropuertos. Quieren descentralizar las competencias para quedarse el control absoluto de las Administraciones, idealizando así esa ensoñación imaginaria que tienen de *Països Catalans*.

Pero ¿se imagina un puerto bajo el control —por poner un ejemplo— de Ada Colau? Se imagina las consecuencias que ello llevaría, ¿verdad? Que, por cierto, son precisamente las Administraciones autonómicas, según la Ley de Puertos, las que designan los vocales del Consejo Administración, siendo además que se reservan el presidente y cuatro vocales para sí, y un 33% para los municipios.

La descentralización de competencias es consecuencia de un sistema fracasado de autonomías que solo sirven para alimentar estómagos políticos a costa de la ruina del pueblo, y desde el Grupo Parlamentario VOX nos gustaría saber cuál es la intención de este Gobierno al respecto del traspaso de las competencias, tanto en Rodalies, en Cataluña, así como competencias de puertos y aeropuertos sitios en Cataluña, a la Generalidad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo para contestar la pregunta.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señora presidenta, señora De las Heras.

La Constitución establece en su artículo 148 las competencias que pueden asumir las comunidades autónomas, mientras que establece en el artículo 149 aquellas competencias que quedan exclusivamente para el Estado. Dentro de las competencias que quedan de manera exclusiva para el Estado están los puertos y los aeropuertos de interés general, así como los ferrocarriles y los transportes terrestres que se desarrollan en más de una comunidad autónoma.

En cuanto a los servicios ferroviarios que discurren íntegramente en una comunidad autónoma, no forman parte de esas competencias exclusivas del Estado, y en este sentido, efectivamente, el traspaso que se hizo a la Generalitat de Catalunya de las competencias relativas al servicio de transporte de viajeros, tanto de cercanías como de servicios de media distancia por red convencional, se llevó a cabo entre los años 2009 y 2010. No así las transferencias de personal. El personal sigue siendo de Renfe, que es una empresa estatal que actúa en todo el territorio nacional. Esta realmente es la situación.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rallo del Olmo.

Tiene la palabra la señora De las Heras Fernández.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchísimas gracias.

Nosotros queríamos saber la opinión del Gobierno acerca de si el material proporcionado a los transportistas de mercancías durante las primeras semanas del estado de alarma ha sido suficiente y ha puesto la salud de dichos trabajadores en grave riesgo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 19

Desde el inicio del primer estado de excepción, el Gobierno se olvidó de los profesionales del sector del transporte de mercancías por carreteras. En medio de todo el caos originado por el virus de origen chino, y consecuencia de la nefasta gestión del Gobierno, entre sus negligentes actuaciones destacamos el olvido de estos trabajadores, quienes no tenían dónde comer o asearse en plena pandemia, y con intensas jornadas de trabajo, jugándose la vida para llevar alimentos a los hogares.

El Gobierno abandonó a aquellos que, gracias a su trabajo y por el bien de todos, garantizaron la provisión de productos de primera necesidad, siendo un claro ejemplo de compromiso con el interés general, aun a riesgo de su propia salud.

Digo «a riesgo de su propia salud», pues, como sabrá, según la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España, este colectivo es uno de los que mayor tasa de contagio tiene.

La señora **PRESIDENTA**: Señora De las Heras, debe terminar, por favor.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Si me acaba de dar el turno. Es otra pregunta. **(Murmullos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Disculpe un segundo. **(Murmullos)**.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Como tengo la siguiente y ya había gastado tiempo en la anterior.

La señora **PRESIDENTA**: De acuerdo. Pues proceda. Disculpe. Gracias.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Sigo.

El 21 de marzo el Ministerio de Transportes se comprometió mediante BOE, es decir, en publicación en BOE, a la adquisición y distribución de 4 millones de mascarillas FFP2 a los trabajadores del transporte terrestre, viajeros y mercancías. Sin embargo, el 3 de abril, dos semanas después de su compromiso, diferentes asociaciones del transporte de mercancías por carreteras aseguraban que solo se habían recibido 2000 mascarillas en Castilla y León, y queríamos saber si así es como los protegen.

A la falta de previsión y provisión de todos los medios materiales para garantizar la salud en el trabajo de los transportistas y evitar la propagación del virus, se suma la descoordinación con las comunidades autónomas, el caos en torno a los talleres de asistencia y reparación de vehículos y en los de suministro de piezas y repuestos, la guerra de las ITV y el desamparo del Gobierno, viéndose los transportistas en la mayoría de ocasiones obligados a realizar la carga y descarga del material que transportan.

Nosotros fuimos los primeros en pedir, el 19 de marzo, la apertura de restaurantes o casas de comida en áreas de descanso y de servicio y acceso a los aseos, permitir las aperturas de talleres de asistencia en carretera al transporte de mercancías, dotarlos de material de protección, incluso mientras durase el estado de excepción, se suspendiese el pago de peajes para el sector del transporte de mercancías por carreteras, el aplazamiento del pago de las cuotas de financiación de *leasing* o *renting*, y proteger a los transportistas para que no fueran obligados a realizar las labores de carga y descarga, entre otras.

Es un verdadero drama el que están viviendo las familias que, siguiendo la tradición familiar, tienen su fuente de ingresos en esta noble profesión. Para finalizar, desde el Grupo Parlamentario VOX queremos agradecer a todas las empresas del sector y a sus autónomos el extraordinario trabajo realizado por quienes son un activo esencial —no cabe duda— en la lucha contra el virus chino y en el suministro de material básico, siendo claves en la distribución de víveres y otros productos y materiales fundamentales para que todos los ciudadanos tengamos cubiertas las necesidades básicas.

Por ello entendemos que este Gobierno no puede poner en riesgo su salud ni el futuro de una actividad clave de la que dependen miles de familias.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora De las Heras.

Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo para contestar la pregunta.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, señora De las Heras.

En primer lugar, compartimos el agradecimiento a todo el sector del transporte, tanto de mercancías como de viajeros, que durante todo el periodo del estado de alarma inicial y, desde luego, ahora, han mantenido su actividad para permitir tanto el transporte de las personas para las actividades esenciales como el abastecimiento del país.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 20

Estamos de acuerdo en que son actividades esenciales y que el sector ha estado, desde luego, a la altura de las circunstancias.

En cuanto a la referencia a la adquisición y reparto de mascarillas y material de protección durante las primeras semanas del estado de alarma, lo que quiero poner es en valor todo el esfuerzo realizado en un momento en el que no había disponibilidad en el mercado. Se llevaron a cabo actuaciones con una grandísima complejidad logística, y el coste fue asumido por el propio ministerio.

Gracias a este esfuerzo se materializó la compra de 13 millones de mascarillas y se procedió luego a su reparto, y desde aquí también mi agradecimiento a todas las personas de Correos, de distintas empresas de distribución, de comunidades autónomas y ayuntamientos, de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, de Protección Civil, que participaron de manera activa para permitir la distribución de todo este material de protección.

La distribución de este material, mascarillas y guantes que en ese momento parecían necesarios, afectó tanto al transporte de mercancías como al transporte de viajeros, y además se incorporaron los servicios que no son competencia del ministerio, los de comunidades autónomas y entidades locales, con las que hubo una perfecta coordinación durante todo el proceso y, desde luego, desde aquí también se lo agradecemos, y todo ello de manera gratuita. Por ello la valoración por parte del ministerio es muy positiva.

En cuanto al resto de cuestiones que ha afectado, visto desde ahora quizá no se sea consciente, pero cuando en el mes de marzo teníamos el país una situación muy complicada, en el ministerio se iban tomando decisiones día a día para garantizar la situación y las condiciones de los trabajadores del sector del transporte por carretera, y así nos lo han reconocido y nos lo han agradecido. Si bien cuando se toman decisiones tan rápido y se toman órdenes ministeriales que normalmente tardan ocho, primero en redactarse y luego en tramitarse, y hay que hacerlas de un día para otro, porque así lo exige la situación del país, es evidente que hay que actuar muy rápido, y así lo hicimos.

Cuando uno está en la gestión lo esencial es buscar la solución más adecuada en el momento y en el tiempo que hay disponible, y esa fue la prioridad. Entonces nos ha descrito un panorama que parece un poco apocalíptico, que para nada tiene que ver con lo que fue la realidad, la colaboración con el sector era diaria, hablábamos con ellos tres y cuatro veces a través de todas las asociaciones, y fuimos absolutamente receptivos a todas las peticiones que nos hicieron, y así se fue materializando por las diversas órdenes ministeriales que día tras día teníamos que hacer, elaborar y coordinar con las comunidades autónomas a toda velocidad.

Por tanto, entendiendo que, por supuesto, seguro que hubo posibilidad de hacer las cosas mejor, pero en el tiempo disponible y en las circunstancias, todos nos dejamos la piel en intentar que todo funcionara de la mejor manera posible, y así nos lo han reconocido.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rallo del Olmo.

Vamos a pasar ahora a la siguiente pregunta. Para ello tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

— VALORACIÓN DEL PROGRAMA OBJETIVO TREN SEGURO DISEÑADO POR RENFE PARA GARANTIZAR QUE SUS SERVICIOS SON OPERADOS CON LAS MAYORES GARANTÍAS HIGIÉNICO-SANITARIAS.

AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)
(Número de expediente 181/000461).

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente. Bueno, la pregunta es relativamente sencilla que es la valoración que hace el ministerio sobre el programa que ha puesto en marcha Renfe sobre el tren seguro.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señora presidenta, señor Ramos.

Pues la iniciativa Objetivo Tren Seguro de Renfe tiene por objeto, casi como su propio nombre indica, precisamente, ofrecer a los viajeros la máxima confianza a la hora de viajar, y poder recuperar así, cuando sea posible —que, desde luego, no es el momento—, sus hábitos de movilidad en el transporte ferroviario, un aspecto que, cuando sea posible, será clave para poder afrontar con éxito la vuelta a la normalidad.

La verdad es que, lamentablemente, no nos encontramos en el momento en el que estemos en la línea de querer o de estar en condiciones de incentivar la movilidad, pero sí que es necesario que aquellas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 21

personas que necesiten viajar y que estén autorizadas para ello lo puedan hacer en las condiciones más seguras posibles.

En este sentido, desde el principio de la pandemia Renfe ha extremado sus esfuerzos para la implantación de todas las medidas necesarias orientadas a ofrecer a los pasajeros un entorno seguro de viaje. En el marco de este programa, Renfe, como operador ferroviario, ha obtenido el certificado AENOR frente a la COVID-19 para el transporte de viajeros en todos sus servicios comerciales y avant, demostrando que los protocolos que ya estaban aplicando cumplen todas las recomendaciones y requisitos de los distintos organismos, tanto nacionales como internacionales, sobre transporte seguro.

Estos protocolos, que han sido certificados por AENOR a través de exhaustivas evaluaciones, tanto presenciales como documentales, contemplan todo el proceso de viaje de la persona desde incluso antes de entrar en el tren. De esta forma se incluyen los procesos de *checking*, el acceso a los trenes, la distribución de los pasajeros dentro del tren, la limpieza y desinfección del interior de los vagones, así como las medidas de protección y a los empleados, entre otras cuestiones.

Como saben, durante el viaje en tren es obligatorio el uso de las mascarillas por parte de todos los viajeros. Asimismo, y por razones de seguridad sanitaria, no se prestan a bordo servicios de restauración. Tampoco se realiza el reparto de auriculares ni de prensa, ni se venden artículos. Renfe distribuye toallitas desinfectantes a todos los viajeros que se encuentran a bordo, y se han reforzado de manera intensa las labores de higiene y desinfección en todos... en todo el material.

Además, se ha puesto en marcha un nuevo algoritmo recientemente para que durante el proceso de venta la adjudicación de las plazas se realice de modo que se trate de obtener la máxima distancia posible, siempre dentro del margen de ocupación del tren. Es decir, que, a la hora de realizar una compra, el sistema tiene en cuenta el estado de ocupación de las plazas cercanas y aloja a los viajeros de manera alterna, excepto cuando se compren varios billetes dentro del mismo proceso de compra. Por todo ello, la valoración de toda esta iniciativa es altamente positiva.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rallo del Olmo.

Tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias.

Bueno, nadie duda de que estamos en una época de retos. Estamos en una situación inédita, que no se había vivido en este país ni en ningún otro del mundo en la historia reciente, y hace muchísimos años, y estos retos lo que necesitan es que demos las respuestas adecuadas, y si los retos son importantes para cada uno de los ciudadanos, para cada uno de los sectores, estos retos son mucho más complejos en el sector del transporte, a nadie se le escapa.

El sector del transporte es el que se está viendo más afectado por la situación actual, pero, además, tiene los retos por delante que tenemos que conseguir y garantizar, primero, la seguridad de los ciudadanos que van a utilizar el transporte público, y que, además, quieren tener certidumbre de seguridad.

Yo creo que las cifras que conocemos cada día, lo que nos dicen claramente es que el transporte es seguro, y que los ciudadanos tienen que tener claro que en este país el transporte público es seguro. Es algo que es importante en la situación actual, en la que los ciudadanos no saben si determinadas actuaciones, determinadas actividades que hacen pueden ser seguras o no.

Por eso digo que tenemos un reto por delante, y los políticos tenemos la obligación de hacernos una serie de reflexiones. Aquí, y en esta Cámara y en esta comisión, hemos visto en algunas ocasiones, en la última Comisión de Fomento, cómo algunos partidos políticos, incluso algunos ciudadanos, incluso algunos territorios, piden que hoy en día Renfe ponga el cien por cien de los servicios ferroviarios que estaba antes de la pandemia.

Creo que tenemos la obligación aquí de hacernos la reflexión de qué supone eso. Primero, supone que estamos cargando a la compañía pública Renfe con unos costes mucho mayores que en cualquier otro caso y cualquier otro sector del transporte que existe a día de hoy, y tenemos que pensar en una cosa: a partir de este año, este país, igual que el resto de países europeos, entra en un proceso, que es la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril, y lo que yo creo que nos tenemos que plantear es que en ningún caso no podemos permitir que la empresa pública de transporte de viajeros por ferrocarril, la que tiene que garantizar a partir del año que viene, a partir del siguiente, la movilidad de los ciudadanos españoles, no tenga las mejores condiciones para competir con empresas, operadores extranjeros que van a venir a nuestro país.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 22

Porque nos podríamos encontrar con una situación que, por lo menos, este partido no quiere. Nos podríamos encontrar con una situación que creo que ninguno de los que están en esta Cámara nos podemos permitir, que es que tuviera una desventaja a la hora de competir con los operadores extranjeros.

Por eso hacemos esta reflexión, porque creo que puede ser muy bonito pedir actualmente poner el cien por cien de los servicios ferroviarios en cualquier situación, pero tenemos que entender que la situación actual no es la que era antes de la pandemia.

Nosotros seguiremos garantizando y seguiremos pidiendo a este Gobierno que haga dos cosas: primero, garantizar la movilidad de los ciudadanos. Creemos que tienen que garantizar la movilidad de los ciudadanos, y tienen que hacerlo en equilibrio con otra situación, que es que en algunos momentos tienen que garantizar la restricción de movilidad, y eso hace que las cosas se hagan mucho más complicadas.

Si a la vez tienes que garantizar que no haya una movilidad que expanda el virus, y tienes que garantizar que la gente que tenga que utilizar el transporte público lo pueda utilizar en las mejores condiciones, es un equilibrio que entiendo que el Gobierno tiene complicado, pero creo que tenemos la obligación todos los que estamos aquí, de hacernos la reflexión de las cosas que pedimos al Gobierno en algunas ocasiones, las consecuencias que puede tener para la empresa española que tiene que competir a partir de este año, y la situación que puede tener para las arcas públicas y para las condiciones de movilidad de este país.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Ramos.

Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidenta. Muchas gracias, señor Ramos.

Simplemente dos comentarios. El primero es que en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana estamos convencidos de que el transporte público tiene que continuar siendo la columna vertebral del transporte, principalmente en los entornos urbanos y metropolitanos, y tanto todas las Administraciones, desde luego, Renfe en el transporte ferroviario de su compañía, pero también tengo que decir que las Administraciones locales y autonómicas en el ámbito de sus competencias y los operadores privados que prestan servicios de viajeros están haciendo un tremendo esfuerzo por garantizar, por estar a la última en la implantación de medidas de seguridad para facilitar que el transporte se pueda realizar en condiciones de seguridad.

El segundo comentario en cuanto a Renfe, que, efectivamente, tiene que estar preparada para competir en pocos meses con otros operadores en el proceso de liberalización que se ha cometido, porque se considera que será positivo para los usuarios, porque la competencia siempre lleva a un incremento de los servicios y también, previsiblemente, a una reducción de los precios.

Está preparándose Renfe, está preparándose de manera intensa. Tiene elaborado un plan estratégico que permitirá que pueda ejercer todas sus capacidades y su *expertise* en servicios tan relevantes como son los de alta velocidad, y que presta de manera tan eficiente y con tanta calidad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias por su asistencia y por sus respuestas, señora Rallo del Olmo, y hasta la próxima.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias y buenas tardes.

La señora **PRESIDENTA**: Igualmente.

Damos ahora la bienvenida a nuestro presidente de la comisión, que vuelve.

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos.

Disculpadme, pero es que hay otra comisión y me tocaba acercarme, que tenía pregunta allí también, y tendré que alejarme... No sé si estaremos a punto de votar allí también, o sea que coincidencia.

Damos las gracias a la señora Rallo, y hace presencia el señor secretario regional de Infraestructuras, don Sergio Vázquez Torrón, al que le damos las gracias también por su presencia aquí para responder a las cuestiones de los señores y las señoras diputados y diputadas.

Tiene la palabra el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Muy buenas tardes, señor presidente, señorías.

Doy por reproducida la pregunta a don Sergio Vázquez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 23

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Vázquez?

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Sí, es que voy a beber un poquito. (**Murmullos**).

Buenas tardes a todos y a todas. Presidente, diputado, su pregunta oral formulada es sobre los motivos por que el Gobierno está demorando la A-76 y la A-56, esas autovías.

Le voy a dar información objetiva sobre las dos autovías. Vamos a comenzar por la A-76, como usted sabe, la autovía Ponferrada-Orense. La planificación de esta autovía de 125 kilómetros se remonta al año 2005, cuando se incluyó por primera vez en los planes del anteriormente conocido como Ministerio de Fomento, que hoy es el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Se planteó, como sabe, como un eje vertebrador para el sur de Galicia y para la conexión de Castilla y León con la meseta, y de alguna forma se planteó aprovechando la calzada actual de la Nacional 120, aunque la orografía de la zona de la que estamos hablando aumenta claramente la complejidad de la actuación, y a eso me referiré después.

Los 125 kilómetros de trazado se dividen en 13 tramos, que podemos agrupar en tres grandes partes. Entre Ponferrada y El Barco de Valdeorras están en redacción los proyectos de los 3 tramos en los que se ha dividido el trayecto. Entre El Barco de Valdeorras y Monforte de Lemos, los 9 tramos cuentan con orden de estudio, y en agosto de 2018 hemos iniciado la redacción del proyecto de la variante de Monforte, que es, por tanto, el tramo de superiores tráficos donde conecta la A-76 con la A-72.

Finalmente hay que destacar que en el tramo Monforte de Lemos-Orense existe lo que diríamos una problemática, aunque yo no le llamaría tal, ligada a la declaración en trámite, tanto como bien de interés cultural como su promoción para su declaración como patrimonio de la humanidad, lo que hace que sea una zona que tenemos que preservar paisajística y medioambientalmente, y que merece todo su apoyo antes que iniciar una actuación.

Quiero trasladarle una cuestión. Yo sé que usted ha preguntado varias veces por esta autovía en los últimos meses, preguntas escritas y orales, pero que considero importante, y es la problemática de la diferencia entre el presupuesto entre estudios informativos y los de los proyectos.

Quería destacar que durante la redacción de los proyectos se ha producido un importante incremento de su coste respecto al que se estimó en este informativo. El estudio que, como sabe, se aprobó definitivamente en el 2014. Estos incrementos oscilan entre el 218% de algunos tramos, como el de Villamartín de la Abadía-Requejo, al 27% de otros tramos como Requejo-La Vega de Cascallana.

Estos incrementos hacen que, entre otras cosas, tengamos que modificar los actuales contratos de redacción para adaptarlos a los nuevos condicionantes, y tenemos que analizar los proyectos y ver qué ha pasado, porque no se pueden acometer estas obras de hasta 27 millones de euros por kilómetro sin estar seguros de que todo está realmente bien definido.

Quiero aclararle que cuando hablamos de 27 millones de euros por kilómetro estamos hablando de una cifra que supera, que duplica lo que viene siendo la media en autovías de difícil orografía como esta. O sea, que es una cantidad realmente importante. Lo que quiero decirle es que, en cualquier caso, cualquier paso que vemos en la redacción de este proyecto tiene que estar suficientemente consolidado.

El señor **DELGADO ARCE**: Del A-56 no me ha...

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

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Ah, sí. Me había preguntado también por la A-56, efectivamente.

Con la A-56, usted sabe mejor que yo que ha tenido un desarrollo extenso en el tiempo. La aprobación de los estudios informativos correspondientes a la A-76 también se retomaron a 2006 y 2007. Se licitó un tramo en 2008, y en el contexto de la crisis y la bajada de presupuestos en carreteras, que no ha sido menor, no fue posible la licitación de nuevos tramos, y hubo un momento en que se paralizaron esas obras.

Si bien, aunque no estamos en los niveles anteriores de la crisis, está claro que el presupuesto de la Dirección General de Carreteras no se ha recuperado con sus niveles. Pese a ello, hemos hecho el esfuerzo para retomar las obras que quedaron paralizadas, y por ello, como usted sabe, hemos puesto en servicio el tramo de la A-56 San Martiño-A Barrela hace apenas un mes, creo recordar.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, señor presidente, señorías, señor Sergio Vázquez, secretario general. Yo vengo a decir claramente, sobre la A-76, a denunciar en esta comisión el mayúsculo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 24

desinterés del ministerio del que usted forma parte, de una manera muy especial de la Dirección General de Carreteras, por la falta de impulso y la dilación de los trámites de esta autovía protagonizado por la Subdirección General de Proyectos de esa misma dirección general, que está frenando en seco y de forma deliberada cualquier actuación que suponga un avance real de esta autovía, y esto nada tiene que ver con la pandemia, porque todo esto viene produciéndose antes del mes de marzo de 2020.

El ejemplo más patente es el tramo A Veiga de Cascallá-O Barco, el tramo orensano de 8,4 kilómetros. El 10 de mayo fue aprobado el expediente de información pública de este tramo. Su antecesor, el mismo secretario general del ministerio, don Javier Izquierdo, que nos honró con la Presidencia de esta comisión también, cuando fue alto cargo, manifestó aquí, el 18 de octubre de 2018, que se finalizaría la redacción del proyecto constructivo de este tramo en mayo del 2019, con la misma información que tiene usted suministrada por los mismos técnicos del ministerio del que usted hoy forma parte.

En julio de 2019 nos dijeron, en una respuesta escrita, que tenían que someter a información pública un enlace, un pequeño enlace de acceso a Biobra. En septiembre de 2020, es decir, más de un año después, en una respuesta a una pregunta escrita de este diputado, nos contestan que están ahora modificando un contrato de consultoría, es decir, el tramo más avanzado, el que tiene más posibilidades de ser objeto de licitación y que podría haber sido licitado el año 2019, ustedes deliberadamente lo están aplazando *sine die*, y el colmo de los colmos es: en el Presupuesto General del Estado que ustedes presentan ayer consignan para este tramo 100000 euros, cuando en el presupuesto del año 2018 tenía este mismo tramo 3 millones de euros.

Es significativamente un maltrato y un desinterés que quiero poner de manifiesto, y lo único que le pido es que rectifique y tomen medidas, porque esto que está reclamado por los dirigentes socialistas de esa comarca, entre ellos alcaldes, tiene que verse solucionado.

Respecto de la autovía Ourense-Lugo, la A-56, yo compartí con usted la puesta en servicio el pasado 23 de septiembre del tramo San Martiño-A Barrela entre las provincias de Lugo y de Ourense. Pero la A-56 es algo más que ese tramo. Hay uno que está absolutamente maduro. Es el primero, es el tramo de la circunvalación de Ourense, de la variante de Ourense, el tramo Eirasvedras-Quintela, que es un tramo urbano que tiene una intensidad hoy de 10000 vehículos/día, que es el más urgente y el más prioritario.

Sepa usted que ese proyecto de ese tramo está aprobado desde el 22 de abril del 2019. Sepa usted que el 21 de noviembre de 2019 publicó el *Boletín Oficial del Estado* el anuncio de su ministerio de sometimiento a información pública previo a la ocupación de bienes y derechos afectados, y que cuando todos estamos esperando ver una cantidad en el presupuesto de 2021, que posibilitara la licitación de esta actuación, nos encontramos con 250000 euros, cuando el presupuesto del año 2018 tenía una cifra de 2500000 euros.

Usted mismo dijo en el acto de puesta en servicio de San Martiño-A Barrela que tocaba la priorización de los tramos más urbanos. Esta es la respuesta presupuestaria de su Gobierno. Es indignante, y yo le transmito la indignación de los ourensanos en relación con este tema. Es simplemente inaceptable, y creo que ustedes deben de ponerle una solución inmediata y revisar por qué se están boicoteando administrativamente desde su ministerio, desde la Demarcación del Estado de Carreteras en Galicia, desde la Subdirección General de Proyectos, todo lo que tiene que ver con estas infraestructuras. Así se lo demando, con vehemencia, con cortesía y, además, porque tenemos un histórico de reclamaciones...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado Arce, tiene que terminar, por favor.

El señor **DELGADO ARCE**: De reclamaciones constantes que así lo acreditan. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Le queda uno diez. Minuto diez, digo, de los cinco que tenía.

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Gracias.

La verdad es que yo he tratado de exponerle algunas razones que considero importantes sobre el estado de los proyectos. La vehemencia no es una cualidad ni positiva ni negativa, usted la ha aplicado. Yo quizás algunas palabras las matizaría. Quiero decir que estamos boicoteando esta actuación...

Bueno, está en su derecho. Me parece quizá un tanto exagerado. Pero entiendo que es la lógica parlamentaria. Yo entiendo que su preocupación por estas actuaciones tiene un rasgo claramente intermitente. Es habitual, no se lo voy a negar. Sobre la A-76, 66 preguntas entre orales y escritas con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 25

Gobiernos del PSOE, 2 preguntas escritas con Gobiernos del PP. 20 años de diputado lo han repartido... **(Murmullos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Un segundito, señor Vázquez. Pero, señor Vázquez, un segundito...

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Le quiero decir que es normal. Es normal, pero es una preocupación intermitente. Entonces, como usted habla de boicotear, usted a lo mejor se boicoteó a sí mismo como diputado cuando estaba su Gobierno y podía influir en que estos proyectos saliesen hacia adelante.

De todas formas, me pregunta por dos autovías, y la realidad es que, sobre una, hemos ejecutado, en estos dos años y medio, la mitad de ese tramo para ponerlo en servicio, y sobre la otra, en la zona de Valdeorras, del Barco de Valdeorras, hemos licitado la circunvalación. Es decir, algo hemos hecho en dos años y medio con estas autovías.

De todas formas, yo creo que tenemos que, más allá del debate y de cuando estoy en la oposición pregunto, ser conscientes de la **(No se entiende lo que dice)** que estamos. Nosotros hemos heredado 36000 millones...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): 36000 millones de actuaciones en proyecto. Esa es la realidad. 36000 millones en carreteras. El presupuesto de carreteras son 2000 millones. Entonces, todos tenemos que hacer el esfuerzo de priorizar.

Desde luego, esta autovía es importante para este Gobierno. En ninguna forma la estamos boicoteando.

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

Sí que rogaría, por favor, para las siguientes preguntas, que no interfieran en un debate, sino simplemente el que pregunta, pregunta; y el que responde, responde, cada uno en su propio turno. **(Murmullos)**. En todos los turnos, digo. Le digo que procuremos llevar esta sesión en ese trámite.

Tiene la palabra nuevamente el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, señor presidente. Reproduzco la pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Su pregunta habla de motivos del incumplimiento del cronograma para la conclusión, antes de que finalizase el año 2019, de las obras de la línea de alta velocidad a Galicia entre Pedralba de la Pradería y Ourense, así como fecha de su finalización.

Esta es su pregunta, y lo único y lo primero que quiero hacer es agradecerle sinceramente que me haga esta pregunta, porque me va a permitir hacer algo que considero importante en sede parlamentaria, y es reconocer el trabajo de los técnicos del ministerio, de la Agencia de la Seguridad Ferroviaria, de las empresas privadas, de Adif, por hacer realidad esta semana la puesta en servicio del tramo de 110 kilómetros entre Zamora y Pedralba, y la puesta en servicio de ERMTS nivel 2 desde Olmedo.

Quiero simbolizar este reconocimiento en dos ingenieros: Juan Pablo Villanueva e Isabel Pardo de Vera, que han trabajado en Adif desde casi las primeras etapas de la obra, empezando en posiciones de escala básica, y culminando ahora las complejas puestas en servicio desde la Dirección General de Construcción y la Presidencia. Lo han hecho con Gobiernos del PSOE, con Gobiernos del PP, y ahora con un ministro socialista.

Ellos y a todas las personas que han dado lo mejor de su talento y su tiempo para que esto sea una realidad, no se merecen que entremos en debates parlamentarios sobre cronogramas, sobre retrasos de unos meses, y estresando continuamente el trabajo de los técnicos. **(Murmullos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

Oiga, usted es un cargo ministerial, usted viene a responder aquí. La pregunta es pertinente y es correcta. Las dos personas de Adif a las que usted ha citado han sido felicitadas personalmente por mí el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 26

otro día, con motivo de la puesta en servicio del tramo Zamora-Pedralba. Les conozco, probablemente, antes que usted, y les valoro mucho. Pero si usted cree que porque ostente un cargo no tiene que venir a responder, se equivoca de medio a medio.

Los parlamentarios estamos para controlar la acción del Gobierno y, además, en positivo, porque yo estoy muy orgulloso de esta línea de alta velocidad que vengo impulsando desde hace 20 años que soy diputado en esta comisión, y trabajando cuando no había absolutamente nada.

Dicho esto, la pregunta tiene que ver con la circunstancia de que don José Luis Ábalos, nuestro ministro —porque es el ministro de todos los españoles—, en su primera comparecencia aquí, en la comisión, nos dijo claramente que esperaba que la finalización de las obras del tramo entre Pedralba y Ourense, que es por el que pregunto, no por el otro, estarían finalizadas en el año 2019.

Esto no sucedió. El pasado 26 de octubre de 2020, el señor ministro, en ese acto de Zamora al que no tuve posibilidad de ir por culpa de las restricciones de la pandemia, nos dijo a todos los españoles a través de una nota de prensa que esperaba que las obras concluyeran a finales de este año, y que se pusieran en servicio dependiendo de lo que diga la Agencia de Seguridad Ferroviaria en el segundo semestre del 2021.

Pues bien, se habló de que se trabajaba a un ritmo intenso, de que las obras son complejas, y yo sé perfectamente que son complejas, y estoy orgulloso de la ingeniería española, de las empresas españolas que están trabajando, tanto o más que usted.

Dicho esto, lo cierto es que tenemos informaciones que ponen en cuestión el que realmente se puedan finalizar en el año actual las obras entre Pedralba y Ourense. Entre otros, por ejemplo, hay un contrato de Catenaria que tiene una prórroga hasta junio del 2021, que me gustaría que usted me confirmase.

Hay otros signos de que eso puede ser así, así que simplemente le pido si me puede usted concretar si se mantiene eso, porque me gustaría tener la respuesta.

Después, en relación con el último tramo, que no se ha ejecutado todavía, de la variante exterior de Ourense, que se acaban de consignar 29 millones de euros, lo cual a mí me agrada, en el presupuesto de 2021, tengo que decirle que si se van a dar pasos —le preguntó— en el año 2021 para licitar esta obra. Porque le recuerdo que, en el *Diario Oficial de la Unión Europea* del 7 de marzo de 2019, decían que iban a licitar esta obra ya en julio de 2019, lo cual no ocurrió.

Finalizo, presidente, interesándome también por una serie de actuaciones de integración ferroviaria y de remodelación de la terminal ferroviaria en la estación de Ourense, cuyo proyecto tiene que ser presentado desde hace meses, y del que no tenemos noticias. Me gustaría tener información al respecto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Me alegro de que se sienta orgulloso de lo que se está haciendo, la verdad. Me gustaría que su tono reflejase ese orgullo, pero cada uno es como es, y no pasa nada.

De todas formas, voy a dar la información. La llegada de la alta velocidad a Galicia, como usted sabe, es algo progresivo. Desde esta semana las ciudades de Galicia han recortado su tiempo: desde Ourense 40 minutos hasta Lugo y Pontevedra, que pueden ver recortado su tiempo de viaje en una hora.

Como usted ha dicho, nuestro ministro ya anunció que las previsiones son que tengamos la finalización de estas obras —del tramo Pedralba-Ourense— por las que hoy me pregunta, a finales de año —las obras—, iniciando entonces el proceso de puesta en servicio que, como sabe, tiene su complejidad, ha aumentado su complejidad.

A mí no me gusta, y, además, como presidente a la Agencia de Seguridad Ferroviaria también, como cargo de la Secretaría General de Infraestructuras, poner el calendario, y no me gusta jugar con la presión de los calendarios. Sinceramente, no me gusta.

Esto no es no rendir cuentas. Es que hay procesos técnicos, tecnológicos, que están sujetos a una incertidumbre, en la que puede haber —lógicamente— desviaciones, y después posiblemente rendimos cuentas. Sinceramente, me cuesta trabajo entender que se pueda hablar de retraso, cuando estamos hablando de unos meses en una infraestructura que se planificó hace 30 años, que lleva 15 años en ejecución, y que tantas historias hay, y que, como usted sabe perfectamente, porque ha sido diputado todo este tiempo en el que esta infraestructura se ha desarrollado, no siempre ha sido así.

Ha habido épocas que podemos encuadrar del 2012 al 2015, en que las obras estaban empantanadas, con contratos sin resolver, y ha sido una auténtica crisis. Yo no sé si usted estaba igual de activo, pero es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 27

verdad que nunca... Pues me alegro. Me alegro, porque es importante. Se lo agradezco, y seguramente haya hecho una buena labor.

Lo que quiero decir es que no estamos en esta situación. Ahora estamos en una situación en que la llegada de la alta velocidad a Galicia es una realidad inminente, una oportunidad que tenemos que aprovechar todos los gallegos, y todos ser exigentes con nosotros mismos, y tenemos que dar razones para aquellos que cuestionaban en alguna forma la rentabilidad de esta línea, y trabajar para que esto sea una realidad.

Como le he dicho, es algo progresivo, y seguiremos trabajando en actuaciones como las que usted me relaciona, de las intermodales, de las estaciones, porque no acaba. El compromiso de este Gobierno y de los siguientes Gobiernos con la modernización ferroviaria de Galicia no acaba cuando lleguemos a Ourense. Va a seguir. Tenemos que seguir trabajando en renovar algunas vías, seguir trabajando en las estaciones, y también el material rodante. Va a ser algo progresivo, y cada vez los tiempos serán mejores, y el servicio, mejor.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Delgado, tendría 30 segundos más, por si los quisiera gastar, que puede hacer uso de ellos.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí.

Yo he preguntado sobre finalización de obras, porque yo sé —igual que usted, don Sergio— que la Agencia de Seguridad Ferroviaria tiene sus plazos, sus trámites, y lo último que se me ocurre es apurar cualquier trámite de esos. He estado en comisiones de investigación de accidentes, y sé muy bien lo que digo.

Le he preguntado cronograma de finalización de obras, y si se ratifican manifestaciones del señor ministro y de sus altos cargos, porque me preocupa, y porque estoy obligado, como parlamentario, a traer las inquietudes de la gente aquí, y preguntar a un alto cargo del Gobierno es un derecho, y a usted no le debe molestar el que lo hagamos. Por favor, acostúmbrese a eso.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): No quiero entrar en un debate, pero creo que he respondido a la fecha de finalización de obra, y no, no me molesta, de verdad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Siguiente pregunta. Tiene la palabra el señor Vicente Biondi.

El señor **VICENTE VIONDI**: Buenas tardes. Gracias, presidente, y gracias al secretario general por acompañarnos en esta comisión.

Lo primero, la pregunta estaba formulada a con el nombre de Estación Chamartín, y tengo que decir que, en primer lugar, es dar la enhorabuena al Gobierno por la decisión que tomó hace unas escasas semanas, de cambiar la denominación y pasar a llamarse Estación Clara Campoamor. Creo que es un buen momento aprovechar esta comisión para recordarlo.

La estación de Chamartín —Clara Campoamor— creo que es obvio reiterar que es de vital importancia para la ciudad de Madrid, pero me atrevo a decir que no solo la ciudad de Madrid, sino para el conjunto de España y la movilidad ferroviaria. Además, está enclavada en el eje de Castellana Norte, un futuro desarrollo urbanístico en el cual la operación Chamartín es clave fundamental y, además, es un nodo de intermodalidad de todos los transportes de la ciudad de Madrid, de la región y también de España. Abarca desde la alta velocidad hasta las cercanías, pasando por la red de metro.

Además, viene reflejado ya en los Presupuestos Generales del año 2021, ya vienen cuantías relacionadas con la estación de Chamartín. A mí me gustaría que el Gobierno, el secretario general, nos detallara con más concreción lo que se va a llevar a cabo en la estación de Chamartín —en la estación Clara Campoamor—, y también me gustaría resaltar algunos aspectos.

En Madrid hemos oído durante demasiado tiempo a demasiados dirigentes del Partido Popular decir que el gobierno socialista no invierte en esta comunidad, y la verdad que, de las palabras a los hechos, varían bastante, porque las grandes infraestructuras, los grandes elementos de movilidad que se han hecho en esta Comunidad Madrid siempre han venido de la mano de gobiernos socialistas. Esas son las referencias reales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 28

Además, la herencia que nos deja el Partido Popular es de grandes infraestructuras, el fracaso de las radiales de peaje, y nos deja cientos de promesas de ministros del Partido Popular. La señora Ana Pastor y el señor Iñigo de la Serna acumularon 10000 millones de promesas en inversiones en Madrid en los años en que estuvieron al frente, y si nos vamos a elementos ferroviarios, el cercanías y el alta velocidad, ha quedado demostrado que muchos de los planes y promesas que hicieron no los llevaron a cabo.

Así que yo le invito al Gobierno y, además, le animo a difundir que este gran proyecto para la ciudad de Madrid, y que además hago extensivo para el conjunto de España, sea difundido con mayor fuerza y con mayor profundidad en el conjunto de la ciudadanía. La estación Clara Campoamor va a ser —y tiene que ser— un gran referente de la nueva movilidad que está promoviendo este ministerio y este Gobierno. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.
Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Gracias. Yo le agradezco también que me dé la oportunidad para hablar de esta actuación, que, efectivamente, por el debate en torno a una actuación que lleva décadas en desarrollo, a veces se desvirtúa de lo que es realmente para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Esta actuación para nuestro ministerio, para el Gobierno de España, es sobre todo una actuación de impulso y de revolución del transporte público en la ciudad de Madrid, y por qué no decirlo, también en el conjunto de España, por el componente que tiene, de conexión Madrid con todas las líneas de alta velocidad. Es una operación, más allá de las connotaciones urbanísticas que podrían tener, una operación de impulso del transporte público.

Me atrevería a decir que, sin duda, va a ser la actuación más relevante en materia de transporte público desde la construcción de la nueva terminal de Barajas, de la T-4 en Madrid, y yo creo que estarán todos conmigo en que la estación de Chamartín actual no es propia de una capital europea como es Madrid, que además es una ciudad con más conexiones de red ferroviaria de alta velocidad de Europa.

La estación de hoy que tenemos es una estación diseñada en los años del *boom* del automóvil. Está bien resulta para acceder en coche, pero no está bien resuelta, eso sí, para los peatones, para los modos de transporte colectivo. Es decir, necesita y lleva demasiado tiempo en esta situación, y necesita una transformación integral, que es lo que va a ser la nueva estación de Chamartín Clara Campoamor.

El futuro complejo ferroviario servirá, como decía, para articular la movilidad de este gran proyecto, y será el origen de una nueva red de transporte público, y es que en Chamartín podrán confluir nada menos que todos los servicios de alta velocidad ferroviaria del país, todas las líneas de cercanías de Madrid, a excepción de la C-5, varias líneas de metro que se van a ir incrementando en sus conexiones, y autobuses urbanos y metropolitanos. Es decir, va a aglutinar todas las formas de transporte público.

En este contexto, nuestro ministerio y Adif Alta Velocidad Estamos trabajando para... Estamos iniciando un concurso internacional para esa transformación integral y su integración urbana, con un importe global en este concurso, de 30 millones de euros, de 29,4 millones de euros, en un concurso internacional que participará un jurado compuesto por miembros del ministerio, de Adif, de la Administración local y de la autonómica y de los colegios profesionales.

Lo que queremos hacer con esta fórmula es seleccionar de la forma más objetiva y transparente a un equipo multidisciplinar formado por los mejores especialistas y profesionales de la arquitectura, la ingeniería y el urbanismo como disciplinas más destacadas del proyecto. Va a ser un nuevo icono, pero no un icono simbólico, sino un icono que dé servicio realmente a Madrid, que conecte también con la otra gran estación que tenemos en Madrid, que es Atocha, porque realmente de lo que estamos hablando en el fondo es de una sola estación con dos terminales: Atocha y Chamartín, y, de alguna forma, este túnel que estamos haciendo que los conecta, va a hacer que, con el escenario de la liberalización ferroviaria, se puedan mejorar los servicios y las conexiones de Madrid con el resto de España.

Es, en definitiva, una actuación al servicio del transporte público, que va a dignificar esta parte del norte de Madrid. También le digo —y sé que lo hemos hablado algunas veces— que el Gobierno y el Estado, Adif y todas sus empresas públicas también tienen un compromiso con el sur de Madrid, en el que vamos a trabajar, porque tienen que estar las dos zonas equilibradas, y por eso también Atocha va a recibir nuestra atención, porque creemos que en este nuevo escenario de políticas de agenda urbana, el equilibrio territorial entre norte y sur no solo tiene que ser entre territorios de España, sino también en nuestras ciudades, sobre todo grandes ciudades, en las que vemos que a veces las infraestructuras de transporte son una brecha física de desigualdad, y que tenemos que corregir.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 29

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias, presidente, nuevamente.

Hay que remontarse a los primeros años 90 en la Comunidad de Madrid para conocer la primera experiencia en movilidad sostenible, que fue el carril bus-VAO que se llevó a cabo por un ministro socialista, por el señor Borrell, en la autovía A-6.

Esa actuación, que está empañada en el tiempo en el que se llevó a cabo, fue una auténtica revolución en la mejora de la accesibilidad de muchos madrileños y madrileñas a la entrada y a la salida de la capital. Desde hace más de 25 años no se lleva ninguna actuación de ese tipo en las autovías de entrada y salida a Madrid, y cualquier madrileño y madrileña puede comprobar, tanto usuario del vehículo privado como del transporte público, las graves dificultades que hay en algunas de estas vías, y una en concreto es la autovía A-2, la que trata y afecta directamente a más de 800000 personas en el Corredor del Henares.

Ciudades tan importantes como Alcalá, con más de 200000, o Torrejón de Ardoz, Coslada, San Fernando, un buen número de vecinos y vecinas de esos municipios llevan reclamando desde hace tiempo una inversión, ese bus-VAO en la A-2. Nos consta que el Gobierno lleva trabajando sobre ese proyecto bastante tiempo, y he de decir que la información que disponemos hasta ahora es que este bus-VAO, aparte de poner ese aporte de movilidad sostenible, de mejora del transporte público y del acceso a la ciudad de Madrid, significa un proyecto pionero e innovador en España, y yo creo —y así lo ve mi grupo parlamentario— que una medida que se hace de este tipo, que además está pensada por y para el transporte público, que afecta a tantos miles de personas, tiene que arrancar lo antes posible.

Le pedimos que nos explique la situación en que está este bus-VAO. Le pedimos, además, y le animamos a que acciones similares se lleven a cabo en otras autovías de entrada y salida en Madrid. Durante muchos años en los presupuestos del Partido Popular se nos aparecía en algunas partidas y se anunciaban estos carriles bus, pero nunca vimos nada más que un papel y que una promesa.

El bus-VAO de la A-2 es una realidad, viene recogido en los presupuestos del año 2021, y, además, desde aquí le emplazo al Gobierno que acabe de llegar al acuerdo con las otras Administraciones, porque aquí tienen que colaborar, y miro directamente al Gobierno de la Comunidad Madrid, a la señora Díaz Ayuso y al señor Almeida, que dejen las barricadas, que se pongan a colaborar, porque esta medida es fundamental para la movilidad sostenible de más de 800000 madrileñas y madrileños en su día a día.

Estamos hablando de personas que, para moverse entre su puesto de trabajo o cualquier acción en la ciudad de Madrid, ahora mismo en el Corredor del Henares se tarda más de 50 minutos— una hora. Con ese bus-VAO puede haber perfectamente personas que ganen más de media hora a través de la movilidad sostenible, a través del transporte público, en su vida, y eso, al final, en una región metropolitana como es la Comunidad de Madrid, es calidad de vida.

Gracias.

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

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Sí. Gracias, presidente.

Diputado, de verdad le agradezco, claro está, que se interese por esta actuación que, si bien en el ámbito presupuestario, acostumbrados a las grandes cifras, a veces, que maneja este ministerio, no tiene un impacto, una dimensión muy, muy relevante, sí que desde el punto de vista cualitativo, y por todo lo que refleja de por dónde tiene que ir —yo creo— la política de movilidad viaria en el futuro, es un punto de referencia que nos va a marcar un camino, yo creo, efectivamente.

Usted ha hablado de la importancia del acceso de A-2 y de toda la zona del Corredor del Henares, la que afecta a muchos cientos de miles de personas que cada día se tienen que desplazar para ir a trabajar y, de alguna forma, gastar un tiempo de su vida en desplazarse, que al final es un tiempo que nadie te devuelve. Entonces, estamos hablando de la calidad de vida de las personas.

Esta actuación, yo le voy a comentar un poco la situación en la que ésta, y un poco de lo que es, porque usted ha hablado del bus-VAO que, efectivamente, se puso en la década de los 90 en la A-6. Este bus-VAO es diferente, porque aquí no se prevé una separación física entre el carril reservado y el resto de los carriles de la calzada, sino que se proyecta un sistema de información al usuario mediante una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 30

señalización luminosa variable apoyada por una señalización fija horizontal y vertical, con el objetivo de indicarles el estado de situación del carril reservado y su uso con la máxima cobertura.

Es decir, no es el tradicional carril bus, que tienes una barrera física, sino que hay unos indicadores, que no va a funcionar las 24 horas del día, sino en determinadas franjas horarias, en las cuales es más necesario. Por eso es muy importante que en esta colaboración entre varias Administraciones también esté la Dirección General de Tráfico, porque ahí tienen su papel, y digamos que va a ser un trabajo en el que todos vamos a aprender, y que al principio va a haber unos costes de aprendizaje para las Administraciones implicadas, pero también para los usuarios, porque es algo que alguien que coge un automóvil en su día a día no estará acostumbrado a ver.

Es decir, es un carril indicado con luces, específico para vehículos de alta ocupación. Es realmente algo nuevo. Por lo tanto, es una experiencia que nosotros queremos ver como una experiencia que nos sirva para desarrollar futuras actuaciones, no solo en el ámbito de la ciudad de Madrid, que ahí podríamos ver en qué otros grandes accesos a Madrid se podría hacer, sino es una actuación, sobre todo, reservada para grandes ciudades, pero que sí que se podría emplear a muchas otras, y que, de alguna forma, permite lo que nos permite la digitalización de las infraestructuras viarias, que es mejorar la capacidad de la vía, invertir en hormigón para entendernos, es decir, el gran reto que tenemos en movilidad urbana es aumentar la ocupación de los vehículos.

De media, un vehículo está ocupado por 1,2 personas. Este es el drama, es el problema. Es decir, va solo prácticamente una persona por vehículo. Si conseguimos meter a más gente por vehículo, realmente no haría falta hacer nuevos carriles, nueva infraestructura y, por supuesto, con todos los condicionantes que tiene eso para la ocupación del espacio público, para la contaminación. O sea, que es un reto importante.

¿En qué estado estamos? El 21 de octubre se firmó un convenio entre el ministerio, el nuestro, el de Fomento —al que antes se llamaba de Fomento, ahora de Transporte y Movilidad—, el Ministerio de Interior, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el ayuntamiento, y establecimos un régimen de colaboración entre las partes para el desarrollo, y conforme a lo previsto en el convenio, tanto la supervisión y aprobación de los proyectos como la licitación y ejecución de las obras corresponden a nuestro ministerio, y respecto a la financiación, el convenio establece un presupuesto global de las actuaciones que será financiado a partes iguales entre los cuatro departamentos que le he comentado.

Actualmente es necesario suscribir una adenda al convenio, que se está tramitando, para redistribuir de nuevo las anualidades, y una vez tramitada, y yo creo que no va a haber ningún problema, se permitirá licitar de forma conjunta los tres proyectos en los que se ha dividido la actuación.

Los pliegos para la licitación de las obras y la asistencia técnica ya están redactados, y la ejecución, vigilancia y control de las obras también, conforme a lo establecido en el convenio, será responsabilidad del MITMA, del Ministerio de Transportes, Movilidad, Agenda y Urbana. Pero, como le decía, estamos ante una actuación, a ver, se ha hecho en otros países, pero es pionera, digamos, porque no tenemos demasiada tradición.

Yo sé que la Dirección General de Carreteras sabe hacer puentes, sabe hacer túneles, pero no lo hemos... y esto es un reto, porque realmente lo que permite reservar un carril a demanda, y esto, de alguna forma, nos puede permitir establecerlo, como decía, en otras actuaciones, y de alguna forma también ser más eficientes en la inversión y conseguir lo que es un objetivo de todos, y es que los ciudadanos gasten menos tiempo de su vida, porque a veces es una pérdida de tiempo en transportarse y en dirigirse a sus centros de trabajo para realizar su actividad cotidiana.

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

Tiene la palabra ahora doña Ester Peña Camarero.

(TÍTULO)

La señora **PEÑA CAMARERO**: Muy buenas tardes. Gracias, secretario general, por atender hoy a las preguntas también del Grupo Parlamentario Socialista.

En este primer lugar quería referirme a una fecha muy importante para los burgaleses: 30 de octubre de 2018, un día de fiesta y un día que fue de recuerdo también, porque se tomó una decisión inédita: fuimos los primeros en la historia, en un territorio en el que se revirtió una autopista, en este caso la AP-1, burgaleses que tras 40 años que estuvimos viviendo una injusta situación en este corredor de la AP-1 entre Burgos-Armiñón, no afrontada por nadie, ahí sí que tengo que decir una situación injusta que nadie fue capaz de acoger desde la política.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 31

Pero es verdad que ese nadie desapareció en junio de 2018, porque los socialistas lo que veíamos urgente en la oposición fue prioridad en el Gobierno. En el Gobierno en junio se llevó una moción de censura, y en solo 13 días el ministro Ábalos fue capaz de comprometerse públicamente para liberar esta autopista, liberar la AP-1, en pocos días, porque se había dado cuenta —y todos lo vimos— de que no se había adoptado ninguna medida por parte del Partido Popular para la reversión de esta autopista, sino exactamente todo lo contrario.

Sin duda, la presión ciudadana, la presión de los alcaldes, la presión de las plataformas ha sido fundamental para liberar la AP-1, pero también les digo que, sin un gobierno socialista, hoy la AP-1 seguiría siendo de pago.

Pero es verdad que el pago no es lo más importante. También lo es, esos 12,25 euros que pagábamos por trayecto. Lo importante hoy, dos años después, es que esta decisión ha permitido acabar, de una vez por todas, con la siniestralidad. Dos años de seguridad, dos años en los que más de 5000 vehículos pesados han dejado de pasar por la nacional, y de cambio radical en las vidas de muchas personas que tenían miedo ante una carretera que no permitía errores.

Esto es lo que nos gusta, pero también esta reivindicación sigue el día después. Desde el Grupo Socialista queremos hablar de la adaptación del corredor entre la nacional y la autopista, de la retirada de barreras, del desmontaje de cabinas, porque es verdad que el 95% del tráfico es fluido, pero en ocasiones, en momentos puntuales, sufrimos los atascos que sufren otras vías de las mismas características, y es cierto que, hasta ahora, las políticas coordinadas de reacción rápida y de conservación han dado respuesta, pero hay que dar más pasos, y sabemos que este Gobierno está comprometido con nuestra tierra y quiere darlos.

Por eso, señor secretario, le quería preguntar hoy para que nos dé certezas. Certezas también en los Presupuestos Generales del Estado, porque a veces se nos olvida el ingente montante millonario que este Gobierno ha invertido en conservación, en la educación, en mejora y accesibilidad de esta vía desde hace dos años, pero es verdad que hoy lo que queremos saber es alguna certeza en los pasos que este ministerio va a dar.

Nos consta, lo hemos visto en el territorio alrededor de Briviesca, que se están realizando estudios geotécnicos por parte del ministerio. Entendemos que es para realizar un análisis multicriterio que permita mejorar la fluidez del tráfico o la ubicación de los enlaces más adecuados para, como les decía, permear este corredor completo entre la Nacional 1 y la AP-1.

Muchas gracias.

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

Una consulta que le quería hacer, porque teníamos establecido en el orden que iba a preguntar antes sobre la A-11. No sé si es que ha renunciado a ella o que la va a hacer ahora. **(Murmullos)**. No, o sea que la va a hacer posteriormente, ¿no? Perfecto.

Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Gracias, presidente. Señoría.

Efectivamente, el fin de esta concesión y la no prolongación de lo...

El señor **PRESIDENTE**: Un segundito, señor Vázquez.

Señores, por favor, es que parece que no, pero al ser pocos, se oye mucho, y entonces no se entiende bien al...

Sí. Gracias.

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Como decía, efectivamente, el fin de este peaje de la AP-1, yo había pensado que era en noviembre. ¿Fue un 30 de octubre? **(Murmullos)**. En noviembre de 2018 finalizó el periodo concesional de la AP-1, y ahí fue la primera vez que un Gobierno levantó unos peajes en la historia. Es verdad que era un compromiso que el Partido Socialista tuvo en la oposición, y es cierto que no todos los compromisos, cuando alguien está en la oposición, incluso de cualquier partido, me refiero, se cumplen, porque no es fácil. Prometer es gratis, y cuando llegas al Gobierno es normal que te ves con algunos condicionantes que dificulten más las promesas.

Pero esta se consideró que era especialmente relevante que, como usted ha dicho, era de justicia dar este paso, porque si nos remontamos, por ejemplo, a la concesión de esta autovía, fue adjudicada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 32

en 1974. En 2018, 44 años de concesión. Era una fecha importante, y ahí conseguimos por primera vez, efectivamente, levantar los peajes.

Esta es una situación que hemos seguido haciendo y hemos sido coherentes con esta política. También, en este caso, a los usuarios de esta autopista ha supuesto un ahorro estimado de 70 millones de euros, o sea, es una transferencia de renta, que a veces las cosas se dan por descontadas, pero es una transferencia de renta muy importante para los usuarios, no solo de la zona, sino todos los usuarios de esta infraestructura, es un abaratamiento de las políticas de movilidad.

Ahora, también como responsable público, todos sabemos que nada es gratis. Es decir, la conservación de esta autovía ahora y las siguientes hay que pagarla vía presupuestos, y eso tiene un impacto, y a nadie se le escapa que cada vez los presupuestos en conservación son más cuantiosos y, por lo tanto, tendremos que hacer una reflexión común, cómo en el medio plazo abordamos esta situación.

La eliminación de los peajes efectivamente está, como ha dicho, produciendo una redistribución de tráfico que se dirige ahora hacia la AP-1, y parte de los vehículos que circulaban antes por la Nacional, para evitar el peaje. Es decir, han aumentado consecuentemente mucho los vehículos. Si se comparan los meses de agosto a noviembre de 2018 y de 2019, se observan las siguientes tendencias: en la AP-1 el tráfico aumenta un 33% al liberar el peaje, aumentando el porcentaje de pesados del 15% al 26%, es decir, 11 puntos más.

En la carrera convencional, en paralelo el tráfico ha disminuido tras la reversión, un 65%, disminuyendo un 23% los propios pesados. La transferencia de tráfico tiene una consecuencia notable, como usted ha apuntado, en la seguridad vial. De alguna forma, dado que los tráficos circulan en mayor medida por los tramos de la autopista con mayores estándares y más seguros, hemos reducido la congestión de la carretera convencional, y eso repercute en la seguridad vial, evidentemente.

La situación vivida desde la liberación del peaje nos permite hacer un análisis complejo de la mejora de la seguridad vial. Nos permite, porque, evidentemente, estamos una situación, debido a la pandemia de la COVID, de restricción de la movilidad, en la que no tenemos los datos completos para hacer una evaluación completa. Pero los datos provisionales de que disponemos son que se ha producido una reducción muy significativa de la accidentabilidad y de las víctimas de accidentes en la Nacional 1, como usted sabe.

Comparando con los años anteriores y los casi dos años desde el fin del peaje de la AP-1, se puede concluir que no se han registrado víctimas mortales en la Nacional 1 desde la reversión, ha habido una reducción total de las víctimas mortales después de la reversión en el conjunto de la Nacional 1 y la AP-1 durante el año 2019, y se ha registrado una reducción en más de un 60% de los heridos graves en el conjunto de la Nacional 1 y la AP-1 durante el año 2019.

Por tanto, esta política de movilidad, de fin de peajes una vez que expira el plazo de concesión, no solo ha significado un incremento y una aportación a la renta disponible de los usuarios de esta autopista, sino que, evidentemente, ha tenido una mejora en la seguridad vial.

Una vez que el Gobierno adoptó la decisión de prorrogar, se procedió a licitar de forma inmediata, como usted sabe, el contrato de servicios de conservación integral para asumir la conservación y explotación ordinaria que estamos asumiendo vía presupuestos, y que supone una inversión anual de 10 millones de euros. Asimismo, se licitaron tres contratos de concesiones de áreas de servicios, y adicionalmente desde la reversión hemos llevado a cabo una serie de obras necesarias para adecuar la infraestructura al nuevo modelo de explotación, con demolición de las playas...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez...

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón):...de calzadas y ramales, y todas estas actuaciones por un importe de 13,5 millones de euros.

Por último, se trabaja en la redacción de dos anteproyectos para adecuación y mejora de esa permeabilidad de la autopista AP-1, que deben definir las actuaciones necesarias para adaptar la infraestructura a esa situación actual liberada de peaje.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Peña, tiene usted la palabra para la siguiente pregunta.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Ahora sí. Vale.

Pues muy bien. Les decía en la anterior pregunta relativa a la AP-1, que fuimos capaces desde el Gobierno de responder a una demanda justa, y queremos también que ese acompañamiento que han vivido los usuarios del norte de la provincia de Burgos...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 33

El señor **PRESIDENTE**: Señora Peña, disculpe, la siguiente pregunta.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: O sea, usted ya ha preguntado sobre la AP-1, ¿no? Entonces tendría que preguntar ahora la siguiente pregunta. (**Murmullos**). Sobre la autovía, la A-11. Vale, como empezó con la AP-1, pensaba que iba a seguir. Vale. (**Murmullos**). Discúlpeme. Pensaba que usted iba a seguir con la pregunta. Vale.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Como les decía, estamos encantados en la provincia de Burgos con que este Gobierno liberalizara la AP-1. Decía que lo vivimos como una fiesta, y queremos también que el sur de la provincia, la ribera del Duero, se sienta acompañada por este Gobierno.

Además, queremos que lo haga porque lleva demasiados años abandonada, paralizada absolutamente toda la infraestructura allí, y con una desinversión importante en lo que tiene que ver con lo relativo a esta autovía 11, a la autovía del Duero.

Es verdad que el gobierno socialista en estos escasos dos años ha dado un impulso importante a varios de los trazados de esta autovía, pero toca ya que sea Burgos, que sea la ribera burgalesa la que sea objeto de atención por fin por parte de un Gobierno. Es verdad que poco cariño han recibido por parte de todos hasta ahora, los tramos, pero sí que es cierto también que las últimas fechas hemos conocido diferentes actuaciones relativas al tramo más de la parte oeste desde Castillo de la Vega al enlace con Valladolid, o lo relativo a una demanda largamente demandada —valga la redundancia— de la variante de Langa de Duero y la variante de Aranda de Duero.

Yo lo que les pediría hoy, y, además, en un momento en el que estamos revisando los Presupuestos Generales del Estado, es que hagan una apuesta firme desde este Gobierno por este trazado, pero desde el realismo. De nada nos van a servir presupuestos hinchados, como hemos estado viviendo en estos últimos años, que jamás ejecutaron. Somos conscientes de que, por ejemplo, el tramo variante Langa-variante Aranda de Duero ahora sí tiene un encargo de asistencia técnica para la adecuación y la actuación sobre el proyecto de construcción, que recordemos que el Partido Popular desde 2016 abandonó. Ahora sí que se ha ejecutado la encomienda para esa redacción.

Pues bien, yo lo que les pido es que este Gobierno sea sensible a esta demanda, y que sea capaz de ejecutar ese presupuesto que hay —sí, lo hay, en estas cuentas para el año 2021— para esa redacción. No vamos a ser ilusos, no vamos a pedir grandes millonadas para un momento constructivo o de gestión donde no estamos, pero sí que se tomen en serio, y no tengo ninguna duda de que este Gobierno lo va a hacer en la provincia de Burgos también, y en la A-11 en general, por toda la Comunidad Autónoma.

Gracias.

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

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Bueno, gracias, presidente.

Efectivamente, es importante acometer este tipo de actuaciones de infraestructuras tan costosas, con realismo, y conscientes de la cartera de proyectos que tiene la Dirección General de Carreteras, en proyecto, en estudios. Me refería antes que hablábamos de 30000 millones de euros, una cartera de proyectos que, de alguna forma, es muy superior a las capacidades financieras y presupuestarias del país.

Creo que no está mal que todos seamos conscientes de esa realidad, y que, de alguna forma, hagamos un ejercicio de priorización. Yo creo que la autovía del Duero, que usted conoce seguramente mucho mejor que yo, conectará cuando esté finalizada la Comunidad Autónoma de Castilla y León de este a oeste, es un eje vertebrador. En esta legislatura hemos hecho importantes avances, como usted sabe, aparte de puestas de servicio durante el año 2019 y durante el año 2020 de los tramos sorianos. También en la provincia de Soria hemos continuado con las obras del tramo de Venta Nueva y enlace Santiuste, que tiene un grado de ejecución del 71%, y el tramo de la variante de Burgo de Osma-San Esteban de Gormaz, que tiene un grado de ejecución del 31%.

La ejecución de ambas obras supone el desarrollo de 25,4 nuevos kilómetros de autovía, una inversión total de 116 millones de euros. Como sabe también, en la provincia de Valladolid hemos licitado y adjudicado las obras del tramo Quintanilla de Arriba y Olivares del Duero, que tiene una longitud de 14

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 34

kilómetros y una inversión de 135 millones. El contrato de obras se ha formalizado recientemente, y está previsto que las obras puedan comenzar próximamente.

También en la provincia de Valladolid hemos iniciado, en diciembre de 2019 las obras del tramo Olivares de Duero-Tudela de Duero, que tienen una longitud de 20 kilómetros y 80 millones de presupuesto.

En lo que se refiere a desarrollo de proyectos pendientes en la provincia de Burgos, como sabe, hemos iniciado, en julio de 2019, la redacción del proyecto de terminación del tramo variante de Langa de Duero-variante de Aranda de Duero, de 22 kilómetros, con inversión de obras previstas de 125 millones de euros.

Con respecto a los cuatro tramos pendientes de la provincia de Zamora, y entre Zamora y la frontera con Portugal, estos se encuentran en fase de proyecto. En total, tiene una longitud de 72 kilómetros, y su presupuesto estimado asciende a 375 millones de euros.

En definitiva, desde el Ministerio de Transportes estamos impulsando indiscutiblemente la autovía A-11, de acuerdo con las prioridades que le he indicado en el inicio de mi intervención. Como conclusión: desde junio de 2018 hemos puesto en servicio casi 30 kilómetros de nueva autovía, hemos licitado y adjudicado obras que van a suponer una inversión de 240 millones en esta autovía, y 35 kilómetros nuevos más, y adicionalmente estamos impulsando la ejecución de obras que suponen el desarrollo de 25 kilómetros nuevos de autovía y una inversión de 116 millones.

Por último, como usted sabe, se está redactando, y como ha hecho referencia, el proyecto de variante Langa de Duero-variante de Aranda, cuyas obras fueron rescindidas en 2016, y que van a suponer una ejecución de 22 kilómetros, con una inversión de 125 millones.

En resumen, desde junio de 2018 hasta la fecha hemos invertido unos 100 millones de euros en la A-11, siendo el segundo corredor que ha recibido más inversión en todo este periodo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Les quiero recordar, antes de pasar a la última pregunta, que a la terminación de la sesión vamos a tener sesión de Mesa y portavoces para ver las dos próximas sesiones que hay.

Tiene la palabra el señor Soler Mur.

El señor **SOLER MUR**: Buenas tardes, señor presidente, señor secretario general, señorías. Agradecerle su presencia en esta comisión y la información que está aportando a raíz de todas estas preguntas.

Deben conocer que la AP-7 es la vía principal de comunicación de toda la Comunidad Valenciana. La Comunidad Valenciana es una comunidad extraordinariamente alargada, y esta carretera supone la principal vía de comunicación con municipios de la costa tan visitados, tan transitados, como Benidorm, Alicante, Gandía, Valencia o Castellón y, por tanto, tanto para los turistas como para el flujo de mercancías en una comunidad eminentemente industrial y exportadora, esta es una vía extraordinariamente transitada a lo largo del año.

Durante 40 años los valencianos y valencianas hemos estado padeciendo el pago por circular por esta vía, especialmente los profesionales del mundo del transporte, aquellas personas que viven cerca de donde trabajan y han tenido que transitar por esta vía con un desembolso importante desde el punto de vista económico, o han tenido que perder tiempo buscando otras vías alternativas, han tenido que estar costeando el importe del coste del peaje.

En los últimos años hemos padecido, además, una prórroga de esa concesión, fruto del impulso del anterior presidente de la Generalitat, don Eduardo Zaplana, que hizo una negociación por la cual, a cambio de una inversión por parte de la concesionaria de 30 millones de euros, se obtuvo un beneficio por parte de la misma de 1250 millones de euros, un gran negocio para Aumar.

Sin duda, esta liberalización, que ha sido un compromiso cumplido por parte del actual Gobierno, ha sido una ventana de aire fresco, un respaldo a la economía y a todos los vecinos de la Comunidad Valenciana.

El 31 de diciembre del año pasado se levantaron los peajes, y por fin pudimos circular sin tener que costear el importe tan alto que tenía esta AP-7. Se estima que el ahorro es de 300 millones para los municipios de la Comunidad Valenciana, y de 100 millones más para Cataluña, porque esta autopista se extiende desde Alicante hasta Tarragona.

Quiero decir, además, que aparte de este ahorro económico, que puede suponer para un transportista de un camión entre 2000 y 2500 euros al mes, sin duda se ha conseguido mejorar la seguridad, tener una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 35

vía de alta capacidad y, en definitiva, una fuente de competitividad para la economía de la Comunidad Valenciana.

Nos consta también el esfuerzo del Gobierno por la licitación de la conservación y el mantenimiento y, por tanto, queremos preguntar cómo está yendo la valoración del flujo de viajeros en esa autopista, en esa vía, y cuál es el estado de licitación de la conservación del mantenimiento y de las conexiones actuales de la AP-7.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO REGIONAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Como usted ha dicho, este, al igual que la AP-1, ha sido otro hito realmente relevante para las políticas de infraestructuras y de movilidad de la Comunidad Valenciana. Realmente, lo que ha supuesto esta liberación de peajes, o apertura de peajes, de 374 kilómetros entre Tarragona y Alicante, de alguna forma es un cambio radical en la movilidad de los usuarios, ya que, hasta la fecha, antes del levantamiento de peajes, 3 de cada 10 kilómetros de las vías de alta capacidad de la comunidad las pagaban directamente los usuarios, y ahora estamos en una situación en la que la casi totalidad de las vías de alta capacidad de la Comunidad Valenciana son libres de peajes.

De alguna forma, yo creo que, desde la llegada de la alta velocidad a la Comunidad Valenciana, es sin duda la actuación más relevante en materia de infraestructuras y transporte que se ha producido, y que tiene un impacto, además del ahorro, como ha dicho, que aquí se puede estimar, anual, estimado, de 300 millones de euros para los usuarios, es una transferencia de renta muy importante para esos usuarios, tiene unos efectos en la seguridad vial realmente importantes, porque al final lo que hace es que permite canalizar el tráfico a vías que son más seguras, y que, de alguna forma, permiten que los desplazamientos se realicen en mejores condiciones.

Como usted dice, una vez que el Gobierno adoptó la decisión de no prorrogar ni volver a licitar las concesiones, nosotros licitamos cuatro contratos de conservación integral para asumir la conservación y explotación ordinaria de estos tramos. En noviembre de 2019 se licitaron estos contratos por un importe de 53 millones de euros, de los que el pasado 20 de octubre se adjudicó el correspondiente a la provincia de Alicante, estando prevista próximamente la adjudicación de los restantes.

Para asegurar la continuidad en la conservación y explotación, desde el 1 de enero de 2020 y hasta la adjudicación y formalización de la totalidad de los citados contratos de conservación integral, el 4 de diciembre de 2019 se habilitó un crédito específico de 30 millones de euros. Posteriormente se ha ampliado en otros 10 millones de euros, ya que la licitación de los contratos se ha alargado por los recursos interpuestos.

Por otro lado, una vez finalizada la concesión, se ha producido, como no podía ser de otra forma, a la demolición de las playas de peaje y construcción de la calzada definitiva, porque, al final, las playas de peaje, además, tienen una incidencia en la seguridad vial. Por tanto, es cierto que ahora esta autovía es gratis para los usuarios, pero, evidentemente, no es gratis para el Estado y, por lo tanto, para los contribuyentes, y la estamos pagando con un esfuerzo importante que hay que reconocer.

Pero también hay que decir que era de justicia que estas concesiones que llevan décadas, las que al final hacen que —nunca mejor dicho— los usuarios soportan un peaje por su movilidad que dura demasiado tiempo, tengan una expectativa de finalización. Yo creo que la política del ministerio tiene que ir en esa línea, un poco de equilibrar entre todos los territorios, y aún hay territorios que no tienen autopistas, y por eso también vamos a actuar en ellos, con bonificaciones. Es decir, homogeneizar el pago por la red viaria, y que no sea soportado por unos territorios y no por otros.

Porque esto, más allá de fuente de agravios, de alguna forma es una discriminación, quizá real, porque es un coste directo a la movilidad que unos soportan y otros no, y no tiene por qué ser así.

Por último, quiero indicar que el ministerio, como decía, ha estado redactando dos estudios para el análisis de la demanda de tráfico y la necesidad de las actuaciones en los dos tramos de la autopista que han revertido al Estado.

Como sabe, estos estudios previos de distribución de tráfico, estamos en una situación un tanto, no de normalidad. Entonces tenemos que esperar a una situación de normalidad para ver las necesidades y la capacidad estructural de esta autovía, la necesidad de incorporar carriles adicionales que, posiblemente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 199

29 de octubre de 2020

Pág. 36

vayan a necesitar, y la necesidad de instalar medidas también, efectivamente, de protección contra el ruido, o implantar nuevos enlaces en otras ubicaciones.

Esto está en proceso de estudio, y lo iremos ejecutando a medida que vayan avanzando los estudios. Estas son las actuaciones que serán necesarias en la infraestructura, una infraestructura que ahora tiene una potencia de usuarios mucho mayor, que ha sido una política de éxito, sobre todo en mejoras de la seguridad vial y de las condiciones de movilidad de los ciudadanos de la Comunidad Valenciana.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, don Sergio Vázquez, secretario general de Infraestructuras.

Había una pregunta más, pero fue retirada. Así que damos por concluidas las respuestas suyas y las de los tres secretarios generales, agradeciéndole una vez más la presencia y la disponibilidad para responder a sus señorías.

Muchas gracias, y acabamos la sesión, y nos quedamos ahora Mesa de portavoces para ver las dos sesiones próximas, la de Presupuestos y la otra que hay.

Se levanta la sesión.

cve: DSCD-14-CO-199