



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 322

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 12

celebrada el miércoles 10 de marzo de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Fecha prevista y hoja de ruta para poner en práctica la limitación de los precios del alquiler de viviendas 3
Autor: Zurita Expósito, Ana María (GP).
BOCG, serie D, número 37, de 20 de febrero de 2020 PDF.
(Número de expediente 181/000005).
- Implicaciones en materia de vivienda e impacto económico previsto en el sector inmobiliario con motivo de la modificación del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, contenida en la disposición final primera del Real Decreto-ley 1/2001, de 19 de enero 5
Autor: Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX).
BOCG, serie D, número 217, de 9 de febrero de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000678).
- Actuaciones que se van a acometer para la puesta en valor de las Cloacas Romanas de Calahorra en La Rioja 8
Autor: Cuatrecasas Asua, Juan (GS).
BOCG, serie D, número 232, de 3 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000795).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 2

- Avances que se han conseguido para la rehabilitación del Teatro Cervantes de Segovia 10
Autor: Aceves Galindo, José Luis (GS).
BOCG, serie D, número 232, de 3 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000796).
- Actuaciones, planes e inversiones que se están llevando a cabo para la implantación de infraestructuras de hidrógeno u otros combustibles similares en los puertos españoles 12
Autor: De las Heras Fernández, Patricia (GVOX).
BOCG, serie D, número 217, de 9 de febrero de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000676).
- Motivo por el que el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana afirmaba el 21/11/2020, durante su visita a las obras de ampliación del aeropuerto de Tenerife Sur, que este proyecto preveía entre otras actuaciones «la ampliación del aparcamiento de empleados», cuando habían rescindido el contrato con la subcontratista responsable de estas obras 15
Autor: Rueda Perelló, Patricia (GVOX).
BOCG, serie D, número 232, de 3 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000788).
- Liberalización de los servicios de tránsito aéreo 16
Autor: Muñoz Vidal, María (GCs).
(Número de expediente 181/000812).
- Proyectos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para recuperar la red de trenes nocturnos de viajeros dentro de España y entre nuestro país y Francia y Portugal 18
Autor: López Domínguez, Laura (GCUP-EC-GC).
Maestro Moliner, Roser (GCUP-EC-GC).
(Número de expediente 181/000827).
- Opinión del Gobierno sobre la declaración del 08/12/2020 de los ferrocarriles europeos en favor de la construcción de una red europea de trenes nocturnos 19
Autor: López Domínguez, Laura (GCUP-EC-GC).
Maestro Moliner, Roser (GCUP-EC-GC).
(Número de expediente 181/000828).
- Cumplimiento de lo aprobado por el Congreso de los Diputados sobre la ubicación de la estación intermodal de Gijón en el entorno del Museo del Ferrocarril 21
Autor: Gázquez Collado, Paloma (GP).
BOCG, serie D, número 125, de 24 de julio de 2020 PDF.
(Número de expediente 181/000416).
- Fecha prevista para presentar el «Estudio informativo del proyecto línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Extremadura. Tramo Madrid-Oropesa» 23
Autor: Riobos Regadera, Carmen (GP).
BOCG, serie D, número 180, de 17 de noviembre de 2020 PDF.
(Número de expediente 181/000617).
- Previsiones del Gobierno acerca del establecimiento del «pago por uso» en las autovías de su titularidad para el sector del transporte de mercancías y viajeros 25
Autor: Lorite Lorite, Andrés (GP).
BOCG, serie D, número 207, de 22 de enero de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000646).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 3

- Fecha prevista por ADIF-Alta Velocidad para licitar las actuaciones pendientes que figuran incluidas en el «Estudio informativo del proyecto de la nueva estación intermodal de Ourense» 26
Autor: Delgado Arce, Celso Luis (GP).
BOCG, serie D, número 226, de 23 de febrero de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000718).

- Mejora de la avenida Martín Palomino, que forma parte de la N-630 A en su paso por la ciudad de Plasencia 28
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS).
Zaragoza Alonso, José (GS).
BOCG, serie D, número 226, de 23 de febrero de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000780).

- Estado de los trabajos y fechas previstas para que esté en pleno funcionamiento el ramal central de los Corredores ferroviarios Mediterráneo y Atlántico, en su tramo Algeciras-Bobadilla, así como trabajos finalizados y costes de los mismos 30
Autor: López Cano, Ignacio (GS).
Zaragoza Alonso, José (GS).
BOCG, serie D, número 226, de 23 de febrero de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000781).

- Actuaciones previstas respecto a las variantes oeste y este de Ciudad Real 32
Autor: López Zamora, Cristina (GS).
BOCG, serie D, número 232, de 3 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000799).

- Actuaciones previstas respecto de la posible construcción de un apeadero ferroviario en el sur de la ciudad de Reus, en la zona conocida como Bellisens 33
Autor: Ruiz i Carbonell, Joan (GS).
BOCG, serie D, número 232, de 3 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000801).

- Actuaciones previstas sobre la posible incorporación de un nuevo apeadero de tren en Jerez de la Frontera 35
Autor: Bravo Barco, Eva (GS).
(Número de expediente 181/000830).

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

PREGUNTAS:

- FECHA PREVISTA Y HOJA DE RUTA PARA PONER EN PRÁCTICA LA LIMITACIÓN DE LOS PRECIOS DEL ALQUILER DE VIVIENDAS.
AUTOR: ZURITA EXPÓSITO, ANA MARÍA (GP).
BOCG, SERIE D, NÚMERO 37, DE 20 DE FEBRERO DE 2020 PDF.
(Número de expediente 181/000005).

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

Damos comienzo a la sesión del día de hoy, 10 de marzo de 2021, de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, cuyo orden del día, según acuerdo último de la Mesa, es la contestación a preguntas. Como ya les hemos advertido vía e-mail, las preguntas las hemos agrupado según las tres temáticas para que los tres secretarios y secretarías generales que van a intervenir hoy, puedan contestar en su debido tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 4

Vamos comenzar con las preguntas que se han hecho al secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, don Francisco David Lucas Parrón. Como quedó acordado, van a tener tres minutos de tiempo y pueden condensarlos en una sola intervención o dividirlos en dos partes.

Vamos a comenzar por doña Ana María Zurita Expósito del Grupo Popular. Tiene usted la palabra, señora Zurita.

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

Buenas tardes. Gracias señor Lucas por venir a comparecer a esta cámara una vez más. La verdad es que esta pregunta está registrada hace un año y sigue siendo actual, y más con ese debate que tiene con sus socios sobre si regula o no el precio de los alquileres en España, que es ya prácticamente un culebrón, y ahora parece que va a formar parte de la Ley de vivienda. Nos preocupa porque la medida ha sido negociada varias veces. Primero como moneda de cambio en 2018 para que Unidos Podemos les apoyara en la moción de censura contra el Partido Popular; segundo como parte de la negociación en los Presupuestos Generales de 2019; tercero dentro también de un acuerdo de gobernabilidad para esta legislatura, e incluso se ha aprobado en el Consejo de Ministros, dentro de la Estrategia 2030, como una de las cuestiones fundamentales de la Ley de vivienda. Nos preocupa muchísimo, señor Lucas, porque todos los factores apuntan a que será de pronta aplicación. Además, como se dice coloquialmente, viendo los andares de la perrita, ustedes en dos meses han desplegado una política absolutamente intervencionista, oficializando la okupación e interviniendo la propiedad privada, calificativo que también le es de aplicación al supuesto control de precio de alquiler. Nos preocupa también que estén trabajando en una foto fija, sin que haya un debate serio sobre los datos concretos y además, que no se hable de medidas alternativas y que no se tenga en cuenta, por ejemplo, que el precio medio del alquiler en España, ha sufrido una caída del 7%. Sin embargo, desde el Gobierno parece que no se atiende a estos datos. El Gobierno permanece en esa foto fija del pacto Partido Socialista-Podemos, donde se establece como medida fija, independientemente de la evolución del mercado, el control del precio del alquiler.

La verdad es que nosotros defendemos hacer las cosas de otra manera. Hay que garantizar vivienda digna a todos los españoles, pero para ello no es necesario establecer por ley, por control del Gobierno, el precio de los alquileres. Para que bajen los precios de alquiler no hay que intervenir en el precio, sino en la raíz del problema, que es la falta de oferta y la falta de seguridad jurídica. Eso no se hace por decreto, señor Lucas, se hace trabajando la oferta, diseñando medidas que propicien que haya más vivienda en el mercado, y en paralelo estudiar la evolución del mercado. A finales de 2020 se anunciaba una caída histórica de precios en las grandes ciudades: un 9,4% y un 7,3% en Barcelona y en Madrid, respectivamente. No sé si piensan ustedes que esta medida de control de precio tiene sentido o no. Por eso queremos que nos cuente para cuándo van a establecer el control de los alquileres y cuál es su hoja de ruta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lucas, puede usted responder.

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

Muchas gracias, señora Zurita. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, desde esta secretaría general de la que soy titular, está trabajando en una política de vivienda efectiva que impulse medidas que garanticen el derecho constitucional, establecido en el artículo 47 de la Constitución española, a una vivienda digna y adecuada, de manera muy particular, como usted menciona, también en materia de alquiler, aunque la ley que pretendemos desarrollar contempla muchas más cosas, no solamente en las políticas de alquiler, y garantizando la función social de la vivienda, así como el ejercicio, por supuesto, del derecho de propiedad, también contemplado en la Constitución española.

De esta manera, entre las líneas de actuación que estamos poniendo en marcha, estamos elaborando una ley por el derecho a la vivienda, teniendo en cuenta y respetando el marco constitucional, lo que ya he mencionado, pero también el marco competencial de las comunidades autónomas, que casi todas tienen ya muy desarrollado porque todas son competentes en materia de vivienda. Este anteproyecto de ley contemplará múltiples cuestiones que permitirán el desarrollo de la política que estamos implementando. Entre ellas, por supuesto, frenar las subidas abusivas en los precios del alquiler que hemos venido observando a lo largo de los últimos años. Por otra parte, olvida usted mencionar que en esos acuerdos de investidura, también se habla de potenciar el parque público de viviendas y garantizar la oferta de vivienda pública y de vivienda social en nuestro país. Por supuesto, atender a los más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 5

vulnerables que desde hace muchísimo tiempo están sufriendo las consecuencias del encarecimiento de los precios de la vivienda, de los precios del alquiler y, sobre todo, mejorar la colaboración entre las administraciones autonómicas, locales, y por supuesto, también la Administración General del Estado.

El Estado trabaja y está trabajando el Gobierno en todas estas líneas, por lo que intentamos mirar en conjunto y observando la globalidad de la situación existente en nuestro país. No queremos ver una foto fija, sino la foto de la evolución que hemos tenido a lo largo de este tiempo. Han sido muchos los instrumentos que estamos poniendo en marcha hasta incluso un análisis que intenta visualizar la evolución de la vivienda en los últimos cuarenta años, como pusimos de manifiesto en el informe presentado hace unos meses.

Lo que está claro es que se ha producido a lo largo de este tiempo una carestía en cuanto a la posibilidad de muchos ciudadanos de acceder a la vivienda, se ha producido un incremento muy importante de los precios del alquiler, y queremos actuar con muchísimo rigor, garantizando la seguridad jurídica, pero, sobre todo, también haciendo posible que los ciudadanos tengan acceso a esa vivienda. Estamos trabajando no solamente en la confección de un texto legislativo, como es la Ley de vivienda, sino también, como bien sabe usted y yo expuesto además en esta Comisión, en una propuesta de un plan de vivienda muy ambicioso que contempla dos partes fundamentales: la generación de un parque público de viviendas, directamente en suelos del Estado, en coordinación también con las comunidades autónomas o con los ayuntamientos, más de 24 000 viviendas que tenemos la previsión de ejecutar, y un fondo social de viviendas con acuerdos con los grandes propietarios de vivienda, ya sea el recientemente firmado con Sareb, ya sea el recientemente prorrogado con entidades bancarias y aumentado en un 10%, o el que estamos intentando alcanzar con los grandes tenedores.

En todo caso, la Ley por el derecho a la vivienda lo que intenta es definir ese marco jurídico básico de protección a los ciudadanos, también define el marco jurídico en el que se mueven los propietarios, mejorar los instrumentos de la política de vivienda, impulsar la oferta vivienda asequible, de vivienda social y, sobre todo, también otros aspectos que seguramente no tienen tanta trascendencia mediática, pero que son muy importantes, como es la rehabilitación y mejora del parque de viviendas, las garantías de los ciudadanos en las operaciones de compra y alquiler, y la información y la transparencia como un elemento fundamental en el mercado de la vivienda.

En todo caso, creo que el hecho en sí de estar trabajando en esta ley, de haber incrementado además de una forma exponencial el presupuesto de vivienda en este año, siendo el más grande de todos los existentes en materia de vivienda en los últimos años, ponen de manifiesto una política de vivienda ambiciosa mediante la que se impulsa la posibilidad de acceder a la vivienda en todas sus manifestaciones, hacer la promoción de vivienda de alquiler asequible, pero sobre todo, y como usted comentaba, intentar frenar las subidas abusivas de alquiler. Creo que en eso estamos de acuerdo, seguramente no tanto en los instrumentos para poder conseguirlo, pero pienso que ese debe ser un objetivo y, sobre todo, que todos los ciudadanos españoles puedan tener acceso a una vida digna, asequible y adecuada.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tenía 13 segundos más, no sé si los quiere usar para alguna aclaración.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Le agradezco su contestación a mi pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Y yo a usted le agradezco la pregunta y el tono.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— IMPLICACIONES EN MATERIA DE VIVIENDA E IMPACTO ECONÓMICO PREVISTO EN EL SECTOR INMOBILIARIO CON MOTIVO DE LA MODIFICACIÓN DEL REAL DECRETO-LEY 11/2020, DE 31 DE MARZO, CONTENIDA EN LA DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA DEL REAL DECRETO-LEY 1/2001, DE 19 DE ENERO.

AUTOR: ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 217, DE 9 DE FEBRERO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000678).

El señor **PRESIDENTE**: Para la formulación de la siguiente pregunta tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vox, la señora Cristina Esteban Calonje.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 6

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias por venir, señor Lucas. Doy por reproducida la pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lucas.

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

Muchas gracias, señora Esteban Calonje. En relación con su pregunta sobre la modificación del Real Decreto-ley 11/2020, realizado el pasado mes de enero de este año, he de señalar que la implicación que buscaba el Gobierno y que pretende con esta modificación es proteger a los pequeños propietarios, como a las personas vulnerables económicamente, dependientes, menores o víctimas de violencia de género en plena pandemia, facultando al juez para que mientras dure el estado alarma, y oídos los servicios sociales, decida si aplica esta medida extraordinaria y temporal.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Esteban Calonje.

La señora **ESTEBAN CALONGE**: Muchas gracias.

Sí, pero es verdad que como última medida en materia de vivienda se aprueba el Real Decreto-ley 1/2021 en el que meten de soslayo la protección a okupas, alegando protección a consumidores y usuarios frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica.

Lo que consumen los okupas es la propiedad ajena. Los okupas habitan una vivienda como consecuencia de un delito y son, por tanto, delincuentes. De hecho, los medios apuntan a que el vicepresidente del Gobierno, el señor Iglesias —además, hoy le hemos escuchado defender lo mismo aquí en el Pleno— abogaría por que la nueva ley estatal por el derecho a la vivienda prohíba de forma permanente los desahucios cuando se carezca de solución habitacional, garantizándose incluso el suministro de servicios básicos. Estas pretensiones tal y como se apunta desde el sector, no solo lleva a sectores enteros a soportar impagos de forma indefinida, sino que está ahuyentando a los inversores en el sector inmobiliario.

Como indica a este respecto al presidente de la sección de arrendamientos urbanos, propiedad horizontal e inmobiliario del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, esto no es más que la búsqueda de un enfrentamiento entre los artículos 33.1 y 47 de la Constitución española, cuando se trata precisamente de no enfrentarlos y de reconocer su necesaria convivencia, partiendo de la misma premisa básica de la función social que debe corresponder *prima facie* al Estado y no a los particulares. Así, afirma que el Estado tiene instrumentos para garantizar el derecho de los españoles a una vivienda digna, sin necesidad de cargar sobre ellos dicha misión, como son las viviendas de protección oficial o las de promoción pública, ya sean en propiedad o arrendamiento, que tienen precisamente por objeto cumplir con el citado mandato constitucional. Por ello, a fin de cumplir con el mandato constitucional del artículo 47 de la Constitución española, debe ampliarse el exiguo parque de viviendas de protección oficial en nuestro país.

En España hay un claro déficit de políticas públicas que fomentan la construcción de vivienda pública en régimen de alquiler, y así lo ponen de manifiesto los datos del Observatorio de Vivienda y Suelo del Mitma en el boletín especial de vivienda social 2020, tomando como referencia datos del *Eurostat* y del Observatorio *House in Europe*, que indican que el parque social de vivienda en España se encuentra más de 6 puntos porcentuales por debajo de la media de los países de la Unión Europea, en los cuales, en términos medios, su parque vivienda social se sitúa en torno al 9% con respecto a las viviendas principales, frente al 2,5% de España.

Les pido por favor que dejen de enfrentar el artículo 47 con el 33. Es su obligación defender la propiedad privada como un derecho fundamental de la democracia, y también deben cobijar a aquellas personas que carezcan de solución habitacional, pero no se pueden servir de la propiedad privada para que ustedes cumplan con su obligación. Están derivando a las familias españolas una obligación que es de ustedes.

Por último, quería decir que no hay manera de que nos contesten a las preguntas escritas que dirigimos a su departamento. Hemos solicitado datos, pero se acaban convirtiendo en preguntas orales. Quería llamar la atención sobre eso.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 7

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

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

En primer lugar, para contestar tal y como viene formulada la pregunta, implicaciones en materia de vivienda y el impacto económico de la medida, tengo que decirle la implicación en materia de vivienda de esta medida ha sido buscar una solución habitacional, no dejar a nadie en la calle en plena pandemia. Vuelvo a reiterar y vuelvo a aludir al artículo 47 de la Constitución española. Creo que todos los artículos de la Constitución son muy válidos y no podemos seleccionar unos artículos sí y otros no a la hora de poder cumplirla. El artículo 47 es un artículo fundamental, y por ello estamos intentando establecer medidas como estas para que personas vulnerables económicamente, dependientes con menores a su cargo y víctimas de violencia de género —lamento que los califique a todos ellos como delincuentes—, así como el pequeño propietario, estas familias que están pasando muchísimas dificultades económicas, que las vienen arrastrando desde hace muchísimo tiempo, tengan una solución habitacional antes de ser lanzados de sus viviendas. Para ello se faculta al juez para que los procesos civiles y penales, de manera extraordinaria y puntual, previo informe de Servicios Sociales, valore la suspensión del lanzamiento. Se faculta al juez y es el que tiene que tomar la decisión de si se produce el lanzamiento o no. Esta es una medida excepcional para situaciones que deben valorarse de manera ponderada y proporcional por el juez en función de los datos que ha solicitado cuando había sido en inmuebles de grandes tenedores, no de todo el montante de la población española, solamente de grandes tenedores que tengan diez o más viviendas en su poder y en situaciones que se hayan producido con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley.

Me preguntaba también por el impacto económico. Quiero decirle que el impacto económico en el sector inmobiliario es el que ya tenía, porque no se estable ninguna medida que provoque ningún efecto llamada. Todo aquello que se haya producido después de la publicación de la modificación de este real decreto no tiene efectos a la hora de aplicar las medidas establecidas en el mismo. Es más, incluso se prevé la compensación económica que los tenedores pueden solicitar por el tiempo de duración de las mismas si finalmente no se encontró una solución habitacional y que anteriormente no se regulaba, y esta compensación consistiría en el valor medio que correspondería a un alquiler de vivienda en el momento en que se encuentre el inmueble determinado a partir de los índices de referencia del precio de alquiler de vivienda u otras referencias objetivas representativas del mercado de arrendamiento, más los gastos corrientes de la vivienda que acredite haber asumido el propietario por el periodo que medie entre que se acuerde la suspensión y el momento en que la misma se levante por el tribunal o por finalizar el estado de alarma. Recuerde usted, que la solicitud de estas compensaciones puede presentarse hasta un mes después de la vigencia del estado de alarma, por lo que todavía no ha transcurrido el tiempo necesario para cuantificar el impacto económico que puedan tener en este caso en los Presupuestos Generales del Estado.

Son supuestos acotados. Sigo insistiendo en que son para aquellas circunstancias muy limitadas que afecten a dependientes, que afecten a menores, que afecten a víctimas de violencia de género, y que limitan mucho más la acción a estar excluidos cuando la vivienda sea domicilio habitual o segunda residencia, incluso del gran tenedor, cuando existen indicios racionales de que la vivienda se está utilizando para la realización de actividades ilícitas o cuando se trate de un edificio público y sea una vivienda social asignada.

Finalmente, y como bien conoce, en el Ministerio estamos trabajando en varias líneas, por lo que no solo tiene que focalizar las actuaciones de este Gobierno una modificación de este Real Decreto-ley. He aludido antes a las propuestas que estamos implementando en política de vivienda, a las acciones directas desde el Mitma a través del Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con el Plan Estatal de Vivienda, en colaboración con Sepes en suelos del Estado, con las comunidades autónomas y también con los ayuntamientos, y, sobre todo, el acuerdo con los grandes tenedores de vivienda, como ya he mencionado hace un momento, Sareb, entidades financieras y grandes tenedores, para poder dotar de un fondo social de vivienda.

Creo que el esfuerzo que se está haciendo es importante, el esfuerzo que se está realizando intenta ayudar a generar ese parque público de viviendas. Quiero darle dos datos. El primero de ellos es que se ha hecho un esfuerzo en este país en materia de vivienda a lo largo de últimos años, 2,3 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 8

viviendas han sido impulsadas por las administraciones públicas. La dificultad que hemos tenido en todo este proceso es que se han impulsado viviendas para la compraventa. Esos datos se atestiguaban en el Observatorio de Vivienda, presentado por el Ministerio, no ha sido así la vivienda en alquiler, y ahora estamos, me consta, ayuntamientos, comunidades autónomas y el propio Estado intentando implementar este parque público de viviendas. Mientras ese parque público viviendas se construye, porque no es fácil construir viviendas, necesitan un tiempo determinado, tenemos que articular medidas que ayuden a los más vulnerables, que protejan a aquellos que más lo necesitan y, sobre todo, articular medidas habitacionales mientras se encuentran las viviendas estables que pueda generar el parque público de vivienda. En eso estamos trabajando y en eso vamos a seguir insistiendo. Creo que se está haciendo un buen esfuerzo de colaboración con otras administraciones y dando un buen impulso desde la Administración General del Estado, y espero que los objetivos se puedan ir plasmando con el tiempo.

Finalmente, quiero decirle sobre lo que me comenta que son muchas las iniciativas, las preguntas a las que estoy contestando personalmente de su grupo parlamentario. Las revisaremos todas, y por supuesto, si hay alguna que pueda ir con más retraso, me encargaré personalmente de que se trabajen rápidamente y se contesten con celeridad.

Muchísimas gracias.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— ACTUACIONES QUE SE VAN A ACOMETER PARA LA PUESTA EN VALOR DE LAS CLOACAS ROMANAS DE CALAHORRA EN LA RIOJA.

AUTOR: CUATRECASAS ASUA, JUAN (GS).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 232, DE 3 DE MARZO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000795).

El señor **PRESIDENTE**: Para formular la siguiente pregunta, tiene la palabra el señor Cuatrecasas Asua por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CUATRECASAS ASUA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señores secretarios, señorías, me van a permitir que dé inicio a mi intervención con una frase: En lo pasado está la historia del futuro, perteneciente a Juan de Alonso Cortés, ensayista español. Al parecer, señorías, hay grupos políticos como, por ejemplo, el Grupo Popular para los que no existe pasado, presente, futuro o historia. Digo esto no como un recurso gratuito, fácil, cómodo frente a un adversario político, sino como un hecho objetivo y empírico en lo que respecta a la gestión que el PP hizo de estas Cloacas Romanas de Calahorra, yacimiento arqueológico de ingente valor histórico, patrimonial, cultural, turístico y científico, cuando durante muchos años gobernó en Calahorra, en La Rioja y en España. Una gestión que puedo calificar en el presente como negligente, pasiva, inactiva y repleta de desidia y venta de humo. Son muchos los testimonios de ciudadanos y ciudadanas de Calahorra y de la Rioja que lo corroboran.

Como no dispongo de mucho tiempo, me voy a ceñir a un dato de breve cronología que no deja lugar a dudas. Retrocedemos a los meses de enero y febrero de 2014. Tengo en la mano una pregunta oral realizada por el compañero socialista Jesús María García, en aquel momento parlamentario, hoy en día presidente del Parlamento de La Rioja, que es muy similar a la que yo hago en el día de hoy. La respuesta obviamente no va a ser similar, porque aquella respuesta del entonces consejero de Educación Cultura y Turismo, fue: Se necesita especificar a qué tipo de proyectos se refiere la pregunta. Breve, ustedes juzgarán. Un mes después, el citado consejero acude a una reunión con el alcalde del PP de Calahorra, que tuvo lugar en el Ayuntamiento de este municipio, y durante la que además de fotos de todo tipo con sonrisas Profident, se soltaron innumerables promesas, desde importantes inversiones inmediatas a una supuesta incoación de expediente para calificar las Cloacas Romanas del municipio como bien de interés cultural, no ocurrió absolutamente nada. Hablamos del año 2014, y en 2019, cuando el PP pierde el Gobierno de La Rioja y también el local por la voluntad de los ciudadanos y ciudadanas, y desde el PSOE observamos con estupor, aunque algo ya sabíamos, pero no por ello nos resultó más desconcertante, no hubo rastro de trámite, solicitud, incoación y tampoco de inversiones. Algo por otro lado muy habitual en el PP de La Rioja, palabras, promesas, pero pocos hechos, promesas incumplidas y nulas inversiones presupuestarias. A todo ello, se añade el hecho de que en 2016 el grupo municipal socialista del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 9

Ayuntamiento de Calahorra volvió a requerir, mediante moción en Pleno, la incoación de ese expediente, hecho que fue desatendido y ninguneado, usando como siempre el rodillo Popular.

Básicamente, tenemos un tesoro patrimonial, histórico, cultural, turístico y científico que ha estado cerrado, desatendido y ninguneado durante casi veinte años y que ahora, con el impulso del Partido Socialista Obrero Español en el Gobierno de España, el autonómico y el local, va a obtener el brillo merecido y la importancia que le corresponde. Un despropósito que ahora se corrige y por el que el Partido Popular debería pedir disculpas a todos los calagurritanos, riojanos y riojanos que fueron burlados y humillados por quienes se dedicaron a vender humo, prometer y no cumplir; y no hablamos ya de lucro cesante, económico y pragmático.

Por ser de justicia, no puedo dejar de agradecer a la Asociación de Amigos de la Historia de Calahorra su esfuerzo tenaz, su trabajo desinteresado, siguiendo una metodología arqueológica muy minuciosa que cristalizó en el hecho de que durante los años 1995 a 2002, las Cloacas Romanas calagurritanas de la calle San Andrés pudieran estar abiertas al público....

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cuatrecasas, debe ir terminando.

El señor **CUATRECASAS ASUA**: ... cuando quisieron hacerlo. Tampoco al propietario del inmueble, en cuyo subsuelo se hallaron en el año 1979 estos vestigios.

Acabo ya, y lo hago como empecé, con otra frase, esta vez de un colega nuestro, el político británico Harold Macmillan, que dijo: Deberíamos usar el pasado como un trampolín y no como un sofá. El Partido Popular, como en tantos otros asuntos, y en lo que a las Cloacas Romanas se refiere, ha usado pasado, presente y futuro como un cómodo sofá, viendo pasar por delante de ellos la incomodidad y la indignación de una ciudad maltratada por la pasividad y la desidia de un grupo político.

De ahí mi pregunta. Solicitamos información sobre actuaciones a acometer por parte del Gobierno para la puesta en valor de las Cloacas Romanas de Calahorra, en La Rioja.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene usted la palabra, señor Lucas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Gracias, presidente. Gracias, señorías.

Señor Cuatrecasas, en el marco del programa de rehabilitación arquitectónica, entre las inversiones que tiene previstas el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el capítulo 6, que gestiona esta Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda, se contempla el proyecto de inversión que lleva por título Intervención en las cloacas romanas de Calahorra, en la Comunidad Autónoma de La Rioja. Dicha partida presupuestaria tiene una dotación total fijada que asciende, en una asignación plurianual, a 1285000 euros. La intervención en las cloacas romanas de Calahorra tiene una principal aspiración: ser el motor de recuperación social y de actividad turística principalmente que dinamice el espacio público urbano y recupere el interés de los ciudadanos por este lugar, que, como bien comentaba, necesitaba de una renovación, de una rehabilitación por el abandono al que había estado sometido durante muchísimos años. Las obras que se llevarán a cabo permitirán recuperar el ámbito del solar como espacio público, respetando los elementos arqueológicos que se encuentran enterrados y revalorizando y consolidando el tramo de cloaca romana. Se trata de un proyecto transformador que persigue la puesta en valor de un patrimonio histórico tan relevante como son las cloacas romanas, permitiendo su acceso a través de un sistema de patio perimetral, que pone en contacto esa cota baja de las cloacas con la plaza pública que está sobre las mismas.

El MITMA adjudicó el 7 de septiembre de 2018 el primer premio del concurso de proyectos con intervención de jurado para la puesta en valor de las cloacas romanas de Calahorra al arquitecto don José María Sánchez García. Posteriormente, con fecha 22 de abril de 2019 y tras el correspondiente procedimiento negociado sin publicidad con el ganador del concurso, según el artículo 168 d), de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público, le fue adjudicado el contrato de servicios de redacción de los proyectos básico y de ejecución de los estudios históricos, de la dirección facultativa de las obras, del estudio de seguridad y salud y la coordinación de seguridad y salud del proyecto de actividad, del estudio fotográfico y documental, del libro del edificio y la documentación final de obra para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 10

las obras a realizar, con el fin de poner en valor las cloacas romanas de Calahorra por un importe de 104 219,69 euros, IVA incluido. Dicho proyecto fue aprobado técnicamente en diciembre de 2020.

Después de esa aprobación técnica se procedió a la preparación del expediente de contratación de las obras. Tras la aprobación de dicho expediente de contratación, con fecha 15 enero del 2021, muy recientemente, se publicó en el BOE el anuncio de licitación para la contratación de las obras de puesta en valor de las cloacas romanas de Calahorra, con un presupuesto base de 118 158,78 euros. La fecha límite de presentación de ofertas ha finalizado el 23 de febrero del año 2021, estando establecida la apertura de la documentación administrativa el 25 de febrero y de la documentación técnica y económica los días 4 y 18 de marzo, respectivamente. Tras la adjudicación de las obras, conforme a los plazos antes citados y tras la firma del contrato correspondiente, está previsto que los trabajos se inicien en la primavera del 2021, siendo el plazo de ejecución, a partir de ese momento, de doce meses. Es un objetivo muy claro de este ministerio, no solamente a través de las obras que se contemplan en el capítulo 6, directamente de rehabilitación arquitectónica, de mejora arquitectónica de espacios en todo el territorio español, sino también a través de las obras del 1,5% cultural, intentar recuperar el patrimonio histórico, el patrimonio arquitectónico, la calidad arquitectónica y, sobre todo, el hacer posible que ciudades como Calahorra y otras ciudades de nuestro territorio tengan la posibilidad de rehabilitar, de renovar estas obras arquitectónicas del pasado, de espacios urbanos principales que les permitan tener actividad, desarrollo cultural, desarrollo turístico y volver a tener la actividad que en el pasado tuvieron. Estamos ante una obra muy importante, una obra muy necesaria que espero que sea un elemento de dinamización, también de atracción turística, de generación de empleo, de un espacio tan bello como la ciudad de Calahorra.

Muchísimas gracias por la pregunta y espero que la próxima vez que vayamos para allá podamos ver las obras ya terminadas, porque creo que merecen la pena.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— AVANCES QUE SE HAN CONSEGUIDO PARA LA REHABILITACIÓN DEL TEATRO CERVANTES DE SEGOVIA.

AUTOR: ACEVES GALINDO, JOSÉ LUIS (GS).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 232, DE 3 DE MARZO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000796).

El señor **PRESIDENTE**: Para formular la última pregunta referida a este ámbito, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Aceves Galindo.

El señor **ACEVES GALINDO**: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes, señorías, y buenas tardes, señor Lucas, secretario general de Agenda Urbana y Vivienda.

La pregunta que le voy a hacer, señor Lucas, es una pregunta bastante importante para lo que son los intereses de Segovia. La ciudad de Segovia y su provincia lleva muchos años demandando por su carácter patrimonial, por ser Patrimonio de la Humanidad, la necesidad de contar con un espacio escénico de primer nivel, de primera calidad, tanto para sus ciudadanos como a los visitantes, porque es una ciudad eminentemente turística. Es importante poder ofrecer en el Teatro Cervantes un espacio acorde con lo que es su pasado, su presente y su futuro. Llevábamos demasiados años con una infraestructura paralizada y en la que durante mucho tiempo el Partido Popular se dedicó a jugar con ella y con los intereses de los segovianos. Miren, le voy a explicar brevemente cuatro condicionantes históricos de esta situación.

Desde el año 1984, año en que cerró sus puertas, la demanda en la ciudad era que se necesitaba esta infraestructura y tuvo que ser un gobierno Socialista en la ciudad de Segovia en el año 2008 el que firmó un acuerdo con el ministerio, un protocolo para poner en marcha el proyecto y las memorias necesarias para poder ejecutar esta infraestructura. Y estuvo en el Boletín Oficial del Estado, señorías: el 28 de noviembre de 2011 el Boletín Oficial del Estado publicó la licitación de la obra, pero el Partido Popular ganó las elecciones por entonces en nuestro país y una de sus primeras decisiones fue paralizar la licitación en el Boletín Oficial del Estado y, por lo tanto, dar una tremenda bofetada a los intereses de Segovia y de sus ciudadanos. Durante estos años nos hemos encontrado con el juego político al que nos tiene acostumbrado el Partido Popular, en este caso de Segovia y de Castilla y León, que era: ante las demandas del Grupo Socialista en la ciudad, en los Parlamentos, en las Cortes de Castilla y León, en el Congreso, en el Senado, su posición siempre era contraria. Y qué casualidad que cuando la presión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 11

política llegaba a su máximo auge, algunos dirigentes incluso llegaron a presentar mociones defendiendo que esto tendría que ser el futuro, cuando ya era perfectamente el pasado siempre trágico que el Partido Popular tiene en este caso en mi tierra, de la que soy diputado en Segovia.

Ha tenido que ser nuevamente un gobierno socialista el que ha tenido el interés y el que ha comprendido que Segovia necesita esta infraestructura cultural tan necesaria y tan demandada, que es una ciudad que tiene que tener un espacio cultural de primer nivel para poder ofertar todo lo que necesita una ciudad de estas características, como antes decía, una ciudad Patrimonio de la Humanidad y culturalmente reconocida en todo el mundo, entre otras muchas cuestiones, por un acueducto milenario y por una ciudad que conserva los valores importantes de nuestra tierra.

Señor Lucas, como diputado por esta circunscripción, como segoviano y, además, porque todas las instituciones segovianas han demostrado durante estos años el mismo interés, me gustaría saber qué avances está realizando por parte del ministerio para ofertar a la ciudad un espacio de estas características y que cuanto antes sea una realidad, a pesar —y lo digo con pesar— de que durante muchos años el Partido Popular ha jugado a hacer lo contrario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Lucas, tiene la palabra.

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

Me atrevería a decir que no solamente el Acueducto de Segovia, sino el Alcázar y la catedral y el magnífico casco histórico y muchas otras cosas. Yo le tengo que reconocer que soy un enamorado de esa ciudad y es una ciudad magnífica para visitar, para estar y también para comer bien. Ojalá que la pandemia nos permita hacerlo pronto. **(Risas)**.

Quiero hablar de una cuestión previa, y es que en el marco del programa de rehabilitación arquitectónica del ministerio y también en el marco conjunto de los proyectos del 1,5% cultural esta es la obra más cuantiosa que está realizando el ministerio en todo el territorio español. No hay una más cuantiosa en estos momentos que el Teatro Cervantes. Es una obra muy importante, una obra muy necesaria y una obra que espero que, cuando termine, sea también un referente como los que acabo de mencionar, no solamente por el valor arquitectónico, sino sobre todo por el valor cultural de aquellas cosas que va a contener en la ciudad de Segovia. De esta manera, en el marco del programa de rehabilitación arquitectónica, inversiones previstas en el capítulo 6 que gestiona esta secretaría general, se ha contemplado la rehabilitación del Teatro Cervantes de Segovia. Dicha partida presupuestaria tiene una dotación fijada por parte de este ministerio de 10 994 680 euros y contempla una programación plurianual que abarca desde el año 2021 hasta el año 2024. El Teatro Cervantes actualmente presenta, como bien ha comentado usted, un estado de abandono tras la paralización de sus obras de rehabilitación en el año 2007. El Cervantes, que abrió sus puertas por primera vez el 12 de septiembre de 1923, se convirtió —es verdad que junto al Teatro Juan Bravo— en el referente cultural del momento en la ciudad de Segovia. En él no solo actúan compañías profesionales, sino que también era un centro de encuentro de la población para grupos aficionados, escenario de muchísimas actividades de todo tipo, incluso acciones y mítines políticos de la más diversa índole que se celebraban en ese espacio. Tras esos primeros años de gran actividad, el teatro pasó, como el resto de teatros, a hacer cine, y en el verano de 1984 se produjo el último intento por recuperarlo, intento que no llegó a buen puerto, por lo que a finales de ese mismo año el Teatro Cervantes cerró sus puertas definitivamente.

Las obras que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana iniciará la próxima primavera permitirán, por un lado, la conservación de los elementos tipológicos más relevantes y, por otro, harán posible el diseño de una arquitectura fiel al presente, que proporcionará soluciones adecuadas a la problemática funcional, formal, técnica y de normativa de las necesidades actuales. De esta manera, con fecha 6 de noviembre del año 2018, el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana —la denominación que tenía entonces era Ministerio de Fomento— adjudicó el contrato de servicios de actualización del proyecto de rehabilitación del Teatro Cervantes de Segovia, del estudio de seguridad y salud, proyecto acústico y del asesoramiento del equipamiento y adecuaciones escénica. Actualmente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana está llevando a cabo el procedimiento de adjudicación del contrato de servicios para la dirección de obra para la rehabilitación del Teatro Cervantes de Segovia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 12

Tras la aprobación técnica del proyecto de rehabilitación, con fecha 1 de octubre de 2020 se ha procedido a la preparación del expediente de contratación de las obras. Tras la aprobación de dicho expediente de contratación, con fecha de 16 de diciembre de 2020 se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado el anuncio de licitación para la contratación de las obras, con un presupuesto base de licitación de 10 634 136,54 euros. La fecha límite de presentación de ofertas finalizó el 23 de febrero de este año 2021, recibándose un total de veintiocho propuestas. Tras la adjudicación de las obras y tras la firma del contrato correspondiente, está previsto que los trabajos se inicien en la primavera de este año 2021, siendo el plazo de ejecución, por la complejidad de las obras a desarrollar, de cuarenta y dos meses. Espero, confío y deseo que el Teatro Cervantes vuelva a tener en la ciudad la importancia que tuvo en el pasado, que se vuelva a convertir en un centro social, un centro de encuentro de los segovianos, también en un referente en la acción cultural en toda España. Y quiero reiterarles el compromiso de este ministerio con el patrimonio cultural, el compromiso de este ministerio con todos los territorios de España, por supuesto, en este caso también con Segovia, porque no es baladí que sea la obra más importante cuantificada económicamente de este ministerio en la recuperación del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico de las obras realizadas en España. Es un hecho que pone en evidencia la importancia que le damos a la obra y a la ciudad de Segovia.

Muchísimas gracias a todos y gracias por su pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Le damos las gracias al señor Lucas por su respuesta a estas cuatro preguntas y por su disponibilidad para que podamos ejercer desde esta Comisión la función de control que nos corresponde. Le despedimos hasta otra ocasión.

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

— ACTUACIONES, PLANES E INVERSIONES QUE SE ESTÁN LLEVANDO A CABO PARA LA IMPLANTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE HIDRÓGENO U OTROS COMBUSTIBLES SIMILARES EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES.

AUTOR: DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 217, DE 9 DE FEBRERO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000676).

El señor **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida y las gracias a la secretaria general de Transporte y Movilidad, doña María José Rallo Del Olmo, a la que le hemos enviado las preguntas del área que le corresponde. Comenzamos con la pregunta del Grupo Parlamentario VOX, que va a formular don José María Figaredo.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Señora secretaria de Transportes, muchísimas gracias por su asistencia hoy aquí.

¿Qué actuaciones, planes e inversiones están llevando a cabo para la implantación de infraestructuras de hidrógeno u otros combustibles similares en los puertos españoles? Si puede, por favor, no se limite solo en su respuesta a los puertos españoles; si tuviese alguna información que darnos en general, por favor, no la retenga.

Muchísimas gracias.

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

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el MITMA, como seguro que saben, está trabajando en una estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada que está alineada con los objetivos de desarrollo sostenible de Naciones Unidas y con los objetivos marcados a nivel europeo. La estrategia tiene como ejes centrales, entre otros, la sostenibilidad y tenemos dos ejes específicos que hablan de energías sostenibles, el eje 4, que se refiere a movilidad de bajas emisiones, y el eje 6, que se refiere a cadenas intermodales de mercancías inteligentes e intermodales, como ya he mencionado. Dentro de la actividad número 4 tenemos actuaciones específicas para el estímulo de fuentes de energías alternativas y sostenibles, así como la promoción de medios de transporte de bajas emisiones. En el eje 6 se incluye, como medida específica, el marco estratégico del sistema portuario de interés general que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 13

debe actualizarse, ya que el actual tiene más de veinte años y entre los que la sostenibilidad también es uno de los ejes principales y, de hecho, tiene una línea estratégica denominada puertos ecoproactivos.

En cuanto a la reducción de emisiones y la utilización de energías limpias en los ámbitos portuarios, actualmente en el mundo hay tres grandes líneas. La primera es la utilización del gas natural licuado en los buques y la correspondiente implantación de la infraestructura de abastecimiento. Este sistema energético es ya una realidad y España es un líder a nivel mundial. El segundo es la implantación de sistemas que permitan a los buques conectarse al sistema eléctrico una vez que entran en el puerto, de manera que no emitan durante toda su estancia. Esta es una iniciativa que cobra gran importancia en aquellos puertos que reciben a un gran número de cruceros a lo largo del año. Y el tercer elemento que ahora está más en boga es la utilización de hidrógeno que, junto con el amoniaco, se alzan realmente como las alternativas más viables a medio plazo para la descarbonización total del transporte marítimo.

Concretamente, y en relación con el hidrógeno al que se refiere su pregunta, el pasado 6 de octubre del año 2020 el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico aprobó una hoja de ruta del hidrógeno, denominada «una apuesta por el hidrógeno renovable», y esta hoja de ruta considera que el hidrógeno está llamado a ser un vector energético para usos finales donde sea la solución más eficiente para la descarbonización, y en el ámbito marítimo y portuario, desde luego, tiene grandes opciones. La hoja de ruta del hidrógeno contempla sesenta medidas y tres de ellas se refieren específicamente al transporte marítimo y a su implantación en los puertos: la medida 21, la medida 22 y la medida 23. La 21, con el objetivo de determinar las medidas para el desarrollo de una infraestructura nacional portuaria de repostaje de hidrógeno; la 22, para establecer las acciones de promover y fomentar el uso de nuevas tecnologías cero emisiones en costas y puertos nacionales, y la tercera, la implantación de ayudas al sector naval para acelerar la implantación de estas tecnologías dentro de los buques.

Para garantizar la contribución del hidrógeno renovable en el cumplimiento de los objetivos de la planificación estratégica a medio plazo la hoja de ruta del hidrógeno establece unos objetivos a nivel nacional para el año 2030, tanto para la producción de hidrógeno renovable como para la demanda de hidrógeno, y el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico ha lanzado una primera manifestación de interés dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española para que todos los agentes interesados puedan disponer de un canal de comunicación para la gestión de estas iniciativas. Ha habido un grandísimo interés por parte de los puertos de toda la geografía nacional en presentar proyectos relacionados con el hidrógeno. Cádiz, Asturias, Sevilla, Castellón, Huelva, Granada, Murcia —Granada por Motril—, Murcia, A Coruña, Valencia, Las Palmas de Gran Canaria, Ceuta, Tenerife, Vizcaya o Tarragona. La verdad es que existe un gran interés y un gran apetito tanto por el sector público como por el sector privado en las inversiones vinculadas al hidrógeno. Todo ello sin perjuicio de algunas iniciativas específicas, como el proyecto que se está desarrollando en Valencia, el H2Ports, que pretende realmente conseguir que el puerto sea uno de los primeros de Europa en poder abastecer a los buques a través de hidrógeno.

El hidrógeno es todavía la energía que está en sus primeras etapas de generación y utilización en el sector marítimo y portuario, por lo que en este momento el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lo que está haciendo es colaborar con el sector privado y con el sistema portuario de interés general a efectos de ir conformando los proyectos con la participación público-privada, que deberá lograr las sinergias que permitan que sea una fuente de energía en el futuro completamente descarbonizada y que permita un transporte marítimo competitivo y eficiente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Figaredo, ¿quiere usted usar el tiempo que tiene?

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Sí, voy a ser muy breve.

Le agradezco muchísimo su respuesta, pero le tengo que reconocer que es absolutamente genérica. Me da una respuesta en un plano completamente teórico que, de hecho, está prácticamente reproducida en una proposición no de ley que hemos presentado no hace mucho desde el Grupo Parlamentario VOX, porque son cuestiones puramente teóricas. Yo le preguntaba por la realidad, ¿qué medidas están ustedes llevando a cabo? ¿Han apoyado ustedes el *europen how do drime backbone*, esa red, esa especie de gasoducto para transportar hidrógeno que en teoría debería llegar a todos los puertos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 14

españoles? ¿Qué puertos españoles están ya llevando a cabo obras para instalar dispensadores de hidrógeno? Porque ustedes dicen que quieren colaborar con el sector privado, pero la realidad es que los puertos españoles son responsabilidad suya, y si ustedes no se lanzan a implementar esas obras ya, lo que va a suceder es que los puertos españoles se van a quedar rezagados; de hecho, ya se están quedando rezagados con respecto a los del resto de Europa, y la prueba es que Astilleros Españoles, en concreto, en Asturias, por ejemplo, ya están fabricando buques de hidrógeno en España, buques de hidrógeno, por supuesto, para armadores extranjeros en este caso, que van a funcionar directamente con hidrógeno. Y este va a ser el futuro. Y si un puerto de España como es, por ejemplo, el puerto de Algeciras, un puerto además de cabotaje que necesariamente va a necesitar recibir a los grandes buques pesados que hacen el traslado transatlántico de mercancías, no tiene los dispensadores de hidrógeno, nos vamos a quedar atrás.

Usted lo que nos está planteando hoy aquí —le voy a ser sincero— es dramático porque no nos da ninguna obra que esté ya comenzando. No nos está diciendo ya para cuándo se va a poder empezar a proveer de hidrógeno y en qué puertos españoles. Nos habla del puerto de Valencia como un proyecto meramente piloto, pero es que la realidad viene pisándonos los talones. Los puertos españoles están en una situación estratégica crítica, en una competencia directa con, entre otros, el puerto de Tánger, que es un puerto también de cabotaje, al igual que es el de Algeciras, con el cual vamos a tener una competencia absolutamente directa, y nos está usted diciendo que no hay ningún plan y, por supuesto, que no hay ninguna obra que esté ya en trámite. Pero tampoco hay ningún plan concreto, más allá de generalidades, de principios, ideas, de declaraciones de intenciones, en definitiva. La realidad es que parece que España se va a quedar rezagada una vez más en una energía limpia, renovable, como ustedes dicen, y llevan esa bandera verde siempre frente a ustedes, pero se limita a ser un eslogan; la realidad es que cuando pueden llevar a cabo actuaciones materiales reales para implementar esa energía en España, ustedes se mantienen cruzados de brazos.

Entonces, es triste la respuesta que nos da porque no nos está dando cuenta de las cuestiones que necesitamos saber. Si usted estuviese dispuesta a darnos estos planes porque efectivamente existiesen y, sin embargo, no nos lo hubiese dicho hoy aquí, si nos los puede dar por escrito más adelante, le estaremos muy agradecidos. Pero vemos con tristeza que a lo que apunta es a algo que ya sospechábamos, y es a que el sector público español, que es del que dependen los puertos españoles, se está quedando a la cola, mientras que el sector privado español ya va a la cabeza con cero financiación, cero ayudas y cero impulso público. Más bien son todo trabas. La prueba es que en Asturias ya se están construyendo buques de hidrógeno y el sector público sigue mirando hacia otro lado.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos a la siguiente cuestión. El tiempo es tasado, puedo tener un margen, pero como ya lo hemos traspasado, no ha lugar a una respuesta.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): ¿Ni siquiera un segundo?

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, pero, por favor, solo para contestar a algo muy concreto.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): España no se está quedando rezagada, sino todo lo contrario. España está a la cabeza y además tenemos la ventaja de que tenemos toda la cadena de valor de la producción de hidrógeno verde y los puertos están a la cabeza de Europa a ese respecto. Ha mezclado muchas cosas distintas en la contestación, le podría responder a cada una de manera individualizada y podemos hacerlo por escrito, pero de ninguna manera España se está quedando atrás. Y esto lo digo por respeto a las propias autoridades portuarias porque, como ellas saben, la inversión es privada nada más que en lo que es infraestructura puramente portuaria. De ahí la importancia de la colaboración público-privada.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 15

- **MOTIVO POR EL QUE EL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA AFIRMABA EL 21/11/2020, DURANTE SU VISITA A LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR, QUE ESTE PROYECTO PREVEÍA ENTRE OTRAS ACTUACIONES «LA AMPLIACIÓN DEL APARCAMIENTO DE EMPLEADOS», CUANDO HABÍAN RESCINDIDO EL CONTRATO CON LA SUBCONTRATISTA RESPONSABLE DE ESTAS OBRAS. AUTOR: RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX). BOCG, SERIE D, NÚMERO 232, DE 3 DE MARZO DE 2021 PDF. (Número de expediente 181/000788).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasemos a la siguiente cuestión. Por el Grupo Parlamentario GVOX, tiene la palabra el señor Rubén Darío Vega Arias.

El señor **VEGA ARIAS**: Presidente, señorías, secretaria general.

Durante la famosa visita del ministro a Tenerife, el día 21 de noviembre de 2020, realizó una comparecencia ante los medios de comunicación y afirmó que las obras de ampliación y mejora del aeropuerto de Tenerife Sur eran imprescindibles para la pronta recuperación de la economía de la isla. ¿Nos puede usted decir —para informar a los tinerfeños— cuál era la razón por la cual el ministro informó que la ampliación del aparcamiento de empleados, con un presupuesto de prácticamente 8,5 millones de euros, concluiría en el verano de 2021, a sabiendas de que la constructora había rescindido el contrato quince días antes? Y le agradecería que nos pudiera decir ha habido una nueva licitación. Tengo aquí la cancelación del contrato por parte de la empresa y tengo también la comunicación por parte de AENA.

Muchas gracias. Espero sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

La obra de ampliación del aparcamiento de empleados del aeropuerto de Tenerife Sur forma parte de un conjunto de actuaciones que está llevando a cabo AENA como gestor aeroportuario y cuyo objetivo principal es la ampliación y mejora de toda el área terminal. Representa unas actuaciones que están incluidas en el DORA, el Documento de Ordenación y Regulación Aeroportuaria, en el periodo 2017-2021, de manera que AENA está obligado a hacer esas inversiones.

El proyecto, desde luego, tiene una gran relevancia para el desarrollo de la isla de Tenerife y, como bien indica en su pregunta, fue visitado por el ministro José Luis Ábalos el pasado mes de noviembre para comprobar su estado de avance. En su conjunto, las obras incluyen un nuevo edificio que sirve para unir las dos terminales, así como las actuaciones de adaptación de la terminal T2, y tiene una inversión global en torno a los 90 millones de euros que van a mejorar la calidad del servicio y, además, la experiencia de los pasajeros, al ampliar su capacidad. Pasa de 13 millones a 16 millones de capacidad del aeropuerto, incluye diversas mejoras de carácter más limitado, como unificación de salidas, ampliación de los controles de seguridad, más puertas de embarque, una mejora de la oferta comercial y, concretamente ya por lo que se refiere a su pregunta, la ampliación del aparcamiento de empleados.

Desde luego, es una inversión que va a tener importancia y va a tener una repercusión en la recuperación del turismo que tanto necesita Canarias como otras áreas de España. Quiero resaltar que a la fecha de la visita del ministro, el contrato de obra de ampliación del aparcamiento de empleados estaba totalmente vigente, sin perjuicio de que después de esa visita se hayan producido incidencias en todo el proceso de contratación en las que se está actualmente trabajando para volver a hacer una licitación en el plazo más breve posible.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vega.

El señor **VEGA ARIAS**: Voy a contestarle.

A ver, la fecha de cancelación del contrato por parte de la UTE fue el día 6 de noviembre. De todas formas, la pregunta era ¿por qué nos ha engañado? Nada más, el tema de las obras sí que lo sabíamos. De todas formas, señora secretaria general, también está paralizada la obra de la actuación de mejora de las salas de llegada. Como usted sabe, AENA tenía rescindido su contrato por parte de la constructora

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 16

para las mismas fechas, aquí tengo yo el contrato y la comunicación de AENA. Pero también hemos podido informarnos en nuestro Grupo Parlamentario sobre la cancelación del contrato correspondiente a la actuación T2, que también la tengo aquí, si quiere más reciente de fecha 14 de enero. Por estas cancelaciones de contratos de la que nosotros tenemos constancia en las UTE solicitan una indemnización bastante fuerte. Esperemos que no tengamos que pagar la mala gestión de AENA con dinero público. Recuerde que AENA registró en el 2020 unas pérdidas de 126,8 millones de euros, a la que hay que añadir la reciente medida cautelar de suspender las obligaciones de pago de la renta mínima garantizada, que asciende a 150 millones de euros, pero que se contabilizaron en el 2020.

Como usted sabe, AENA acordó en junio de 2020 reactivar el Plan de inversiones del 2020, tras la paralización por la pandemia de los meses de marzo, abril y mayo. Es decir, el retraso imputable fuera de esos tres meses fuera del plazo que está incluido en el DORA 2017-2021 sería una responsabilidad por parte de AENA. Entonces, le agradezco que nos haya explicado cómo están las obras, pero, ¿cuál es la situación de los contratos de las distintas partidas, de las distintas obras que hay en Tenerife Sur? Se lo agradecería, ya que, como ha dicho el ministro, es de vital importancia para el desarrollo de la isla y la recuperación económica.

Muchas gracias.

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

La señora Rallo tiene tiempo para poder responder todavía.

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

La existencia de incidencias en los contratos de obra, en los contratos públicos no es ninguna excepción para ninguna Administración de ningún color político. Eso en primer lugar.

En segundo lugar, por dejarlo claro, AENA no recibe fondos públicos. AENA se autofinancia al cien por cien y, desde luego, es un gestor aeroportuario eficiente, competente y que gestiona toda su actividad con los mejores estándares a nivel europeo. O sea que, en ese sentido, en ningún caso quisiera admitir que ha habido una mala gestión por parte de AENA. Lo que ha ocurrido en este caso, como sucede en otras ocasiones, es que hay una divergencia, una discrepancia entre en lo que considera la empresa constructora y lo que considera en este caso el promotor de la obra, que es AENA. La UTE adjudicataria manifestó su desacuerdo respecto a una serie de cuestiones técnicas y lo que hizo fue pedir un modificado del contrato con un incremento del presupuesto. A este respecto, tras analizar la propuesta, AENA consideró que el proyecto era perfectamente ejecutable en las condiciones con las que estaba y era una obra a precio cerrado y, por tanto, que correspondía al adjudicatario el continuar la ejecución de las obras. Desde luego, la intención de AENA siempre ha sido continuar las obras de ejecución del aparcamiento y tenía inicialmente prevista la finalización en el mes de marzo.

La constructora, la UTE adjudicataria decidió abandonar la obra de manera unilateral y el abandono de una obra no significa que se haya cancelado el contrato, eso es un trámite administrativo que lleva sus tiempos y lleva sus plazos. AENA actúa por supuesto, como no puede ser de otra manera, cumpliendo estrictamente los requerimientos jurídicos, también la UTE presentó en los juzgados una reclamación que no fue admitida a trámite, y está, desde luego, en la voluntad de AENA que estas obras terminen en el plazo más breve posible, teniendo en cuenta que hay que gestionar esas incidencias que ocurren en esta y en muchas obras.

Muchas gracias.

— LIBERALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.

AUTOR: MUÑOZ VIDAL, MARÍA (GCS).

(Número de expediente 181/000812).

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

Tiene la palabra ahora por el Grupo Ciudadanos, la señora Muñoz Vidal.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señora Rallo.

La ley 9/2010, de la prestación de servicios de tránsito aéreo, en su disposición adicional segunda, estableció que en los aeródromos gestionados en la actualidad por AENA los servicios de tránsito aéreo podrían ser prestados por la citada entidad o por cualquier otro proveedor de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados por una autoridad nacional de supervisión de la Unión Europea. Para aquellos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 17

aeródromos que se determinen por orden del Ministerio de Fomento y en el plazo que en las mismas establezcan, AENA o cualquier gestor aeroportuario que lo sucediera debería igualmente iniciar los procedimientos para la selección de nuevos proveedores civiles.

En la actualidad, tras diez años desde la entrada en vigor de esta ley, son dieciocho el número de aeropuertos de la red de AENA en los que el proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo ha sido designado como consecuencia de la publicación de un concurso público y son veintiuno los aeropuertos en los que Enaire continúa prestando el servicio de tránsito de aeródromo, ya que estos veintiuno los aeropuertos que no han sido objeto de licitación por AENA.

Está sobradamente demostrado con datos objetivos que facilitar la contratación del servicio bajo condiciones de mercado, mejora la eficiencia, abarata los costes de las operaciones y mejora la calidad y la seguridad de los servicios aéreos. No solo lo digo yo o mi grupo parlamentario, sino que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en octubre de 2018, publicó un informe sobre el impacto de la liberalización de los servicios de tránsito aéreo en España y concluyó que los resultados de la introducción de competencia en el mercado de ATS de aeródromo, había sido significativamente positiva en términos de eficiencia económica, con reducciones del coste medio del 60 % en los aeropuertos liberalizados y que además, en términos de calidad del servicio, el CTOT había mejorado considerablemente en esos aeropuertos liberalizados y que por norma general, los aeropuertos liberalizados habían incrementado su eficiencia más del doble que los aeropuertos no liberalizados. Así que la CNMC no encuentra justificación para que la apertura a la competencia en este mercado se haya paralizado. Tampoco considera que exista justificación para seguir manteniendo el monopolio de Enaire en este segmento, y además, la CNMC dice que la relación existente entre Enaire y AENA, donde el primero posee el 51 % del capital del segundo, desincentiva la continuación del proceso de liberalización.

Concluyo, presidente, preguntándole a la señora Rallo si van a seguir cumpliendo con lo establecido en la disposición adicional segunda de esta Ley 9/2010. Si va a seguir el Gobierno, en definitiva, con la liberalización de servicios de tránsito aéreo y si tiene previsto autorizar AENA licitar el servicio de tránsito aéreo de aeródromos en los veintiún aeropuertos mencionados.

Muchas gracias.

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

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

España ha sido pionera en la liberalización de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo en toda Europa y es actualmente el país de la Unión Europea donde más volumen de tráfico es gestionado por proveedores privados.

Ha explicado usted muy bien todo el proceso que se llevó a cabo desde la reforma del año 2010 y, tal y como ha indicado, actualmente hay dieciocho aeropuertos que prestan servicios a través bien de servicio AFIS, que son cinco de ellos o bien por un proveedor privado de torre de control de aeródromo.

Efectivamente, el proceso ha tenido unos resultados muy positivos, como ha dicho, lo decía el informe de la CNMC y así lo valoramos en el ministerio. Se han producido mejoras de eficiencia sin menoscabo de la calidad ni de la seguridad, con unos ahorros de coste en el servicio importantes; además, esta medida lo que hizo fue permitir que Enaire pudiera contar con un número mayor de controladores que fueron esenciales para garantizar y reforzar el resto de servicios que presta el proveedor de servicios de navegación aérea, que es en aquellos servicios de ruta y aproximación que presta el monopolio y que forman realmente parte del CORE de la actividad de Enaire. De esta forma, y también lo ha dicho, actualmente quedan veintiuna torres que son prestadas en exclusividad por Enaire, las dieciocho por operadores privados y hay seis torres que se prestan por el Ministerio de Defensa, los servicios de torre de control de tráfico aéreo de aeródromo en aquellos aeropuertos de uso común civil militar. Además de estos datos y fuera ya de lo que es la red gestionada por AENA, los servicios de control de torres, son también gestionados por operadores privados, tanto en aquellos aeropuertos de interés general que no son de titularidad estatal como en Murcia, Castellón o Ciudad Real, como en los aeropuertos autonómicos, como el de Lleida o La Seu de Urgel en Andorra.

Es conveniente también recordar que Europa contando no solo la Unión Europea, sino también Noruega y Reino Unido, solo cinco países han iniciado este proceso: España, Alemania, Reino Unido, Suecia y Noruega. En países tan importantes como Francia, como Holanda, como Italia todavía no se ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 18

iniciado este proceso de liberalización. Desde luego, en el ministerio seguimos manteniendo nuestro compromiso por mejorar, impulsar y reforzar todo el transporte aéreo en nuestro país porque es un sector muy relevante con una importante participación en el producto interior bruto y la verdad es que la buena gestión de las infraestructuras aeroportuarias y del sistema de navegación aérea ocupan un lugar destacado para poder dar respuesta a los retos que tiene el sector.

En Europa también se está trabajando en este tema y, al igual que se hizo en el ámbito del ministerio y tal y como decía la CNMC, también se apuesta por la liberalización como una de las opciones y como uno de los elementos que puede contribuir a mejorar el sistema de navegación aérea. Así se recoge en la iniciativa recientemente lanzada por la comisión europea el SeS II Plus, que está basada en las recomendaciones de un grupo de sabios por la reforma del cielo único europeo en la que España, además, tuvo un papel muy, muy relevante.

Efectivamente, la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia ha establecido recomendaciones en esta línea y desde el punto de vista del ministerio lo que queremos es dotar al sector de un marco de estabilidad para los próximos años que sea capaz de dar certidumbre a todo el transporte aéreo y que contribuya a la recuperación de un sector que, como saben, ha sufrido muchísimo. En definitiva, señorita, es un tema que se está abordando en el ministerio, que aún tiene recorrido tanto a nivel nacional como a nivel internacional, que desde luego afrontamos en una posición muy buena, pero que debido a las incertidumbres sobre la evolución del sector y su recuperación en los próximos años, todavía no podemos concluir respecto a una hoja de ruta concreta.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— PROYECTOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA PARA RECUPERAR LA RED DE TRENES NOCTURNOS DE VIAJEROS DENTRO DE ESPAÑA Y ENTRE NUESTRO PAÍS Y FRANCIA Y PORTUGAL.

AUTOR: LÓPEZ DOMÍNGUEZ, LAURA (GCUP-EC-GC).

MAESTRE MOLINER, ROSER (GCUP-EC-GC).

(Número de expediente 181/000827).

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Pasemos a la siguiente cuestión.

Tiene la palabra doña Laura López Domínguez, por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, en Comú Podem, Galicia en común.

La señora **LAURA LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente. Señora Rallo, bienvenida y gracias por asistir.

Resulta evidente que Europa se está moviendo desde el transporte insostenible hacia un transporte cada vez más sostenible. Las prioridades están cambiando y lo hacen con rapidez hacia un transporte limpio. Buscamos un transporte lo más cerca posible de las de las emisiones cero y para ello el ferrocarril es el mejor instrumento.

En este sentido, como sabe, hoy le quiero preguntar por los trenes nocturnos, porque los trenes nocturnos tienen grandes ventajas no solo respecto al nivel de emisiones, sino también respecto a las comodidades que ofrecen a los señores y señoras viajeros. Respecto al nivel de emisiones, por ejemplo, en corredores de mil kilómetros ahorra entre un 70 y un 90 % de energía en relación con el vuelo e incluso se puede llegar a las emisiones cero. En referencia a las comodidades que ofrece a las personas viajeras, permite pernoctar en el mismo tren, de manera que se maximiza la inversión que se hace en dinero y en tiempo. En el viaje el confort es obviamente mayor que en un avión y también proporciona una alternativa a esas dieciséis personas que no quieren volar.

No obstante, en España los trenes nocturnos de momento son escasos. Antes del inicio de la pandemia solo quedaban cuatro servicios Barcelona-Galicia, Madrid-Galicia, Madrid y Lisboa, el conocido tren de Greta Thunberg, y un cuarto entre Hendaya y Lisboa. Ahora no está ninguno de ellos en funcionamiento. Creemos que es necesario recuperar este funcionamiento, ampliar los trayectos y también aumentar la inversión para la renovación de la flota, ya que en 2009 mostraban claros síntomas de obsolescencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 19

Por estos motivos, le preguntamos: ¿Cuáles son sus intenciones para recuperar los servicios nocturnos existentes antes de la pandemia y también para diseñar nuevos servicios nocturnos en el ámbito de la península Ibérica cuando las distancias y los tiempos de viaje lo justifiquen?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted.
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias Señora López.

Efectivamente, Renfe tras la declaración del estado de alarma, el pasado 14 de marzo del 2020, dejó de prestar los servicios nocturnos, los servicios en tren-hotel, debido a las severas restricciones que se establecieron para la movilidad y a la caída obviamente brusca de la demanda. Hay que tener en cuenta, además, que debido a las características específicas de estos trenes-hoteles que van asociados a esa comodidad a la que ha hecho referencia, su reincorporación al servicio requiere unas condiciones específicas que lo dificultan por todas las restricciones sanitarias.

En suma, no es posible dar en estos momentos unas fechas concretas de cuándo se podrán poner en marcha de nuevo estos servicios, que efectivamente son como, usted ha dicho, las conexiones de Madrid con Galicia, Cataluña con Galicia, Madrid con Lisboa y ese tren ya internacional entre Hendaya y Lisboa. Veremos cómo se va desarrollando la desescalada, cómo va la vacunación y cuál es el momento para incorporar de nuevo los servicios. Sí que hay que decir que en España, debido a la excelente red ferroviaria que tenemos y a la incorporación cada vez de más destinos a través de la red de alta velocidad, la utilización de estos servicios ha ido descendiendo de manera muy relevante en los últimos años. Veremos cómo evolucionan las demandas sociales, pero en España, cuando a través de la red ferroviaria se pueden acceder a la mayoría de los destinos en unos tiempos de viaje muy competitivos, los trenes nocturnos puede que no sean la opción más adecuada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A usted.

— OPINIÓN DEL GOBIERNO SOBRE LA DECLARACIÓN DEL 08/12/2020 DE LOS FERROCARRILES EUROPEOS EN FAVOR DE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED EUROPEA DE TRENES NOCTURNOS.

AUTOR: LÓPEZ DOMÍNGUEZ, LAURA (GCUP-EC-GC).

MAESTRO MOLINER, ROSER (GCUP-EC-GC).

(Número de expediente 181/000828).

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
La siguiente pregunta es también para usted.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: ¿Puedo proceder, señor presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Si. Proceda usted, ¿pero es otra pregunta, no?

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Pasemos a la siguiente pregunta.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Muchas gracias.

Luego le formulo la pregunta, pero como creo que me va a sobrar tiempo de intervención, si me permite, le hago un comentario sobre su respuesta en el que imagino que estaremos de acuerdo.

Si bien es verdad que los trenes nocturnos ofrecen unas comodidades que no se encuentran en otro tipo de trenes, también es cierto que el uso o la existencia de los trenes de alta velocidad ha podido disminuir la demanda y, por tanto, también se puede cuestionar la oferta de los trenes nocturnos. Así que quizá lo que podríamos hacer es repensar que los trenes de alta velocidad ofrecieran las comodidades que tenían los trenes nocturnos. De esa manera quizá muchos ciudadanos y ciudadanas que ahora se deciden todavía por el vehículo privado se acabarían decidiendo por hacer sus trayectos en tren.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 20

Dicho esto, paso a la segunda pregunta. A ver, estábamos hablando de las grandes ventajas descritas para los trenes nocturnos y, como sabe, no solo era para viajes nacionales sino también para viajes internacionales. Hace unos años se podía viajar prácticamente por toda Europa en trenes nocturnos, el continente estaba surcado de líneas de ferrocarril por las que se podía viajar durmiendo. Pero como comentábamos, junto con las líneas de alta velocidad también los servicios *low cost* de aviones y lo que definen como la proverbial miopía de las tecnocracias que gobiernan las compañías europeas de ferrocarril, hizo posible que el tren nocturno prácticamente fuese desapareciendo no solo en España sino también en Alemania, donde en 2016 todos los servicios de trenes nocturnos se suprimieron y también se redujeron en Francia. No obstante, recientemente la compañía de bandera austríaca, la OBB, decidió mantener su apuesta por este producto y en 2016 compro todos los trenes-cama que Deutsche Bahn no quería. Luego en silencio empezó a tejer los hilos que hoy configuran este imperio que la compañía tiene de trenes nocturnos, hasta dieciocho destinos diferentes en trenes nocturnos hacia diversos países europeos está gestionando la citada compañía. Se estudiaron a fondo las necesidades del cliente y se preparó un producto que fuera atractivo a un precio interesante y se empezó a invertir para poder tener la oferta.

En línea con esta iniciativa, el 8 de diciembre del año pasado, las compañías nacionales ferroviarias — la francesa, la alemana y la suiza y también la austríaca— presentaron un pacto público para desarrollar el tren nocturno en Europa, operado por OBB y con nuevos enlaces entre los que se incluiría Zúrich y Barcelona.

Renfe no estaba en este pacto, así que nosotros le queremos preguntar si tiene intención de pedir a Renfe que se pueda sumar al citado pacto y que se sume también a la compra de trenes nocturnos, por una parte. Y, por la otra, si hay intenciones de cooperar con los operadores centroeuropeos firmantes de la declaración para implantar los servicios nocturnos, como podrían ser Valencia-Barcelona-Italia, Madrid -Hendaya-París, Barcelona-Frankfurt y también impulsar una red ferroviaria que una las capitales europeas no solo con trenes nocturnas, sino también con trenes de alta velocidad. Eso es todo.

Muchas gracias.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señora López.

Por contestar también al comentario que ha hecho respecto a la comodidad, la verdad es que los trenes de alta velocidad en España tienen unos altos estándares de calidad, altos estándares de comodidad y, desde luego, así son apreciados por todos los usuarios. La verdad es que la utilización de los trenes de alta velocidad es una alternativa al transporte aéreo, y prácticamente el cien por cien de los usuarios lo consideran más cómodo que el transporte aéreo. No se puede comparar un servicio que tiene un camarote, por decirlo de alguna manera, con una cama y que requiere viajes largos con una butaca que obviamente es otro tipo de servicio que no tiene ningún tipo de comparación.

Antes de entrar en la pregunta me gustaría destacar que Europa no tiene la red de alta velocidad que tiene España. Eso hace que los tiempos entre las principales capitales europeas muchas veces en transporte ferroviario lleven a unos tiempos de viaje relativamente altos que pueden hacer con pensar que el servicio nocturno pueda tener un sentido. La verdad es que en España, cuando tenemos unos tiempos de viaje de 2,5 horas con Barcelona o algo menos de 2,5 horas con Sevilla, realmente no es razonable pensar que haya un servicio nocturno que pueda ser competitivo y atractivo para el usuario.

En cuanto a la declaración de 8 de diciembre del 2020 a la que se refiere su pregunta y que efectivamente lo que fue es un acuerdo entre 4 operadores ferroviarios europeos de Alemania, Francia, Austria y Suiza, que acordaron conjuntamente reimplantar los servicios nocturnos internacionales de forma progresiva en el tiempo, se trata de una iniciativa que hay que observar viendo qué resultados tiene y viendo en qué sectores y en qué itinerario realmente tiene el atractivo suficiente para que sea un servicio sostenible desde el punto de vista económico.

Hay otra iniciativa que ya no es de operadores de ferroviario, sino que es con la participación de los países, y que ha sido impulsada durante la presidencia alemana en el segundo semestre del año 2020, que es el *Trans Europe Express 2.0* y la plataforma de desarrollo de los servicios ferroviarios internacionales de viajeros. Esa iniciativa sí que está formada por los estados miembros, por los Veintisiete Estados más Suiza, más Noruega y de esa iniciativa, sí que forma parte el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En el marco de ese foro se están estudiando diversas fórmulas para propiciar, implantar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 21

o impulsar la implantación de nuevos servicios internacionales ferroviarios en Europa, que podrán ser diarios o nocturnos y que podrán ser en red de alta velocidad o en red convencional. Las iniciativas están en curso, hay que ver qué tipo de iniciativas es más adecuada para cada realidad y una vez que dispongamos de las conclusiones se tomarán las decisiones adecuadas. Somos muy conscientes de la sostenibilidad de todo el transporte ferroviario. Somos muy conscientes de las potencias que hay y también somos conscientes de que no consideramos que haya que demonizar al transporte aéreo. El transporte aéreo juega su papel y también está haciendo un esfuerzo importante en pro de la sostenibilidad a través de la utilización de biocombustibles y también de los cambios tecnológicos dentro de los sistemas de propulsión, aunque esos tendrán, digamos, un plazo más largo hasta que los podamos ver.

Muchas gracias.

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

Hemos concluido esta parte también de las cuestiones a plantear a la señora Secretaria General de Transporte, a la que le damos las gracias por las respuestas dadas también, como le decía también a su compañero, al secretario general anterior, por su disposición a estar aquí, para que la Cámara y esta propia Comisión puedan ejercer la función de control que tiene asignada. Muchas gracias y hasta una próxima ocasión.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Perfecto. Muchas gracias a todos.

— CUMPLIMIENTO DE LO APROBADO POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS SOBRE LA UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN INTERMODAL DE GIJÓN EN EL ENTORNO DEL MUSEO DEL FERROCARRIL.

AUTOR: GÁZQUEZ COLLADO, PALOMA (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 125, DE 24 DE JULIO DE 2020 PDF.

(Número de expediente 181/000416).

El señor **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida al secretario general de Infraestructuras, señor Sergio Vázquez. Gracias por su presencia hoy aquí para dar respuesta a las cuestiones que los diferentes grupos le van a plantear.

Comenzamos con el Grupo Popular, señora Gázquez Collado. Tiene usted la palabra.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente. Buenas tardes. Gracias, secretario general, por su asistencia.

El pasado 24 de junio se debatió aquí, en el Congreso de los Diputados, una moción que se aprobó por mayoría en la Cámara y que ratificaba el consenso y el convenio firmado en 2019, que ubica la estación intermodal de Gijón en el entorno del Museo del Ferrocarril y la dotaba económicamente, el Convenio del Plan de vías, publicado en el BOE, firmado por las 3 administraciones implicadas y con el apoyo de todos los partidos con representación institucional. Nuestra pregunta, que esperamos que conteste ahora es: ¿piensa el Gobierno de España cumplir lo aprobado por el Congreso de los Diputados o va a hacer caso omiso el Ejecutivo a lo aprobado en el Legislativo? Entendemos y esperamos que lo asuman y que lo lleven a cabo. En caso contrario, demostrarían un desprecio por esta Cámara inaceptable.

La centralidad de una estación intermodal es técnicamente lo que asegura el éxito; técnicamente, que es una palabra que ustedes repiten continuamente para justificar su cambio. Técnicamente la centralidad es lo que asegura su éxito. Por ello, los dirigentes políticos ratificaron en su día que su ubicación fuera en el mencionado entorno del Museo del Ferrocarril y no en Moreda, porque de nada vale emplear el presupuesto para ubicar una estación desubicada, alejarla del centro es condenarlo al fracaso. Es tirar el dinero. Se ha comprobado por la estación provisional de ferrocarril. Era una estación rentable cuando estaba ubicada en la antigua situación y con su traslado ha perdido más del 50% de sus usuarios. Y la semana pasada amanecimos con otra noticia: que esa estación provisional fracasada de Sanz Crespo —más bien apeadero—, la alcaldesa de Gijón la planteaba como posible ubicación de la estación intermodal. Es decir, ni el Museo del Ferrocarril, ni el terrible emplazamiento de Morera, ahora sería el apeadero de Sanz Crespo, parece broma, pero la verdad es que amanecimos con esto. De hecho, sería una estación intermodal sin intermodalidad, porque no habría intercambio con el transporte en autobús. Confiamos en que nos diga que esto fue una ocurrencia de la alcaldesa socialista de Gijón, sin ningún respaldo del ministerio. También confiamos en que lleven a cabo y asuman el Plan de vías acordado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 22

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias.
Buenas tardes a todos.

Me pregunta sobre la estación intermodal de Gijón, un tema que, como usted sabrá perfectamente, no viene de ahora, sino que tiene una historia amplia, a veces con debates apasionados sobre su ubicación. Francamente, se me escapa la naturaleza de esa pasión en los debates, porque la realidad es que llevamos veinte años en una situación un tanto incómoda.

Como sabe, estamos desarrollando el estudio informativo para analizar la situación y la solución de una ubicación óptima, que es el objetivo de un estudio informativo. Ahí se plantean dos alternativas, la estación intermodal en el museo, a la que usted se ha referido, que es la solución que se proponía en el convenio de 2019, y la ubicación en la estación intermodal de Moreda.

En junio de 2020 llevamos a cabo la aprobación inicial del estudio y lo sometimos a información pública, finalizando ya esta fase de alegaciones. Durante este proceso, ciertamente nosotros —el Ministerio— hemos planteado una tercera solución al Ayuntamiento y al Principado, que sería una variante de la solución de Moreda, la remodelación y ampliación de la estación provisional de Sanz Crespo. Es una solución en la que estamos trabajando y yo creo que calificarla de apeadero es un tanto exagerado. Yo creo que tenemos que adecuar un poco las palabras a la realidad de la que estamos hablando porque nuestro planteamiento es una remodelación y ampliación con todos los requisitos de intermodalidad que se requieren.

¿Por qué hemos planteado esta nueva solución? Básicamente por el histórico en el que estamos. De acuerdo con las conversaciones que hemos tenido estos meses tanto con el Ayuntamiento como con el Principado concluimos que por lo menos era conveniente plantear alternativas que, teniendo un nivel de funcionalidad ferroviaria —eso es importante— similar al de Moreda o al de Museo, contribuyan a un mejor aprovechamiento de la inversión ya realizada y permitan una ejecución por fases más clara para, así, obtener resultados parciales beneficiosos para la ciudad de Gijón en el menor tiempo posible. Ese es el planteamiento de nuestra alternativa.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señora Gázquez, ¿quiere usted hacer uso de la palabra?

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Sí, quiero rematar.

Esto provoca pasiones, efectivamente, porque la estación donde tiene que estar ubicada es donde puede actuar como intermodal, que tiene que ser en el centro, que es donde llegan los autobuses.

Usted me ha confirmado entonces que no fue una ocurrencia de la alcaldesa, sino que efectivamente el ministerio se está planteando ubicarla, si no le he entendido mal, en el apeadero, insisto, por concepto técnico; una cosa es estación y otra cosa es apeadero. La estación provisional es un apeadero, no es una estación, por eso ha perdido el 50 % de sus usuarios. Quisiera saber además dónde ubicarían allí el transbordo o la intermodalidad —que por eso se llama así— con el transporte en autobús.

Y digamos que la pasión la puso el ministro Ábalos, megáfono en mano, cuando en la Plaza Mayor de Gijón anunció que se haría el proyecto en el entorno del Museo del Ferrocarril y por un importe global de 800 millones de euros. Esto en mayo en la campaña electoral, megáfono en mano. Es decir, la pasión la puso su ministro, no la pusimos nosotros. Nosotros lo que no queremos es una estación *low cost*, una estación que no cumpla la función. Creemos que si hay un convenio firmado por las tres administraciones y publicado en el BOE, y refrendado en esta Cámara, insisto, porque lo que queremos decir es que esa moción se aprobó en esta Cámara, con lo cual entiendo que el Legislativo tendrá algún poder para que ustedes, desde el Ejecutivo, cumplan lo que aquí se aprueba por mayoría.

Gracias.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Insisto en que lo de apeadero creo que no es un término ajustado; me consta, además, que usted es ingeniera y sabe de sobra que no se refiere a la verdad. La realidad es que, ¿qué nos encontramos? Efectivamente esto, que es un poco la historia de una planificación errática en el ámbito de las infraestructuras de la que quizá

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 23

todos seamos responsables. Pero nos encontramos una estación provisional, un túnel inundado y, en general, una situación de provisionalidad y sin un plan realista de salida, y realmente este tipo de situaciones no ayudan a las ciudades y entendemos la frustración que existe en la ciudad de Gijón sobre esta actuación.

El historial se remonta, y tampoco quiero recordarlo aquí, a varios avatares de cambios de situación, de planteamientos, de convenios, como decía, un túnel que está inutilizado, con unas perspectivas de plusvalías de suelos que realmente no son las que tenemos ahora. ¿Sabe cuál era el precio del metro cuadrado de suelo urbano en Asturias en 2006? Eran 255 euros el metro cuadrado; ahora es de 95. Y esto no solo es para Asturias, es una reflexión que quiero compartir con todos ustedes. En la primera década del siglo XXI construimos soluciones de integración ferroviaria o sueños que estaban asentados sobre unas expectativas que ahora no son reales. Yo creo que la obligación de los poderes públicos, de las administraciones, es tratar de dar soluciones que cumplan el máximo nivel de servicio ferroviario, de intermodalidad, que respeten la agenda urbana de la ciudad, que no creen brechas, porque es verdad que en Gijón hay dos barrios divididos y tenemos que operar sobre ellos, pero que de alguna forma aterricen un poco en la realidad y sobre todo anticipen los beneficios a los ciudadanos. Ese es el espíritu de la solución que nosotros anticipamos y una solución que nosotros ofrecemos para un diálogo. Es decir, esto no son lentejas, sino que tiene que haber, yo creo, un diálogo constructivo entre las instituciones y la sociedad civil. Esta solución propone racionalidad y funcionalidad ferroviaria. Es una propuesta que estamos valorando. Y también supone, quiero decirlo porque se ha hablado de *low cost*, un ahorro de costes de 90 millones de euros, y yo creo que eso es positivo. Es decir, es dinero público, dinero de todas las administraciones, no solo de Adif, sino también del Ayuntamiento y del Principado, y yo creo que si conseguimos los mismos resultados, el mismo valor social, con un ahorro de costes y aprovechando infraestructuras existentes es algo no solo que debemos hacer, sino a lo que estamos obligados.

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

— **FECHA PREVISTA PARA PRESENTAR EL «ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-EXTREMADURA. TRAMO MADRID-OROPESA». AUTOR: RIOLOBOS REGADERA, CARMEN (GP). BOCG, SERIE D, NÚMERO 180, DE 17 DE NOVIEMBRE DE 2020 PDF. (Número de expediente 181/000617).**

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, doña Carmen Riobos Regadera, tiene usted la palabra.

La señora **RIOLOBOS REGADERA**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes.

Señor Vázquez, ¿en qué fecha tiene previsto el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentar el estudio informativo del proyecto línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Extremadura, tramo Madrid-Oropesa?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias.

Como sabe, estamos tramitando el estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura, tramo Madrid-Oropesa, que hemos sometido a información pública el 2 de diciembre de 2021.

El estudio cuenta con dotación en los presupuestos para hacer los trabajos y continuar su tramitación. Entretanto, también estamos invirtiendo en la línea convencional, donde Adif está realizando la mejora de las instalaciones de seguridad y comunicaciones entre Humanes y Monfragüe y haciendo otras mejoras, con una inversión importante que quiero destacar, que ha pasado de la línea convencional de 800 000 euros desde el año 2012, y desde el cambio de Gobierno se ha pasado a 52 millones de euros, creo que esto también es importante porque hay que invertir en la línea convencional. Y también con una apuesta presupuestaria en el presupuesto de inversiones de Castilla-La Mancha de un incremento de un 31 % respecto al presupuesto que se aprobó en 2018 por el anterior Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene usted otra vez la palabra, señora Riobos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 24

La señora **RILOBOS REGADERA**: Gracias, presidente.

Señor Vázquez, yo acuso al señor Sánchez y al señor Ábalos de haber retrasado dos años y medio, de entrada, el proyecto del AVE de Talavera de la Reina, que, por extensión, es el proyecto del corredor ferroviario Atlántico a Extremadura y que la previsión que ustedes tienen es retrasarlo cinco años más.

Nosotros le exigimos, además, que en la fase de estudio informativo en la que estamos en este momento, de información pública, tengan en cuenta las alegaciones que ha presentado el Ayuntamiento de Talavera de la Reina, la mayor parte de los colectivos sociales y también el Partido Popular. Queremos que se incluya el soterramiento del AVE en Talavera de la Reina, como estaba previsto en el protocolo de 2007; la conexión con la plataforma logística, que no está incluida; el tren de mercancías, y la agilización y financiación del proyecto. Realmente se tienen que utilizar esos 140 000 millones de fondos europeos, como ha pedido nuestro presidente, Pablo Casado, para terminar los corredores ferroviarios, que son importantísimos para el desarrollo de zonas muy importantes de España. Y yo le pregunto, señor secretario general de Infraestructuras, ¿qué ha pasado con los 300 millones de euros que estaban presupuestados en los presupuestos generales de 2018 por el Gobierno del Partido Popular? Se lo voy a recordar. **(La señora vicepresidenta ocupa la Presidencia).**

El Partido Popular presupuestó 12 millones en el año 2018; 25 millones para el año 2019; 85,5 para el año 2020 y 175 para el año 2021. En total, 297,5 millones de euros. ¿Y sabe lo que ustedes han hecho? En 2018, cero. No hicieron nada. Del estudio informativo, que se tenía que haber presentado en julio de 2018, no hicieron nada. En el año 2019 no hicieron nada, cero. En el año 2020, cero. En 2021, cero; en 2022, cero; en 2023, 2 millones y en 2024, 5 millones. ¿Van a retrasar ustedes entre cinco y seis años el proyecto? ¡Es una auténtica vergüenza! ¿Qué han hecho ustedes con esos 300 millones que estaban previstos? ¿Se los han pasado a otras comunidades autónomas más ricas para comprar los votos? ¡Es una auténtica indecencia, no se puede permitir, un tren AVE que lleva ya diez años de retraso! Es que el señor Zapatero lo prometió en 2010, porque estaba previsto en los acuerdos de Portugal que se hiciera para 2010. Y no solamente no cumplieron, sino que ahora lo que están haciendo es retrasarlo, porque hay que tener poca vergüenza para no hacer nada en 2018, nada en 2019, nada en 2020 y en diciembre de 2020, en el último momento, plantean ustedes la información pública. ¿Pero qué van a hacer si no hay ni un duro en los presupuestos hasta 2024? ¿No van a hacer nada en todo este tiempo? Hay en este momento 140 000 millones de fondos de la Unión Europea. Utilicen esos fondos. Y, por favor, la próxima vez que venga aquí a responder alguna pregunta tráigase el calendario, porque es una vergüenza que estando programado que se iba a presentar el estudio informativo en 2018, en julio de 2018, no hayan hecho absolutamente nada. Y díganle a su ministro que en lugar de dedicarse a pasear por el aeropuerto a la señora Delcy o irse de vacaciones a Canarias a un hotel de lujo y pagar de una forma rara, rara, rara, se dedique a trabajar un poquito más, a ir un poquito más al ministerio y a dirigir un poquito más el trabajo del ministerio, que para eso le pagamos todos los españoles.

Buenas tardes y muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Yo entiendo que un día como hoy aún no les ha dado tiempo a reflexionar en qué situación están ustedes. Entiendo que no han tenido tiempo para replantear su actitud política, porque me parece tan fuera de lugar, hablar de... **(La señora Riobos Regadera: Conteste).**

Le voy a contestar, pero como usted ha hablado de vergüenza y ha hecho algunos calificativos, yo también voy a contestar como debe ser, porque creo que su tono excede el de una pregunta parlamentaria sobre una cuestión instrumental. Entonces, le digo que un día como hoy reflexionen ustedes, su partido, póngase en el rincón de pensar hacia dónde van, porque debería aprender o saber que sin un estudio informativo no se puede gastar ni un euro en la construcción de una línea de alta velocidad, y el estudio informativo se licitó en 2018.

Usted sabe cuáles son los periodos del estudio informativo. Entonces, por favor. Sin estudio informativo no hay nada. De verdad, no quiero entrar en una discusión. Yo le puedo decir qué han hecho ustedes desde 2012 a 2018 sobre hechos. **(La señora Riobos Regadera: Pagar lo que dejaron ustedes).** Sí, han puesto unos presupuestos estupendos, pero dejaron caducar la DIA y no han iniciado las obras. Y seguramente tendrían sus razones para hacerlo. ¿Y sabe? Que no creo que sea una vergüenza. No han hecho nada, pero no creo que sea una vergüenza; tampoco utilicemos estos calificativos para emponzoñarnos porque cada Gobierno tiene sus exigencias. La verdad es que nosotros estamos haciendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 25

los trámites, y hemos sacado a información pública el estudio informativo, y hay un periodo de alegaciones, y las administraciones van a alegar y vamos a tener el diálogo con ellas para hacer la construcción y la solución más óptima. Dice que hemos perdido cuatro años; pues no sé, ha echado mal las cuentas porque no llevamos cuatro años. En fin, lo que quiero decir es que estamos en el camino correcto para intentar hacer de esta infraestructura, de la conexión de alta velocidad con Castilla-La Mancha y Extremadura... **(la señora Riolobos Regadera: Si no hay dinero no van a hacer nada)**, una realidad dando los pasos adecuados, pero ni vergüenzas, ni otro tipo de cosas. Ni nosotros ahora, ni ustedes por no haber hecho nada en seis años, que supongo que no habrán podido hacerlo.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

— PREVISIONES DEL GOBIERNO ACERCA DEL ESTABLECIMIENTO DEL «PAGO POR USO» EN LAS AUTOVÍAS DE SU TITULARIDAD PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y VIAJEROS.

AUTOR: LORITE LORITE, ANDRÉS (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 207, DE 22 DE ENERO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000646).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos a la siguiente pregunta. Para su formulación tiene la palabra el señor Lorite Lorite, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Vázquez, como usted sabe, la pregunta se formula para saber las previsiones que tiene el Gobierno acerca del establecimiento del pago por uso de los peajes en la red de autovías de alta capacidad de titularidad del Estado en el transporte, lo relativo al transporte de mercancías y al transporte de viajeros. Y es que la tarificación de la red de alta capacidad es un asunto recurrente que cada cierto tiempo sale a la luz pública; sin embargo, no tenemos claro cuál es el modelo que quiere seguir el Gobierno. Creo que esta sesión es buen momento para clarificarlo porque ha habido posicionamientos, señor Vázquez, que desde nuestro punto de vista han sido contradictorios. Fíjese, en el verano del año 2019, el ministro Ábalos, hablaba de un peaje blando, de un peaje simbólico para todos los usuarios para contribuir a la sostenibilidad y financiación de la conservación de la red viaria. Sin embargo, inmediatamente y tras las críticas por parte de los usuarios y del sector del transporte manifestó no contemplar dicha imposición de la medida. El señor Saura, el secretario de Estado, se comprometió el pasado 23 de julio ante el Comité Nacional del Transporte por Carretera a que no se implantaría ninguna euroviñeta a los transportistas profesionales sin el consenso de los mismos, sin el consenso del sector. Sin embargo, el señor Ábalos acudió al Observatorio de la Movilidad el pasado mes de noviembre y allí abogaba claramente en su intervención por introducir peajes en función del tipo de usuario que utilizase la infraestructura; es decir, para aquellas actividades económicas que se benefician de la propia infraestructura. En concreto, hablaba del sector del transporte tanto de mercancías como de viajeros, calificando a aquellos como los que son más competitivos por el uso de dicha infraestructura. En la propia Ley de Movilidad Sostenible y de Financiación del Transporte se pretende regular el pago por uso de las vías de alta capacidad y ya está en el debate público esa estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada a la que en la sesión de hoy se ha hecho referencia, que también plantea esa posibilidad del pago por uso, de la tarificación.

En definitiva, señor Vázquez, lo que hace falta es claridad y saber cuál es el modelo que tiene el Gobierno a la hora de implantar dicha medida, porque ha sido patente la falta de diálogo con las comunidades autónomas, que también son titulares de red viaria de carreteras, de vías de alta capacidad, y la ausencia del prometido consenso con el sector del transporte.

También es evidente el cambio de criterio: por parte del Gobierno se ha pasado de los peajes simbólicos a todos los usuarios a la tarificación exclusivamente para el sector del transporte, lo cual genera inseguridad. Por tanto, la pregunta es muy clara y muy concisa ¿qué modelo es el que ofrece el Gobierno?

Una última pregunta, señor Vázquez. En relación a la reciente sentencia del Tribunal Supremo, que ha venido a ratificar la sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, que ha revocado por discriminatoria la medida de la Diputación Foral de Guipúzcoa en materia de peajes —decía esta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 26

resolución judicial que es discriminatoria porque se le aplica a unos vehículos sí y a otros no—, le pregunto también cómo afecta a las previsiones del Gobierno y si las modifica.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Lorite. Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias, señor Lorite, por la pregunta. Efectivamente, este es un tema relevante y creo que va a merecer más tiempo y otros foros en los que en esta Cámara vayamos a discutir sobre ello.

Como usted sabe, España dispone de un importante patrimonio viario, que alcanza en torno al 90 % de la movilidad interurbana, y una gestión eficiente de ese patrimonio viario requiere garantizar una adecuada conservación con recursos financieros suficientes y estables. Eso es un poco a lo que usted se refería de algunas declaraciones, lo que trasladamos, el documento de consulta pública, en nuestro anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible, la necesidad de garantizar mecanismos de financiación para la conservación y mantenimiento del *stock* de infraestructuras.

El otro día, hablando con una persona del ministerio que ya estuvo en una época anterior, incluso allá en época de Borrell, me decía que el ministerio estaba estudiando la tarificación; la han estudiado todos los Gobiernos, el suyo anterior también, nosotros en el traspaso recibimos documentación sobre esa tarificación y creemos que —no tenemos una posición tomada, respondo claramente a su pregunta— tenemos que abordar este debate en el campo de la Ley de Movilidad. Tenemos un déficit de inversión en mantenimiento de las carreteras. Tenemos un sistema un tanto asimétrico, en el que hay varias zonas del territorio con peajes al uso que son bastante elevados, porque cuando se está hablando de tarificación de toda la red nunca sería algo comparable a esos peajes, y otros territorios sin peajes, algo que los ciudadanos ven como una injusticia, y tenemos una imposición al automóvil y a los carburantes que va de alguna forma a la caja común de Hacienda y no tiene un destino finalista. Entonces, en este contexto es en el que hay que tomar decisiones, pero nosotros ya hemos tomado alguna decisión. Hemos incrementado un 58 % la inversión en conservación en los presupuestos de 2021. Nos hemos comprometido, creo que es importante, a no prorrogar ni a volver a licitar aquellas concesiones cuyo plazo finalice, estoy hablando de la AP-1, la AP-7, la AP-4 y la de Catalunya y Zaragoza-Mediterráneo, que se liberalizará el 31 de agosto de 2021. Estamos hablando de que todas estas autopistas van a suponer un ahorro global a los usuarios de 900 millones de euros. Es una cantidad anual y es una cantidad importante. Por tanto, yo creo que tenemos —y este es un campo para la política importante, porque, de acometerlo, sería una reforma estructural que supera a un Gobierno— que tener un diálogo sobre el modelo de nuestra red viaria; siempre decimos que no es gratis la conservación, o se paga vía impuestos, como hacemos ahora, o se paga con una contribución del usuario, pero todo esto tenemos que hacerlo —y estamos comprometidos— de forma que, si se llega a hacer y con el concurso de todos los grupos políticos, no tenga un efecto indeseado sobre las rentas de los transportistas, que hay que proteger. De todas formas, es un debate abierto, no hay una decisión tomada, sí que hay esta reflexión, que no es la primera vez que un Gobierno la hace, y también es verdad que hay unas tendencias europeas hacia un sistema de tarificación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

— FECHA PREVISTA POR ADIF-ALTA VELOCIDAD PARA LICITAR LAS ACTUACIONES PENDIENTES QUE FIGURAN INCLUIDAS EN EL «ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DE OURENSE».

AUTOR: DELGADO ARCE, CELSO LUIS (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 226, DE 23 DE FEBRERO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000718).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos a la siguiente pregunta y, para su defensa, tiene la palabra el señor Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular.

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

Señor secretario general de Infraestructuras, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana anunció en el *Boletín Oficial del Estado* de 3 de febrero de este año la aprobación del expediente de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 27

información pública y definitivamente del estudio informativo del proyecto de la nueva estación intermodal de Ourense, una esperada aprobación que acumuló un enorme retraso, puesto que fue firmado por Ineco, Foster y Cabanelas en mayo de 2018 y elevado en esa fecha a la superioridad. Un proyecto que vino motivado por el convenio marco de colaboración suscrito el 22 de junio de 2016 entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Ourense y Adif Alta Velocidad. Este estudio informativo aprobado recoge una serie de actuaciones que todavía el día en el que estamos hablando están pendientes de licitar.

El edificio de viajeros, ante la necesidad de generar un mayor espacio libre de vestíbulo para la acogida del incremento de viajeros resultante de la ampliación de los servicios previstos, se propone ampliar en superficie en planta baja mediante una nueva sala de espera exterior acristalada. En el estudio informativo aprobado se recogen también actuaciones en la plaza de acceso, que se plantea como una prolongación natural del vestíbulo principal del edificio de viajeros. Contempla el estudio informativo aprobado una actuación consistente en una pasarela de acceso a los andenes sobre las vías, planteada a través de un núcleo formado por dos escaleras mecánicas, dos ascensores y una escalera fija. Prevé además, como elemento integrador del edificio de viajeros, una solución de cubiertas solapadas que recoja todos los nuevos espacios e intervenciones bajo un único elemento.

El estudio informativo aprobado propone también una pasarela urbana como conexión peatonal accesible entre los barrios O Vinteún y A Ponte, y finalmente propone la ejecución de un cubrimiento parcial de la playa de vías para reducir los niveles de ruido en los edificios próximos derivado del incremento de los tráficos ferroviarios. Esta zona comprende desde la avenida Santiago, hasta la Rúa Ático Noguerol. Pues bien, señor secretario general, resulta necesario que estas actuaciones se acometan, la inminente llegada de los servicios de alta velocidad a Ourense así lo exigen. Queda pendiente de ejecutar la variante exterior y la pregunta es muy concreta: ¿cuándo licitará ADIF Alta Velocidad estas actuaciones pendientes que acabo de mencionar?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.
Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias, señoría.

Como sabe, esta mañana hemos tenido una reunión en el ministerio con el presidente de la Xunta de Galicia y con el ministro, en la que, entre otras cuestiones, hemos abordado la llegada de la alta velocidad a Galicia que prevemos que se produzca este año, y la ciudad y la provincia de Ourense van a ser de alguna forma el centro de esta revolución que va a suponer en la movilidad gallega. Sobre la estación intermodal de Ourense, hasta ahora hemos dado los pasos necesarios, y no solo en la estación de Ourense, las actuaciones intermodales en Galicia han sido y continúan siendo una prioridad para este ministerio y para ADIF. Prueba de ello es que los trabajos a nivel técnico se desarrollan con grados de acuerdo y consenso que han requerido bastante dedicación por nuestra parte, sin perjuicio de que cada uno debemos asumir los compromisos que derivan de nuestras competencias. Son múltiples los ejemplos de estos avances, y uno es, efectivamente, la aprobación del estudio informativo de la integración de Ourense. Pero como usted sabe, el objetivo actual del ministerio y de ADIF es concentrar todos los esfuerzos para que el AVE pueda llegar a Galicia ya, cuanto antes, y las actuaciones en el resto de la línea hasta Ourense se están desarrollando con máxima prioridad y según las previsiones. Para esta llegada, ADIF ya ha finalizado la obra de adecuación de vías y andenes, de junio de 2020, con un coste de más de 14 millones de euros.

En definitiva, en respuesta a su pregunta, el ministerio mantiene los compromisos para la estación intermodal, pero hay que ir paso a paso. Los próximos meses serán importantes para comprobar el éxito de la llegada del AVE a Galicia y, a la vez, para concentrar el escenario de inversiones que, como usted ha relatado, es importante y abundante en una estación como la que vamos a hacer en Ourense. Pero, insisto, los pasos los hemos dado y, una vez aprobado el estudio informativo, se ha levantado la suspensión del proyecto básico y de los cuatro proyectos constructivos que derivan de él para proceder a los trámites que prescribe la ley previos a la licitación de las obras. Estos trámites son, por ejemplo, la aprobación provisional y la información pública a efectos de relación de bienes y derechos, que es lo que vamos a hacer a continuación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.
Señor Delgado Arce.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 28

El señor **DELGADO ARCE**: Señor secretario general, no es mucho pedir lo que le estamos solicitando en nuestras preguntas; ¿cuándo van a licitarse estas actuaciones? No es mucho pedir, después de tanto tiempo de espera para la aprobación de este estudio informativo y de que ustedes mismos refrendaran estas actuaciones en la nota de prensa —que, por otra parte, figuran en dicho estudio informativo—, demandar concreción y expectativas reales, no meros deseos expresados. Nosotros necesitamos saber, como necesitamos conocer cuándo se va a licitar la variante exterior de Ourense, es decir, los tramos Taboadela-túnel de Rante, túnel de Rante-Seixalbo y Seixalbo-conexión Seixalbo, para los cuales hay una partida presupuestaria de 29 millones en los Presupuestos Generales del Estado de 2021, ya que, por otra parte, cuando en el trámite parlamentario preguntamos si había una partida para la estación de Ourense y estas actuaciones, se nos dijo justamente que ya estaba integrada.

Además, necesitamos, señor secretario general, que se preocupen de ordenar un estudio de viabilidad del traslado de la actual estación de mercancías que está allí, en la estación de Ourense-Empalme, al polígono industrial de San Cibrao das Viñas. En este momento nada más se demanda estudiar esa viabilidad porque este proyecto de la estación intermodal también va a afectar a esta zona de mercancías. En definitiva, yo le insto a que tras estas demoras que se produjeron en la aprobación del estudio informativo y ahora que tenemos el proyecto, se liciten estas actuaciones porque son necesarias para dar un mejor servicio a los usuarios del ferrocarril en Ourense, que, afortunadamente, en los próximos meses va a ser bastante más demandado por la llegada de la alta velocidad.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Efectivamente, estamos dando los pasos para hacerlo, hay que recordar lo que están haciendo el ministerio y ADIF con las ciudades gallegas, porque a veces parece que se nos pone en una situación casi de igualdad, pero es que ADIF va a invertir 200 millones en estaciones intermodales gallegas. Yo no sé cuánto va a invertir la Xunta de Galicia, pero, desde luego, la cantidad que va a invertir el Gobierno lo multiplica por diez. Y lo hacemos porque creemos en la movilidad respecto de las estaciones gallegas, hemos sacado este estudio informativo y lo hemos aprobado porque creemos que Ourense va a ser la puerta de entrada a la alta velocidad en Galicia y merece una estación, y vamos a llegar a Galicia en tiempo con la alta velocidad porque estamos volcando todos los recursos en ello. Son hechos que comprometen una actuación muy clara, incluso hemos financiado en Ourense la ejecución del aparcamiento. Nuestro compromiso —y lo queremos hacer no solo en Ourense sino también en otras ciudades gallegas— es absolutamente claro. Nosotros queremos apostar por una estación intermodal, conscientes también del debate social y la situación política que hay en la ciudad, porque a nadie se le escapa el malestar existente por las obras de la estación de autobuses que ha hecho la Xunta de Galicia, en la que digamos que no ha tenido la misma ambición que nosotros con la estación ferroviaria, pero inevitablemente en todas las estaciones estamos comprometiendo no solo planes sino inversiones, pero consolidando los pasos, en Ourense, Santiago, Lugo, A Coruña y Vigo. Así lo vamos a hacer y verá cómo pronto estas actuaciones se van a ir convirtiendo y consolidando en una realidad, desde la lealtad y la cooperación institucional, pero sabiendo que el peso de la financiación lo está asumiendo el ministerio y el Gobierno, con un importante cambio y transformación en toda la agenda urbana de las principales ciudades gallegas.

— MEJORA DE LA AVENIDA MARTÍN PALOMINO, QUE FORMA PARTE DE LA N-630 A SU PASO POR LA CIUDAD DE PLASENCIA.

AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS).

ZARAGOZA ALONSO, JOSÉ (GS).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 226, DE 23 DE FEBRERO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000780).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Para formular la siguiente pregunta, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

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

La pregunta es muy sencilla: ¿qué actuaciones tiene previstas el Gobierno en la avenida Martín Palomino de Plasencia?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 29

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias.

Como sabe, señor Ramos, la N-630 a su paso por Plasencia es un tramo que, aunque pertenece a la Red de Carreteras del Estado, desde la construcción de la variante de Plasencia y dado su carácter urbano, queremos cederlo al ayuntamiento. Y además, estamos completamente de acuerdo en cooperación con el ayuntamiento y la Junta de Extremadura, que ha puesto mucho interés en un firme compromiso del ministerio para desarrollar esta actuación. Así nos lo ha pedido la Junta de Extremadura para que nos impliquemos. A modo de resumen —usted lo conoce muy bien—, la integración de la actual carretera en el entramado urbano, como en otros tantos lugares y ayuntamientos, exige lo que llamamos obras de humanización, como son la construcción de aceras, iluminación, señalización y, en algunas ocasiones como esta, obras de gran magnitud que requieren una cooperación con las administraciones implicadas, en este caso el ministerio, la junta y el propio ayuntamiento. A pesar de la existencia del acuerdo, históricamente nos hemos encontrado algunas trabas que han dificultado mucho el avance de la tramitación, pero ahora lo hemos conseguido resolver. Básicamente, en la anterior situación no hemos podido tramitar un convenio al no tener una partida presupuestaria, ahora la tenemos y se han elaborado unos presupuestos que hemos conseguido sacar adelante y van a permitir realizar esta actuación.

Vamos a llegar a un acuerdo entre las tres administraciones. Hace un mes nos reunimos con la consejera de Infraestructuras de la Junta de Extremadura y el alcalde y, básicamente, el ministerio cede a la Junta de Extremadura el tramo de la N-300A y financia un tercio de las actuaciones por importe de dos millones de euros; la Junta de Extremadura redacta los proyectos y ejecuta las obras de adecuación, financia otro tercio de las actuaciones por importe de dos millones y cede, a su vez, al Ayuntamiento de Plasencia el tramo realizado; por último, el ayuntamiento asume la titularidad final de la carretera financiando otro tercio. Es decir, es un convenio *ad hoc* especial para esta ciudad de Extremadura, requiere un compromiso presupuestario y también un compromiso de gestión porque al final estos convenios entre tres administraciones no resultan sencillos en su tramitación, pero contestando a su pregunta, nosotros estamos plenamente implicados, vamos a hacer que esto sea una realidad y eche a andar —digamos— esta transformación de la avenida Martín Palomino a lo largo de este año.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Ramos, tiene la palabra.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias.

Doy las gracias al secretario general por la respuesta. Como bien saben todos los extremeños, los cacereños y los placentinos, durante muchos años los ciudadanos de Plasencia llevan esperando de forma urgente la actuación en esta vía. Se trata de una avenida muy importante en Plasencia por su incidencia en el tráfico, en la seguridad y en la accesibilidad. Una zona, además, en la que se encuentra un gran polígono industrial y, por ello, tiene una gran afluencia de tráfico pesado. La ciudad de Plasencia es la segunda más importante de la provincia de Cáceres y, además, es el centro donde convergen comarcas tan relevantes como el Valle del Jerte, el Valle del Ambroz, las Hurdes y La Vera. Es curioso ver el escenario que ha vivido esta vía y, sobre todo, esta actuación. El Partido Popular gobernó España de 2012 a 2018. El alcalde de Plasencia, Fernando Pizarro, desde el año 2011 ha gobernado el Ayuntamiento de Plasencia durante todos los años en los que el Partido Popular estuvo en el Gobierno de España, pero nunca dijo nada, nunca reclamó a su partido en el Gobierno que hiciera lo que era justo para los vecinos de Plasencia y la población más importante del norte de Extremadura, algo a lo que ya estamos acostumbrados porque cuando gobierna el Partido Popular, se abandona a Extremadura y sus dirigentes regionales, locales y provinciales callan y no exigen nada para nuestra tierra.

Lo vimos con el tren y lo vimos con Martín Palomino. Durante la etapa del PP en el Gobierno de España no se hizo absolutamente nada para que esta obra pudiera ser una realidad. Eso es lo que tienen que conocer todos los vecinos de Plasencia. Ha sido con la llegada del PSOE al Gobierno de España, con la aprobación de los últimos presupuestos, los primeros presupuestos del Gobierno de coalición, cuando se ha impulsado esta obra tan importante y tan necesaria.

Nos alegra escuchar que el Gobierno de España se compromete a lo siguiente: a ceder el tramo de la N-630 a la Junta de Extremadura, que es imprescindible para llevarlo a cabo; a financiar un tercio de la actuación, es decir, dos millones de euros; a impulsar la firma del convenio tan necesario y demandado y, sobre todo, a poner el dinero cuando sea necesario para avanzar en esta obra. No es el único gesto que el Ministerio de Transportes y este Gobierno ha tenido con Plasencia, quiero darle las gracias y resaltar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 30

que había una actuación también muy demandada por Plasencia que tuvimos la suerte de conocer el día 4 de enero, cuando el Ministerio de Transportes anunció que, después de muchos años con Gobiernos del Partido Popular sin que se hiciera nada, se iba a licitar esa actuación. Me refiero a una rotonda muy esperada por los vecinos de Plasencia, el enlace norte de la N-630 con la población, valorado en 1,24 millones de euros. El día 4 de enero llegaron los Reyes Magos por adelantado a Plasencia, con un Gobierno socialista de nuevo cumpliendo lo que durante muchos años el Gobierno del Partido Popular nunca hizo.

Termino con una frase que resume todo: Cuando gobierna el Partido Popular se abandona Extremadura y los dirigentes del PP callan; cuando gobierna el PSOE se hace justicia con Extremadura, con los extremeños y con sus necesidades.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): No intervendré. Gracias.

— **ESTADO DE LOS TRABAJOS Y FECHAS PREVISTAS PARA QUE ESTÉ EN PLENO FUNCIONAMIENTO EL RAMAL CENTRAL DE LOS CORREDORES FERROVIARIOS MEDITERRÁNEO Y ATLÁNTICO, EN SU TRAMO ALGECIRAS-BOBADILLA, ASÍ COMO TRABAJOS FINALIZADOS Y COSTES DE LOS MISMOS.**

AUTOR: LÓPEZ CANO, IGNACIO (GS).

ZARAGOZA ALONSO, JOSÉ (GS).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 226, DE 23 DE FEBRERO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000781).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos, pues, a la siguiente pregunta, para su formulación tiene la palabra el señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Buenas tardes otra vez, señor Vázquez, pero ahora desde aquí. Teniendo en cuenta que ha estado usted hace pocos días en Algeciras, no sé si físicamente pero sí en un encuentro en alguna radio sobre Algeciras, la verdad es que mi pregunta viene como anillo al dedo. Le voy a preguntar por los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo, evidentemente, no en su totalidad porque eso daría pie a una comparecencia íntegra y exclusiva sobre el asunto sino por un tramo concreto porque resulta que el tramo entre Bobadilla y Algeciras forma parte de ambos, tanto del corredor atlántico como del mediterráneo en su ramal central. Los corredores ferroviarios tienen una trascendencia fundamental para nuestro país. Son proyectos de país, aunque es verdad que el PP poco creyó en ellos en años pasados, dada la escasa inversión durante siete años. En contraposición tenemos el empuje que se ha dado con el Gobierno progresista del presidente Pedro Sánchez y José Luis Ábalos como ministro de Transportes. Insisto en la importancia estratégica de este gran proyecto ferroviario de país.

Quiero destacar la enorme repercusión positiva que tendrá este corredor para Andalucía porque va a hacer del sur de Europa la puerta de entrada de las mercancías que llegan de todo el mundo por Algeciras, el gran puerto de mercancías de nuestro país. Va a tener también una repercusión para el puerto de Málaga, así como una repercusión gigantesca para el puerto seco de Antequera en la coyuntura Algeciras-Málaga-Antequera como gran nodo logístico del sur de Europa, con las implicaciones que todo esto tiene en empleo y riqueza para el sur de nuestro país. Tampoco quiero dejar pasar la referencia a una línea de tren que usan los viajeros desde muchas localidades en toda la zona de sierra del mundo rural, que podrán conectarse así con otros grandes nodos como pueden ser Córdoba, Madrid, Granada; es decir, un tren de suma importancia para el sur.

Quiero preguntarle por el estado de los trabajos a día de hoy y qué fecha puede darnos para su entrada en funcionamiento. Sé que es complicado darla, pero al menos una estimación para el tramo que le estoy comentando. Es decir, qué se ha hecho ya, cuánto se ha invertido y qué presupuesto hay para los próximos años.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vázquez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 31

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias. Efectivamente, el viernes de la semana pasada estuve en Algeciras en un desayuno de la Cadena SER, y hemos podido hablar de esta actuación. La verdad es que todo el Campo de Gibraltar es una tierra con una gran diversidad tanto social y económica como natural —incluso con dos parques naturales—, que realmente es un *show* de diversidad y una tierra especialmente interesante que merece toda la atención de este Gobierno y de todas las administraciones.

Se ha referido usted a la línea de ancho convencional de Algeciras a Bobadilla, cuyos orígenes se sitúan en el siglo XIX, una vía única, sin electrificar, y que conecta con el puerto de Algeciras, que, como sabe, es el primer puerto español en volumen de mercancías. El compromiso del Gobierno con esta línea es claro y luego se lo relataré, pero permítame hacer un inciso porque creo que es un reto de país el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril. Creo que más que una asignatura pendiente es casi el fracaso histórico en política de transportes de España, y entre todos tenemos que intentar que despegue porque este es el momento. Vamos a diseñar un plan, una estrategia que hemos denominado Mercancías 30 con el horizonte del 2030, con un primer borrador que ya estamos revisando y que pondremos en común con los agentes económicos, sociales y políticos para que hagan sus contribuciones. Vamos a aprovechar el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia para dar incentivos a este transporte. Esto es importante porque de alguna forma se pueden favorecer todos los puntos del país en los que el transporte de mercancías por ferrocarril puede tener un papel clave, y uno de ellos es aquel donde está situado un puerto como el de Algeciras que mueve tanta mercancía y en el que, además, también existe una iniciativa de desarrollo que son las autopistas ferroviarias, que, como sabe, son una combinación de carretera y ferrocarril, y en el ministerio de la mano de ADIF estamos priorizando un estudio de viabilidad de esta autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza.

Para ponerlo en contexto, efectivamente, como usted ha dicho, la línea Algeciras-Bobadilla forma parte simultáneamente —aquí no hay una dicotomía— del corredor atlántico y del corredor mediterráneo. Por ello puede ser el kilómetro cero de estos dos corredores europeos con una potencialidad importante. Además, no debemos entrar en debates de enfrentar un corredor con otro porque, como digo, la cifra de transporte por mercancías es tan pequeña que no nos podemos pelear por repartir miserias.

Es decir, con este 4 % no vamos a ninguna parte, lo que tenemos que hacer es impulsar corredores y puertos que tiren adelante con las mercancías. Yo creo que el de Algeciras puede ser uno de ellos y, por eso, vamos a invertir —ahora entro en su pregunta— más de 400 millones en su mejora y renovación para que de alguna forma los puertos sean esa puerta tractora y pasar de esa cuota del 4 % a objetivos razonables y modestos; duplicar o más que duplicar esa cuota para que las mercancías por ferrocarril puedan ser una vía importante en nuestro transporte de mercancías.

Respecto a esta línea, planteamos invertir 470 millones y hasta ahora desde junio en estos dos últimos años hemos invertido 55 millones, que ha sido un 20 % más respecto del periodo anterior. Quiero destacar que en la propuesta de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia vamos a incluir esta actuación, lo cual configura una garantía de que esta inversión se va a consolidar. Además, como decía, estamos haciendo un estudio funcional de la línea en el que proponemos determinar los apartaderos para ampliarlos a 750 metros y de alguna forma invertir y facilitar ese transporte de mercancías. Si quiere, le hago un relato de los principales tramos: Bobadilla-Ronda son 69 kilómetros, 97 millones de euros de inversión. Como sabe, este tramo ha tenido un pequeño contratiempo en su tramitación porque nosotros optamos por una tramitación medioambiental simplificada, pero hay unas alegaciones que han supuesto tener que hacer un estudio informativo y una tramitación medioambiental ordinaria que de alguna forma limita nuestra capacidad de inversión en ese tramo este año. Pero estamos convencidos de que una vez que esto se sustancie, vamos a poner el turbo para aumentar esta inversión que, como digo, en ese tramo es de 97 millones. El tramo Ronda-Cortes-San Pablo tiene una inversión de 212 millones, y para el tramo San Pablo-Almoraima tenemos el proyecto aprobado y en la actualidad se está tramitando el expediente de licitación. Aparte, también estamos haciendo actuaciones en la electrificación de la línea y en materia de señalización ferroviaria.

Por último, como usted se ha referido al transporte de viajeros, le diré que el pasado mes de febrero, Renfe estableció nuevas opciones en enlaces en media distancia Avant. Se aumentaron tres nuevas opciones a la oferta de billetes integrados entre Córdoba y Campo de Gibraltar llegando hasta siete viajes combinados, y las conexiones Córdoba-Ronda y Puente Genil-Ronda se reforzaron con tres nuevas opciones con billete integrado. Además, se aumentaron en dos los servicios mediante billetes integrados entre Algeciras y Málaga, así como tres opciones más de viaje entre Campo de Gibraltar y Sevilla.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 32

Como hemos dicho reiteradamente, el tramo Algeciras-Bobadilla —que no Bobadilla-Algeciras— es un proyecto de Estado en el que está implicado no solo el ministerio sino también la Presidencia del Gobierno. En los últimos actos que hemos tenido con el presidente del Gobierno relacionados con el Ministerio de Transportes, la primera pregunta que nos ha hecho es cómo va el tramo Algeciras-Bobadilla; así que digamos que todos estamos con las pilas cargadas para potenciar este proyecto.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor López, dispone usted de ocho segundos, ¿quiere añadir algo más?

El señor **LÓPEZ CANO**: No. Solamente dar las gracias y pedir que lo sigan impulsando con toda la prisa posible porque es verdad que, como usted bien decía, es una línea antigua que, efectivamente, es necesaria tanto para mercancías como para viajeros.

Muchísimas gracias.

— ACTUACIONES PREVISTAS RESPECTO A LAS VARIANTES OESTE Y ESTE DE CIUDAD REAL.

AUTOR: LÓPEZ ZAMORA, CRISTINA (GS).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 232, DE 3 DE MARZO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000799).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos a la siguiente pregunta, para su formulación, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora López Zamora.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias, presidenta.

Bienvenido, señor secretario general. Señorías, en el Grupo Parlamentario Socialista nos gustaría conocer las actuaciones que el Ministerio de Transportes tiene previstas respecto a las variantes noroeste y suroeste de Ciudad Real, dos variantes de una gran relevancia para continuar con la modernización de nuestra ciudad. Somos una ciudad con muchísimo paso de transporte pesado, en muchos casos de mercancía peligrosa, que tiene que atravesar las rondas, pues como conocerá, es la conexión entre la A-41 y A-43 con la N-401 y N-430. Esta situación genera un perjuicio a la mayoría de los vecinos y vecinas que viven en las rondas o alrededores. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Por eso es tan importante avanzar en este proyecto que permitirá la reducción de emisiones y, por lo tanto, repercutirá en la mejora de la salud de la ciudadanía y en un uso del transporte más sostenible al poder apostar por otros modelos más eficientes como la bicicleta y, de esta forma, con más seguridad. Además, es fundamental la consecución de este proyecto para seguir dando un impulso al desarrollo empresarial de la ciudad que, junto a noticias tan importantes como la que conocíamos hace unos días de la aprobación de las obras de urbanización del polígono Sepes, nos permitirá seguir dando grandes pasos en nuestro desarrollo. El Grupo Parlamentario Socialista y el PSOE apostamos por descongestionar la ciudad, aportando así más calidad de vida a los vecinos y vecinas de la capital y consiguiendo una mejor conexión para hacer más atractiva la instalación de empresas en nuestra ciudad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias, señoría.

Efectivamente, como usted ha dicho, en la actualidad la conexión entre las carreteras N-430, el eje A-41, A-43 y la N-401 se produce a través de las rondas interiores de Ciudad Real. Por lo tanto, para realizar cualquier trayecto de largo recorrido por una de estas vías de comunicación, aunque no tenga como origen o destino Ciudad Real, es necesario atravesar el municipio. Por ese motivo, el Gobierno está decidido a impulsar el desarrollo de una variante noroeste en la ciudad de Ciudad Real y de una variante suroeste que, junto con la variante sur conformada por la autovía A-43 actualmente en servicio, supondrá indiscutiblemente una mejora importante de la movilidad en el entorno de la ciudad, que es algo a lo que estamos reorientando la política del ministerio en el ámbito de las carreteras para mejorar la movilidad en las ciudades, y no solo en las grandes ciudades sino también en ciudades importantes y capitales de provincia como es el caso de Ciudad Real. De este modo, mediante la construcción de la variante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 33

suroeste, así como de la variante noroeste se daría continuidad a las cinco vías que acceden a Ciudad Real para el tráfico de largo recorrido sin necesidad de atravesar las travesías de la localidad.

La variante noroeste conectará con la carretera N-401 y con la N-430, y la autovía A-41, cuyo estudio informativo está en redacción, conectará con la variante de Orgaz entre la intersección de la carretera de Castilla-La Mancha CM-4167 y la N-401. Como saben, en febrero de 2020, la Dirección General de Carreteras recibió la respuesta del Ministerio para la Transición del documento de alcance para la tramitación medioambiental y, como he indicado anteriormente, el ministerio va a estudiar la ejecución de una variante al suroeste de unos ocho kilómetros de longitud y un presupuesto de obras estimado de ocho millones de euros, que conecte la A-41 con la N-430. Y en relación con la variante suroeste, el 17 de mayo de 2019 se aprobó la orden para redactar el estudio informativo, de forma que podremos licitar este estudio informativo de forma preferente en los próximos meses.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora López, tiene usted la palabra.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias.

Señor secretario general, el Gobierno tiene que ser consciente de que los diputados socialistas de Ciudad Real vamos a seguir reivindicando esta actuación tan importante para nuestra ciudad porque, mientras que en el Partido Popular callan cuando gobiernan, los socialistas no vamos a permitir que se paralice Ciudad Real ni nuestra provincia. Por lo tanto, agradezco el compromiso adquirido y expresado hoy aquí, ya que tras la inacción del Partido Popular durante sus siete años de Gobierno y el abandono de la provincia de Ciudad Real y de Castilla-La Mancha, por mucho que venga hoy aquí a darse golpes de pecho la diputada del Partido Popular de Toledo; por fin con Gobiernos socialistas conseguimos seguir avanzando para modernizar Ciudad Real, porque los socialistas sí tenemos un proyecto para Ciudad Real, lo estamos demostrando desde el ayuntamiento, la diputación provincial y la junta, y agradezco de verdad enormemente que el Gobierno de España, socialista también, apueste y crea en el gran potencial que tiene nuestra ciudad haciendo posible con esta importante infraestructura que sigamos desarrollando nuestro proyecto de ciudad.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez. **(Denegación)**. Ya ha respondido usted totalmente. Gracias.

— ACTUACIONES PREVISTAS RESPECTO DE LA POSIBLE CONSTRUCCIÓN DE UN APEADERO FERROVIARIO EN EL SUR DE LA CIUDAD DE REUS, EN LA ZONA CONOCIDA COMO BELLISENS.

AUTOR: RUIZ I CARBONELL, JOAN (GS).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 232, DE 3 DE MARZO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000801).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta. Por el Grupo Socialista, señor Ruiz i Carbonell, tiene usted la palabra.

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

Reus tiene algo más de 100 000 habitantes, está a poco más de 10 kilómetros de la autovía de Tarragona y está, como el tercer vértice de un triángulo, a parecida distancia de Salou, que en pleno agosto puede tener 250 000 habitantes. Dentro y alrededor de él tenemos un buen número de núcleos urbanos, polígonos industriales, instalaciones de todo tipo, entre las que destacan dos complejos petroquímicos, un puerto y un aeropuerto. En tan escasos kilómetros cuadrados nos atraviesan una autopista y tres autovías, una red de carreteras en las que tres son nacionales. Es fácil imaginar los problemas originados por el tránsito en determinadas franjas horarias o en épocas del año, la contaminación ambiental o acústica y cómo todo ello afecta a la salud de todos nosotros.

Por tanto, crear las condiciones para que no haga falta el uso cotidiano de coches, camiones y autobuses en el laberinto urbano que les describía es para el Grupo Parlamentario Socialista fundamental, y eso pasa, entre otras medidas, por facilitar que el tren sea la alternativa que hoy todavía no es. Pero desde que hace 165 años se inauguró la estación de Reus, la ciudad ha crecido dejándola lejos de la movilidad que se da en la zona sur de la ciudad, conocida como Bellisens, a unos 5 kilómetros, con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 34

facultades nuevas, zonas residenciales, polígonos industriales, el Hospital Universitario, el centro de convenciones y parque empresarial o el tránsito hacia Barcelona, Tarragona y la zona costera, por poner tres ejemplos. Debido a ello, la ciudad de Reus ha venido solicitando desde finales de los años 90 una estación en esa zona. He dicho la ciudad porque no es cosa del ayuntamiento, de los partidos políticos, de la Cámara de Comercio, de las entidades empresariales o de la universidad. Es un sentir prácticamente unánime, como lo demuestran las recogidas de firmas de asociaciones de vecinos solicitando que se construya o que ya en 2015 la Generalitat hacía estudios sobre ella.

Los socialistas hemos sido especialmente insistentes en este propósito, como lo ilustra que esté en nuestros programas electorales, la moción presentada en diciembre del 2015 por quien era el portavoz del grupo municipal del PSC en el Ayuntamiento de Reus, Francesc Vallès, diputado en el Congreso, la proposición no de ley en esta Comisión de septiembre de 2017 y nuestras preguntas durante el mandato de Mariano Rajoy preguntando al Gobierno del PP si entraba dentro de sus intenciones y si había contactos entre la Generalitat, ayuntamiento y ministerio. Lo sé bien porque era yo quien las presentaba y quien recibía evasivas como respuesta. Es verdad que el problema ha empezado a desbloquearse al llegar el Partido Socialista al Gobierno y al dialogar con el ayuntamiento y Generalitat, elaborando un nuevo estudio de la demanda potencial y un estudio para analizar su influencia sobre el trazado ferroviario.

El siguiente paso es redactar el proyecto constructivo, por lo que hemos presentado esta pregunta: ¿qué actuaciones tiene prevista —y, si es posible, si nos puede dar un avance del calendario— respecto a la posible construcción de un apeadero ferroviario en el sur de la ciudad de Reus, en la zona conocida como Bellisens?

Gràcies per la seva atenció. (Aplausos).

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias por la pregunta.

Como ya conoce, por enmarcar un poco esta actuación. El ministro presentó el pasado mes de diciembre el Plan de Rodalies, que ya está en marcha con una importante inversión de 6300 millones, para responder a las necesidades de movilidad de la ciudadanía de Cataluña. Un plan que está en línea con los objetivos de movilidad del ministerio que estamos apuntalando de potenciar el transporte de proximidad, no solo en los entornos urbanos, sino en todos los entornos, mejorar los tiempos de viaje, la puntualidad y de alguna forma el confort, la accesibilidad y la capacidad del transporte y la intermodalidad de la red de cercanías para que de alguna forma cercanías y rodalies vuelva a ser este transporte atractivo que fue hace unas décadas y que de alguna forma sea el motor de la movilidad en las grandes áreas metropolitanas. El plan pretende mantener una red de calidad atractiva, como decía, para los viajeros; es muy importante que la conservación de la red sea también un pilar destacado, y en el marco de ese plan se desarrolla la actuación sobre la pregunta a que se refiere.

Es verdad que la historia es larga, que a finales de los 90 se hablaba del futuro apeadero ferroviario de Bellisens junto a la zona universitaria, y el apeadero se planteaba en la zona sur y concentra varios barrios como Mas Abelló, Fortuny y Campo Universitario, el hospital y la zona logística de Tecnoparc. La construcción de un nuevo apeadero —y usted da buena cuenta de ello— ha suscitado mucho interés por parte de todas las administraciones, por parte de todas las Cámaras y por parte de esta Cámara. Por parte de la Generalitat en el año 2015 se llevaron a cabo sendos estudios para analizar la viabilidad técnica y potencial de la demanda de esta infraestructura. Con posteridad, en el año 2017, la Generalitat realizó un estudio desde el punto de vista técnico en el que se analizaban más en detalle alternativas, pero ha sido ahora cuando efectivamente ha recibido el impulso definitivo y ha entrado a formar parte de lo que es la planificación ferroviaria del ministerio, comenzando por los estudios previos que tenemos que realizar, porque así debe ser para determinar la ubicación concreta más idónea del apeadero y confirmar su necesidad y viabilidad.

Adif ha completado estos estudios el año 2020 realizando dos trabajos: un estudio de demanda y análisis de potencialidad del nuevo apeadero y un análisis funcional en el que se profundiza en la viabilidad técnica de la solución propuesta. Como resultado de esos trabajos se planteó la construcción del apeadero —esto sí que es un apeadero— en la intersección de la avenida Josep Pla y la calle Manuel de Pedrolo, al sureste del centro histórico, dando servicio a una zona en la que se prevén diversos desarrollos urbanísticos y en donde existen ya equipamientos que comentábamos, como son la Feria de Reus en Tecnoparc. En esta ubicación se daría servicio a una población de 28000 habitantes en un radio de un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 35

kilómetro y medio y, según el estudio de demanda que analiza la situación que se produciría en el momento actual y su evolución en un periodo de 30 años, se concluye que la nueva estación captaría prácticamente 1500 viajes diarios, de los cuales el 50 % corresponderían a una captación modal del vehículo privado, lo cual es bastante positivo desde el punto de vista de la sostenibilidad, y un 30 % de transferencia directa de la estación actual. Como sabe, la única que hay en Reus.

La proyección a treinta años daría como resultado un incremento del 143 %, llegando a 3500 viajeros diarios. Esta importante captación de vehículo privado tiene como consecuencia que el estudio concluya y valore positivamente el impacto socioeconómico y medioambiental de la construcción del apeadero. Por lo tanto, el estudio ha dado un resultado positivo y, por ello, respecto al análisis funcional planteamos un apeadero con dos andenes de 210 metros de longitud y cumpliendo con la normativa nacional vigente, por supuesto, y europea de interoperabilidad. El análisis indica que, a su vez, no existen impactos operativos relevantes por la implementación y atracción de los horarios de servicios con parada en el nuevo apeadero, que es lo que realmente hace el análisis funcional.

Por tanto, el análisis funcional concluye que es viable el nuevo apeadero también técnica y funcionalmente, aparte de económicamente, y hay que destacar también que no requiere la redacción de un estudio informativo. Por lo tanto, se trataría de una actuación que sería más sencilla de acometer desde el punto de vista administrativo. Y respondiendo a su pregunta, cabe indicar que Adif ya está iniciando los trámites para licitar la redacción del proyecto constructivo y, de este modo, comenzamos a dar los pasos para que este apeadero deje de ser una larga historia parlamentaria e institucional y sea una realidad y que todos lo podamos ver y disfrutar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Señor Ruiz, tiene 26 segundos, si es que quiere hacer uso de ellos.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Me sobran la mitad.

Muchas gracias por su detallada respuesta, y naturalmente espero verle por Reus dentro de poco o lo más pronto posible poniendo la primera piedra.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— ACTUACIONES PREVISTAS SOBRE LA POSIBLE INCORPORACIÓN DE UN NUEVO APEADERO DE TREN EN JEREZ DE LA FRONTERA.

AUTOR: BRAVO BARCO, EVA (GS).

(Número de expediente 181/000830).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última cuestión. Por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña Eva Bravo Barcos.

La señora **BRAVO BARCOS**: Señor presidente, gracias. Señor secretario general, muchas gracias.

En el año 1854, en Jerez, se abrió al tráfico la primera línea de ferrocarril de Andalucía y una de las primeras de España. La actual estación de trenes de Jerez es un edificio emblemático y monumental que está considerado como una obra de arte de la arquitectura. En 1854, la población de Jerez rondaba los 50 000 habitantes y 167 años después, señorías, Jerez cuenta con 213 000 habitantes, y con 163 000 habitantes más que en 1854, Jerez sigue contando con una sola estación de trenes en su casco urbano. Como podrán imaginar, el urbanismo en este siglo y medio se ha desarrollado de una manera excepcional y la ciudad se ha ensanchado considerablemente, expandiendo su entramado a kilómetros de la actual estación de trenes. Es por ello por lo que se solicitaron tres nuevos apeaderos en Jerez, el primero ubicado en la zona norte, el segundo, en las inmediaciones del Parque González Hontoria, y el tercero, en la Ciudad del Transporte.

Conocemos que el ministerio ha elaborado estudios de viabilidad y parece ser que estos informes arrojan un resultado positivo para el apeadero de la zona norte. Debo decir que es una reivindicación histórica de Jerez, ciudad que precisa de un modelo de transporte con mayor presencia del tren, un modelo que ofrezca servicio público de calidad y que permita la comunicación de los ciudadanos de Jerez y de toda la provincia. Según datos de la compañía ferroviaria Renfe de 2018, que son los últimos que se han publicado, la línea férrea que conecta Jerez con la Bahía de Cádiz es utilizada diariamente por más de 1800 personas de media, siendo además Jerez la ciudad que más usuario aporta a la red provincial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 36

Por todo ello, creemos más que justificada la necesidad de incorporar este nuevo apeadero al urbanismo de la ciudad. Cuestión que además beneficiaría enormemente a los miles de pasajeros y de trabajadores que utilizan en la actualidad esta línea férrea. Además, consideramos que esta es una apuesta sostenible desde un punto de vista medioambiental que generaría empleo y que descongestionaría las carreteras de acceso a las ciudades implicadas, porque estamos seguros de que con este nuevo apeadero más ciudadanos se sumarían a esta forma de transporte. Para mí, como socialista, sería todo un orgullo poder anunciar a mis paisanos de Jerez que, tras décadas de reivindicaciones, es este Gobierno, el Gobierno socialista, el que por fin inicia las obras de construcción de un segundo apeadero en la ciudad, que permitiría vertebrar la ciudad en torno al tren. Por ello, me gustaría preguntarle qué actuaciones tiene previsto realizar el Gobierno sobre la posible incorporación de un nuevo apeadero de tren en Jerez de la Frontera.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Vázquez.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias.

Efectivamente —usted ya ha relatado toda la evolución de la ciudad de Jerez—, con su posición céntrica y bien comunicada Jerez se ha convertido en el principal nudo de comunicaciones y uno de los centros logísticos y de transportes de Andalucía Occidental. Dentro de este contexto de crecimiento y de empuje de esta ciudad se ha de situar la actuación del nuevo apeadero de lo que sería la línea de cercanías C-1. Como decía en la pregunta anterior, toda actuación tiene que estar convenientemente justificada y técnicamente es muy importante la planificación de infraestructuras y, sobre todo, la planificación del sistema ferroviario, que es altamente complejo y que no es como un autobús, que pones una parada y tiene poca incidencia. El sistema ferroviario es todo un conjunto, un sistema, y todo tiene su incidencia. Por eso es preciso hacer unos estudios que confirmen la viabilidad y la demanda esperada. En eso es en lo que estamos trabajando.

En febrero de 2019 se realizó un primer análisis de viabilidad del nuevo apeadero y dicho apeadero, que estaría localizado a una distancia de 3,6 kilómetros de la principal estación ferroviaria de Jerez de la Frontera, en el centro urbano de la localidad y a una distancia de 5,5 kilómetros de la estación del aeropuerto, junto a la Avenida la Pepa, se situaría en el nordeste del núcleo central del municipio, en una zona principalmente residencial como es Villa Jardín, Urbanización Parque Jacaranda y los Cedros y con gran potencial de viajeros.

Tras ese primer análisis, Adif ha complementado este estudio de habilidad elaborando un estudio de demanda, que finalizó en abril de 2020 y que arroja, como he dicho, resultados positivos sobre la demanda estimada de viajeros de la nueva estación. En concreto, se estima en el estudio una demanda de 1000 viajeros diarios, de los cuales 377 corresponderían a una transferencia modal del vehículo privado; es decir, 377 viajeros dejarían de utilizar el vehículo privado para subirse a cercanías en este nuevo apeadero. El escenario futuro es que a treinta años se ha estimado una demanda de 1400 viajes diarios, los cuales representan un incremento del 34 %. Dados los resultados favorables, Adif ha procedido a avanzar a una nueva fase en la que está actualmente desarrollando un estudio funcional, y esto es a lo que me refería, porque, aparte de la demanda, se trata de cómo opera un nuevo apeadero en todo el desarrollo de la explotación de una línea de cercanías y qué impactos tiene en tiempos, no solo en esa línea, sino en todo el sistema y en el que analizaremos con mayor detalle efectivamente las implicaciones para su explotación.

A partir del resultado de este estudio se concluirá la viabilidad técnica de su construcción y es entonces cuando podremos continuar, en su caso, con los proyectos necesarios para hacer de este proyecto tan deseado para Jerez una realidad que yo estoy convencido que se acometerá en los próximos años, una vez que concluyamos la viabilidad técnica de su construcción.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Vázquez. Hemos concluido la comparecencia de hoy. Igual que le he dicho a su compañero antes, quiero agradecerle su presencia no por una cuestión puramente formal, sino porque al venir a esta Comisión a dar cuenta podemos ejercer la función de control. Gracias y hasta una próxima ocasión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 322

10 de marzo de 2021

Pág. 37

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias a ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a todos.
Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

cve: DSCD-14-CO-322