



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 502

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 21

celebrada el miércoles 13 de octubre de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Previsiones acerca de la elaboración del Plan Nacional de Ordenación del Territorio que indique los espacios naturales de especial protección (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/033525/0000) 5
Autor:
Gázquez Collado, Paloma (GP).
Garcés Sanagustín, Mario (GP).
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000874).

- Previsiones acerca de la elaboración del Plan Nacional de Ordenación del Territorio que refleje la distribución de actividades e inversiones y la planificación económica y social del territorio (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/033526/0000) 6
Autor:
Gázquez Collado, Paloma (GP).
Garcés Sanagustín, Mario (GP).
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000875).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 2

- Previsiones acerca de la elaboración del Plan Nacional de Ordenación del Territorio que defina la estructura general del territorio nacional y del sistema de asentamientos urbanos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/033527/0000) 8

Autor:
Gázquez Collado, Paloma (GP).
Garcés Sanagustín, Mario (GP).
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000876).
- Previsiones acerca de la elaboración del Plan Nacional de Ordenación del Territorio que defina los programas y acciones a ejecutar en función de los objetivos previstos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/033883/0000) 9

Autor:
Gázquez Collado, Paloma (GP).
Garcés Sanagustín, Mario (GP).
BOCG, serie D, número 245, de 24 de marzo de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000877).
- Intención de regular y limitar el precio de los contratos de arrendamiento de vivienda en el proyecto de ley por el derecho a la vivienda 10

Autor:
Rueda Perelló, Patricia (GVOX).
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX).
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX).
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX).
Vega Arias, Rubén Darío (GVOX).
Segura Just, Juan Carlos (GVOX).
BOCG, serie D, número 320, de 8 de septiembre de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/001207).
- Objetivos que se pretenden conseguir con las inversiones del programa de rehabilitación y regeneración urbana del Plan de Reconstrucción, Transformación y Resiliencia 12

Autor:
Bravo Barco, Eva (GS).
(Número de expediente 181/001393).
- Informes y datos que avalan los traspasos de gestión a la Comunidad Autónoma del País Vasco en relación a los servicios de Cercanías y otras obligaciones de servicio público en materia ferroviaria 14

Autor:
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX).
BOCG, serie D, número 259, de 20 de abril de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000941).
- Volumen de operaciones registradas por la compañía Plus Ultra Líneas Aéreas sobre el total de vuelos internacionales realizados desde aeropuertos españoles (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/041291/0000) 16

Autor:
Jiménez Revuelta, Rodrigo (GVOX).
Sáez Alonso-Muñumer, Pablo (GVOX).
Manso Olivar, Rubén Silvano (GVOX).
González Coello de Portugal, Víctor (GVOX).
Cañizares Pacheco, Inés María (GVOX).
BOCG, serie D, número 297, de 22 de junio de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/001149).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 3

- Existencia de otras líneas aéreas españolas que operen vuelos con las mismas rutas que lo hace la compañía Plus Ultra Líneas Aéreas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/041306/0000) 18
Autor:
Jiménez Revuelta, Rodrigo (GVOX).
Sáez Alonso-Muñumer, Pablo (GVOX).
Manso Olivar, Rubén Silvano (GVOX).
González Coello de Portugal, Víctor (GVOX).
Cañizares Pacheco, Inés María (GVOX).
BOCG, serie D, número 297, de 22 de junio de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/001150).
- Previsiones acerca de aumentar las frecuencias de Cercanías que unen la ciudad de Castellón con la de Vinaròs (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/050923/0000) 19
Autor:
Clavell López, Óscar (GP).
BOCG, serie D, número 315, de 6 de agosto de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/001238).
- Previsiones con respecto a la ejecución de la nueva terminal del aeropuerto Tenerife Sur 21
Autor:
Zurita Expósito, Ana María (GP).
BOCG, serie D, número 325, de 15 de septiembre de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/001259).
- Actuaciones y mejoras que están previstas realizarse en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas 22
Autor:
Vicente Viondi, Daniel (GS).
(Número de expediente 181/001388).
- Previsiones temporales que maneja el Gobierno para la construcción de la autovía A-81 Badajoz-Córdoba-Granada 24
Autor:
Lorite Lorite, Andrés (GP).
BOCG, serie D, número 207, de 22 de enero de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/000645).
- Encargo previsto de los estudios necesarios para analizar la viabilidad de las nuevas conexiones ferroviarias entre Lugo y Santiago de Compostela, por una parte, y entre la actual línea Lugo-Coruña y la localidad de Barreiros, por otra 26
Autor:
García Díez, Joaquín María (GP).
BOCG, serie D, número 297, de 22 de junio de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/001128).
- Actuaciones que está llevando a cabo el Gobierno para impulsar la integración urbana de las infraestructuras ferroviarias en la ciudad de Alicante 28
Autor:
Ruiz Navarro, Eduardo Luis (GVOX).
Mestre Barea, Manuel (GVOX).
Sánchez García, José María (GVOX).
De las Heras Fernández, Patricia (GVOX).
Esteban Calonje, Cristina Alicia (GVOX).
Figaredo Álvarez-Sala, José María (GVOX).
Segura Just, Juan Carlos (GVOX).
BOCG, serie D, número 315, de 6 de agosto de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/001205).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 4

- Razón del retraso o abandono de las licitaciones y la redacción de proyectos de diferentes tramos de las autovías A-76 (Ourense-Ponferrada) y A-56 (Ourense-Lugo) 29

Autor:
Delgado Arce, Celso Luis (GP).
BOCG, serie D, número 325, de 15 de septiembre de 2021 PDF.
(Número de expediente 181/001284).
- Plan de Seguridad Ferroviaria (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/055759/0000) 32

Autor:
Rego Candamil, Néstor (GPIu).
(Número de expediente 181/001373).
- Construcción de una variante ferroviaria en Parga (Guitiriz) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/055257/0000) 34

Autor:
Rego Candamil, Néstor (GPIu). (Número de expediente 181/001375).
- Previsiones del Gobierno después de que la Dirección General de Carreteras publicara el 19 de julio de 2021, una resolución por la que se modifica la orden del estudio informativo de la A-43 Ciudad Real-Extremadura-Comunitat Valenciana, donde propone la adecuación de la N-430 en vez de construir alguna de las opciones (opción Norte, opción Sur) de dicha autovía 35

Autor:
Romero Sánchez, Rosa María (GP).
(Número de expediente 181/001377).
- Actuaciones que tiene previsto realizar el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana relativas al proyecto que figura en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 bajo el epígrafe Remodelación del enlace de Pontevedra Norte (nudo de bomberos) 37

Autor:
Meijón Couselo, Guillermo Antonio (GS).
(Número de expediente 181/001385).
- Avances que se han producido en Cantabria en las actuaciones de infraestructuras dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por parte del Gobierno 38

Autor:
Casares Hontañón, Pedro (GS).
(Número de expediente 181/001387).
- Previsiones acerca de incrementar las bonificaciones en la autopista del Huerna AP-66 39

Autor:
Alfonso Cendón, Javier (GS).
(Número de expediente 181/001389).
- Objetivos y contenidos previstos para el estudio de la posibilidad de llevar a cabo un corredor para el tráfico de mercancías por el interior de la provincia de Tarragona ... 41

Autor:
Ruiz i Carbonell, Joan (GS). (Número de expediente 181/001390).
- Renuncia del Gobierno a ejecutar la autovía A-43 en las provincias de Badajoz y Ciudad Real 43

Autor:
González Caballero, Miguel Ángel (GS).
(Número de expediente 181/001391)

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 5

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

PREGUNTAS:

— **PREVISIONES ACERCA DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO QUE INDIQUE LOS ESPACIOS NATURALES DE ESPECIAL PROTECCIÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/033525/0000).**

AUTOR:

GÁZQUEZ COLLADO, PALOMA (GP).

GARCÉS SANAGUSTÍN, MARIO (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000874).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, se abre la sesión.

Señorías, vayan tomando asiento para dar comienzo a la sesión de esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del día de hoy, 13 de octubre. Comenzamos la sesión contestando a las preguntas que figuran en el orden del día.

Como ya saben, para la tramitación de estas preguntas hay un tiempo total de ocho minutos para cada una de ellas, que se distribuyen en tres minutos para el parlamentario o parlamentaria y el interviniente, pudiéndola distribuir en dos intervenciones, y el representante del ministerio, que tendrá cinco minutos, en dos partes también si así lo considera, para contestarla.

Sin más dilación, vamos a dar comienzo con la presencia, que agradecemos, de don Francisco David Lucas Parrón, secretario general de Agenda Urbana y Vivienda. Para la primera intervención, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Gázquez Collado.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente. Buenas tardes. Doy la pregunta por formulada.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Lucas Parrón.

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

Señora Gázquez, sí quería decirle respecto a la pregunta que se formula, y creo que hay otras tres que son similares, en relación con el plan nacional de ordenación del territorio, que en España las competencias en materia de ordenación territorial corresponden exclusivamente a las comunidades autónomas y todas ellas disponen de su propia legislación en esta materia. Además, ha habido diferentes resoluciones del Tribunal Constitucional en este sentido, atestiguando esta competencia de las comunidades autónomas en relación con esta materia y también entendiendo que son las comunidades autónomas las competentes y que no es el Estado el competente a la hora de regular la planificación y ordenación territorial.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: En concreto, sé perfectamente cuál es la competencia de cada Administración, nos referimos al plan nacional que se prevé en la Ley del Suelo, que ya se preveía en la Ley de Suelo de 1956, después se reiteró en la de 1975 y se reiteró en la de 1992. Es un plan nacional de ordenación del territorio que sería genérico, pero que, por supuesto, no socavaría ninguna competencia autonómica, y que no se ha desarrollado —insisto—, pues la última ley de 1992 no está desarrollada. Se trata de realizar una coordinación entre la planificación física y la económica y social. En ese sentido, y con respecto a la primera pregunta de espacios naturales, lo que nos gustaría es que tuviéramos una planificación nacional del territorio que estableciera una gestión responsable de los recursos naturales y, sobre todo, racional de los terrenos. En mi tierra, en Asturias, que es un paraíso natural, muy bonito y muy natural, por no tener esa legislación marco nosotros tenemos serios problemas en todos los parques naturales, por ejemplo, con la producción de quesos, ya que cada vez que una quesería tiene que hacer una obra tiene infinitos problemas, o con las actividades agrícolas y ganaderas, para qué vamos a contar con la legislación del lobo, cuando a lo mejor una correcta planificación impediría lo que ha ocurrido ahora

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 6

mismo con la protección del lobo, o con las edificaciones. Se trata de darle un enfoque basado en esencia con las características de cada lugar que hay que conocerlo y hay que protegerlo. Hay que vivir la realidad y gobernar no en esa burbuja donde gobiernan ustedes. Con todo ello tendríamos una planificación que haría que estos recursos naturales se establecieran en tres pilares fundamentales: desarrollo económico, sociedad y medio ambiente, pero sin olvidar ninguno de los tres. Insistimos, es un plan que sería absolutamente necesario con una propuesta de actuaciones y que, además, teniendo en cuenta otra Comisión que tenemos cerquita de aquí, incidiría bastante en el reto demográfico, porque los espacios naturales de protección especial y el reto demográfico van absolutamente unidos en cuanto a su desarrollo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor secretario general, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Buenas tardes, nuevamente.

Señoría, es cierto que en la Ley del Suelo del año 1992 se contemplaba una reformulación de lo que ya había contemplado, en su momento, la Ley del Suelo del año 1976, y se reformuló para acomodarlo a la Carta Europea de Ordenación del Territorio del año 1983. De ahí había tres artículos —el artículo 66, el artículo 67 y el artículo 65— que hacían referencia a esta nueva regulación. Decía el artículo 66, en relación con esta planificación que el plan nacional de ordenación establecerá las grandes directrices territoriales, fijará los fines y objetivos y determinará las prioridades de la acción pública a escala del territorio nacional. Continuaba el artículo con una mayor exposición, pero con estas tres líneas hace referencia claramente a lo que se estaba planteando en las preguntas.

Entendió el Gobierno, en aquel momento, que con esta definición se respetaban las competencias autonómicas y se mantenía un instrumento de planificación que, de acuerdo con las competencias exclusivas del Estado, perseguía los objetivos que establecía la Unión Europea. Sin embargo, no lo entendió así —y es lo que creo que le falta a la información que usted tiene— nuestro Tribunal Constitucional, que fue demoledor para las competencias del Estado en su Sentencia 61/1997, que sostuvo lo siguiente: primero, que nos hallamos ante un plan de ordenación del territorio y urbanismo que viene a superponerse a las competencias de las comunidades autónomas; segundo, que el plan nacional de ordenación así configurado invade las competencias exclusivas de las comunidades autónomas; tercero, que aunque se especifique la organización realizada por el plan nacional se contrae al ejercicio de las competencias estatales, y esta cláusula, por sí misma, no es suficiente para amparar regulaciones que, por su contenido material, se encuadran en competencias atribuidas con carácter exclusivo a las comunidades autónomas. Por eso, el Tribunal Constitucional declaró que los artículos 65, 66 y 67 del texto refundido de la Ley del Suelo del año 1992, que hacía referencia al plan nacional de ordenación del territorio, eran inconstitucionales y nulos por invasión de las competencias autonómicas.

Por eso le tengo que decir que, independientemente de la buena voluntad que usted manifiesta, el Tribunal Constitucional ha sido taxativo en esa invasión de competencias del Estado. Por tanto, no tiene competencias el Estado para hacer un plan nacional de ordenación del territorio, por ser competencia exclusiva de cada una de las comunidades autónomas.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **PREVISIONES ACERCA DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO QUE REFLEJE LA DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDADES E INVERSIONES Y LA PLANIFICACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DEL TERRITORIO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/033526/0000).**

AUTOR:

GÁZQUEZ COLLADO, PALOMA (GP).

GARCÉS SANAGUSTÍN, MARIO (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000875).

El señor **PRESIDENTE**: Para la siguiente pregunta, tiene la palabra la señora Gázquez Collado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 7

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Nuevamente doy la pregunta por formulada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lucas Parrón.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Me reitero en la contestación que le he dado. Los artículos 65, 66 y 67 del texto refundido de la Ley del Suelo del año 1992 fueron declarados inconstitucionales por el Tribunal Constitucional.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Muy bien, pero como usted sabe también —podemos contrastar legislativamente todo lo que quiera— ese plan nacional, con las competencias exclusivas que tienen las comunidades autónomas, puede hacerse porque, además, así lo ha dicho la Unión Europea.

Yo voy a poner el siguiente ejemplo. Estamos en la distribución de inversiones y actividades, que es además lo que requería un plan nacional. Insistimos en que ese plan nacional tendría que aportar un enfoque multidisciplinar y global dentro de la industria, con el desarrollo de espacios geográficos y específicos. Vuelvo a insistir en que se podría recoger en su paraguas esa actividad. Por ejemplo, en Asturias al estar la actividad industrial absolutamente desabastecida ahora mismo, en decadencia, al igual que el sector primario que está sin ninguna protección o el sector servicios o la actividad turística, sería cuestión de asumir esos retos, de programar esa planificación sin invadir ninguna competencia, tal y como marca el Tribunal Constitucional sin ningún tipo de duda, pero sí estableciendo la necesaria distribución, que sí se puede hacer desde el Estado y sus competencias estableciendo un marco general.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor Lucas Parrón.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): No sé si he sido claro y preciso, pero la sentencia del año 1997 del Tribunal Constitucional es bastante consistente y contundente. Yo le invito a que lea la Sentencia 61/1997 del Tribunal Constitucional sobre el texto refundido de la Ley del Suelo del año 1992. Dice textualmente el Tribunal Constitucional —se lo voy a leer porque no es que yo no quiera hacer un plan ordenación del territorio, es que el Tribunal Constitucional ha vetado que podamos hacer ese plan—: Nos hallamos ante un Plan de ordenación del territorio y urbanismo que viene a superponerse —en la escala jerárquica del planeamiento— a los planes directores territoriales de coordinación, de competencia de las comunidades autónomas, vinculando así las decisiones sobre planificación territorial que estos entes públicos pueden adoptar en ejercicio de su competencia sobre ordenación del territorio y urbanismo. A la luz de lo expuesto, el plan nacional de ordenación, así configurado, invade la referida competencia exclusiva de las comunidades autónomas, pues en virtud de la eficacia vinculante que a dicho plan atribuye el artículo 67 del texto refundido de la Ley del Suelo, las políticas territoriales de las comunidades autónomas quedan condicionadas desde el mismo plan nacional y por su propia eficacia, así como por las eventuales actualizaciones o revisiones de que sea susceptible este, aunque se especifique que la ordenación realizada por el plan nacional se contrae al ejercicio de las competencias estatales, pues una tal cláusula, por sí misma, no es suficiente para amparar regulaciones que por su contenido material se encuadran en competencias atribuidas con carácter exclusivo a las comunidades autónomas, como es el caso de la ordenación del territorio *stricto sensu* y urbanismo. En suma, los tres artículos del texto refundido de la Ley del Suelo de 1992, que dedicó al plan nacional de ordenación del territorio — artículos 65 66 y 67— fueron declarados inconstitucionales y nulos por invasión de las competencias autonómicas. Aunque usted manifieste su voluntad de poner en marcha un plan de ordenación del territorio, desde el año 1997 —desde que se dictó la sentencia—, ninguno de los Gobiernos, ni siquiera los del Partido Popular, porque hay una sentencia del Tribunal Constitucional, han puesto en marcha ningún plan de ordenación nacional del territorio.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 8

— **PREVISIONES ACERCA DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO QUE DEFINA LA ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORIO NACIONAL Y DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS URBANOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/033527/0000).**

AUTOR:

GÁZQUEZ COLLADO, PALOMA (GP).

GARCÉS SANAGUSTÍN, MARIO (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000876).

El señor **PRESIDENTE**: Para la siguiente pregunta, por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Gázquez Collado.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Nuevamente doy por reproducida la pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lucas Parrón.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Doy por reproducidas las contestaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Me puede leer todo lo que quiera, volverlo a leer y volverlo a leer, pero, bueno, también conozco algo del tema.

Son cuatro directrices que no invaden competencias, aunque no son directrices en realidad —quizás mi expresión no está siendo correcta—. Se trata de que definan y reflejen determinados aspectos de la ordenación del territorio, no por supuesto —vuelvo a insistir para que quede claro— de las competencias de las comunidades autónomas, que eso está clarísimo, que está reflejado. En el orden jerárquico no cabe ninguna duda en España, es más, ni siquiera Europa puede venir a decir algo sobre la ordenación del territorio en España. Pero, vuelvo a insistirle, porque con un arco, con un paraguas como el que nos permitiría tener, podríamos organizar —en este caso, en la tercera pregunta, que es sobre asentamientos urbanos— cómo se distribuirían viviendas, locales de trabajo; cómo se podrían redistribuir ciudades industriales, o cómo se podrían distribuir establecimientos de ocio, circulación y demás. Se trata de que las funciones y las relaciones humanas se realicen de una manera más cómoda y no desligar el asentamiento urbano al concepto de territorio, lógicamente. Insisto, hay muchos retos nuevos en las ciudades, de equipamientos, de tráfico, de conexión entre recursos y ciudad. Vuelvo a mi tierra, al área metropolitana: si tuviéramos ese paraguas general no tendríamos los problemas que estamos teniendo para implantar un área metropolitana por el ánimo de la Administración autonómica de invadir competencias, en este caso municipales, y no crear las sinergias que son necesarias. Insisto igualmente en que, hablando de asentamientos urbanos, habría que reestructurar ciudades como la industrial o la minera de Asturias, que ahora mismo ya no tienen sentido dentro del nuevo marco energético. Por tanto, seguimos pensando que dentro de las competencias que tiene el Estado, de las pocas competencias que tiene, sí podría tener esa.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Lucas, ¿quiere usted contestar?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Señora Gázquez, las preguntas que usted formuló eran sobre previsiones acerca de la elaboración del plan nacional de ordenación del territorio; eran cuatro preguntas que se sustentaban sobre las previsiones acerca de la elaboración del plan nacional de ordenación del territorio. Yo le digo que hay una sentencia del Tribunal Constitucional del año 1997 que impide al Estado la elaboración del plan nacional de ordenación del territorio por invasión de competencias de las comunidades autónomas. Es más, esa misma respuesta se la dimos por escrito a cuatro preguntas que usted formuló: tres de ellas las contestamos el 21 de enero, y otra de ellas, el 25 de enero. Ya le explicábamos que había una sentencia del Tribunal Constitucional que declaraba inconstitucionales los tres artículos que posibilitaban, en la Ley del suelo del año 1992, la elaboración de un plan nacional de ordenación del territorio. Aunque usted

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 9

manifieste insistentemente que le gustaría elaborar un plan nacional de ordenación del territorio, si usted lo hace iría contra la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, que ya declaró inconstitucional esta elaboración del plan nacional de ordenación del territorio. Se lo puedo volver a repetir, pero está tan claro... Yo le vuelvo a recordar la sentencia a la que nos estamos refiriendo, que es la Sentencia del Tribunal Constitucional 61/1997. Yo le pido, por favor, que la lea, y verá lo que le estoy diciendo. Esto es así. No tengo por qué decir otra cosa que no es verdad. No le puedo decir aquí que quiero hacer un plan nacional de ordenación del territorio porque, primero, no es así y, segundo, iría en contra de las competencias de las comunidades autónomas y de esta sentencia del Tribunal Constitucional.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **PREVISIONES ACERCA DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO QUE DEFINA LOS PROGRAMAS Y ACCIONES A EJECUTAR EN FUNCIÓN DE LOS OBJETIVOS PREVISTOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/033883/0000).**

AUTOR:

GÁZQUEZ COLLADO, PALOMA (GP).

GARCÉS SANAGUSTÍN, MARIO (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 245, DE 24 DE MARZO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000877).

El señor **PRESIDENTE**: Para la siguiente pregunta, señora Gázquez, tiene usted la palabra.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Nuevamente, en este bucle que estamos, doy por reproducida la pregunta. De todas formas, por aclararlo, la pregunta por escrito, lógicamente, llegó fuera de plazo. Por eso estamos aquí, porque son preguntas reconvertidas.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Doy por reproducidas las contestaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Gázquez, tiene la palabra.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Bien, para finalizar, ya que es la cuarta pregunta: no dentro de lo que dice la sentencia del Tribunal Constitucional de lo que no se permite, sino dentro de lo que se permite, esto es lo que establece esta ambición. Lo que establece es que España sea un país, no este Frankenstein que tenemos. Evidentemente, si no hacemos caso y no tenemos marco general de ningún tipo, en el futuro nuestro país va a ser más fácil de disgregar para aquellos que quieren hacerlo. Sencillamente, se trata de equilibrar los territorios; de cohesionar el país; de querer, por ejemplo, los corredores atlántico, mediterráneo y central, que sí irían dentro de una planificación general de país; de querer una red de carreteras o una red saneamiento, o de estimular sencillamente el progreso cultural, social y económico de toda España en su conjunto.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

¿Señor Lucas Parrón, quiere intervenir?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): En primer lugar, considero que nuestro país no es un país Frankenstein, eso para empezar; es un país diverso, es un país bonito y es un país muy plural, a pesar de que a ustedes no les guste.

En segundo lugar, las preguntas que usted formuló eran en relación con el plan nacional de ordenación del territorio, pero eso no significa que el Estado no tenga planificaciones en diferentes ámbitos, en diferentes sectores muy importantes. En la planificación de espacios naturales, le quiero recordar la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológica. En materia de respeto a la distribución de actividades y la planificación económica y social del territorio, le quiero recordar la Estrategia Nacional a largo plazo 2050, donde se establecen medidas de productividad, de vanguardia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 10

educativa, de cualificación de nuestra población, de una sociedad neutra en carbono, sostenible y resiliente, de refuerzo del Estado del bienestar, de desarrollo territorial equilibrado, justo y sostenible, de resolver las deficiencias existentes, la pobreza y la desigualdad. En materia de definición de la estructura general del territorio, le quiero recordar el Plan Director de Infraestructuras. Actualmente el Estado dispone de un Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el Pitvi 2012-2024, que está ya en proceso de revisión. En fijación del sistema de asentamientos urbanos, le quiero recordar la estrategia de la Agenda Urbana Española, que es un documento estratégico orientativo no vinculante elevado al Consejo de Ministros en el año 2019, que está siendo nutrido por un gran número de estrategias similares de entes locales y comunidades autónomas. Y en cuanto a todo lo que tiene que ver con cohesión social, recordaré la estrategia en la que se está trabajando desde el Estado en la lucha contra la pobreza y la exclusión social.

Son muchas las materias en las que se trabaja, muchas las propuestas, muchas las iniciativas, muchas las labores que se están realizando con la coordinación tan necesaria con comunidades autónomas y ayuntamientos, pero ante la pregunta que usted formuló —lamento que no haya sido consciente de la importancia de la misma y de que no haya tenido conocimiento o no haya querido leer la sentencia del Tribunal Constitucional—, le diré que no podemos elaborar un plan nacional de ordenación del territorio porque fueron declarados inconstitucionales los artículos que lo amparaban: artículos 75, 76 y 77 del texto refundido de la Ley del suelo del año 1992.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— INTENCIÓN DE REGULAR Y LIMITAR EL PRECIO DE LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE VIVIENDA EN EL PROYECTO DE LEY POR EL DERECHO A LA VIVIENDA.

AUTOR:

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX).

DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX).

ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX).

FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX).

VEGA ARIAS, RUBÉN DARÍO (GVOX).

SEGURA JUST, JUAN CARLOS (GVOX).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 320, DE 8 DE SEPTIEMBRE DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/001207).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta. Por el Grupo Parlamentario VOX, doña Cristina Esteban Calonje tiene la palabra.

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

Doy por reproducida la pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Lucas Parrón, tiene usted ahora la palabra.

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

Es objetivo de este Gobierno establecer un marco normativo, el primer marco normativo en democracia con la primera ley estatal de vivienda, ya que desde que se acabó la Dictadura no se había implementado en España. Son muchos los aspectos que se tratan en la ley, aunque en este caso solo se pregunta por algunos sectoriales.

Creo que lo más importante de esta ley es que se presta especial atención a quienes tienen más dificultades en el acceso a la vivienda, en cumplimiento del mandato constitucional establecido en el artículo 47, y sobre todo en el ámbito del alquiler, que es a lo que se hace referencia, con el intento de aumentar la oferta y evitar los incrementos especulativos de los precios. Creemos que con esta ley se garantizará el derecho, desde el respeto máximo a las competencias de las comunidades autónomas, estableciendo marcos de colaboración y cooperación, de seguridad jurídica y, por supuesto, respetando el derecho a la propiedad y la función social que de ella se preconiza en el artículo 33 de la Constitución española.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 11

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Señor de Lucas, ya estamos deseando conocer el borrador...

El señor **PRESIDENTE**: Permítame que le dé la palabra antes, sobre todo para el *Diario de Sesiones*. Señora Esteban, tiene usted la palabra.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Lucas, ya estamos deseando conocer el borrador de esta ley, porque hasta ahora han sido titulares y ruedas de prensa, y por eso le preguntamos tan concretamente acerca de la limitación de los precios de alquiler. Ustedes lo que plantean es una injerencia en la propiedad, en el ahorro de los españoles, propia de esos regímenes totalitarios que tanto les gustan a su Gobierno y a sus socios, y pretenden resolver una responsabilidad que les pertenece a ustedes, como es la responsabilidad de amparar a familias en situación de indefensión, a costa de la propiedad privada. Lo pueden adornar como quieran, pero solo denota su desconocimiento del sector y lo que realmente esconden: someterse al chantaje de sus socios comunistas para aprobar los Presupuestos Generales del Estado, que es lo que realmente les está importando.

Empiezo por plantearles serias dudas acerca de esas zonas tensionadas y de cómo las van a definir, porque, según nos contó en la última Comisión, serán definidas por funcionarios sin haber contado con grandes y pequeñas consultoras ni con los API. España cuenta con 52 colegios oficiales de Agentes de la Propiedad Inmobiliaria, regulados por el Real Decreto 1294/2007. ¿Por qué no cuentan con todos esos colegiados que están a pie de calle en todas las plazas? ¿O solo son llamados a capítulo para pagar impuestos? ¿Tampoco van a tener en cuenta el estado de conservación de un inmueble en un mismo edificio?, porque incluso en una misma planta una vivienda puede no haberse reformado en treinta años y la de al lado contar con cerramientos estancos y con una eficiencia energética cuatro o cinco veces superior. Esto, indudablemente, tiene que incidir en el precio del alquiler. Sean lo que han decidido llamar como grandes tenedores —sin tener en cuenta a las cooperativas o la gran cantidad de familias que eligen productos de inversión colectiva de vivienda— o sean propietarios particulares, cualquier injerencia en el mercado es perniciosa y limitaría aún más la oferta, porque el derecho a la propiedad privada es un derecho fundamental en nuestra carta magna y vertebra el fruto del esfuerzo y la prosperidad de las clases medias y trabajadoras en las sociedades libres.

La vivienda es un problema en España porque no es asequible, y no es asequible porque no hay oferta. Ley de la oferta y la demanda, señor Lucas. Lo que tenemos es un exceso de demanda y una falta de dos millones y medio de viviendas de alquiler social para situarnos, solo para situarnos, en la media europea, y facilitar la construcción de esas viviendas es su responsabilidad. Ustedes pretenden solucionar el exceso de demanda incentivando aun más la demanda y hacer vivienda social a costa de la propiedad privada. Tienen la constatación empírica de fracaso de la limitación de rentas en la Ley catalana de vivienda, que ha supuesto un 42% menos de oferta en Barcelona, y este fracaso lo quieren contagiar al resto de España. Y rematan alentando a la okupación y protegiéndola, porque el acceso a la vivienda de los españoles a ustedes les importa un bledo. Lo único que verdaderamente les mueve es seguir ocupando sus asientos de Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Lucas.

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

En primer lugar, quiero decir que de chantajes nada. Yo creo que este Gobierno goza de muy buena salud y que la colaboración entre los diferentes socios de Gobierno es muy óptima. Fruto de ella es este anteproyecto, que espero que pueda entrar lo antes posible en esta Cámara para su posible tramitación.

Sí le quiero decir una cosa: en España tenemos un gran problema con la vivienda, arrastrado en los últimos cuarenta años, y hay muchas familias que no tienen reconocido el derecho porque no tienen acceso a una vivienda digna a un precio asequible. Es el objetivo de este Gobierno, es el objetivo de esta ley intentar establecer mecanismos para poder garantizar ese derecho. La Constitución es una constitución muy amplia, es una constitución donde hay cabida para todos —sale del consenso—, y lo que no parece lógico es que cada vez que se refieren a ella se refieren a unos artículos sí y a otros artículos no. Porque la Constitución establece en el artículo 47 el derecho a la vivienda y establece en el artículo 33 el derecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 12

a la propiedad privada. Eso no se lo puedo negar, pero lo que también establece el artículo 33, que es la parte que usted olvida, es que la propiedad tiene y debe cumplir una función social. Eso lo establece también la Constitución española. De esa manera, intentamos establecer el equilibrio suficiente, garantizando seguridad jurídica y haciendo posible que todos los españoles y todas las españolas tengan la posibilidad de tener acceso a una vivienda a un precio asequible.

Lo que usted y ustedes no podrán negarme es que ha habido un incremento especulativo de los precios del alquiler, ha habido una subida tremenda de esos precios, y lo que intentamos es que no se produzcan esas subidas especulativas. También es verdad que lo hacemos entendiendo que no se debe producir una detracción de la oferta. Es por eso que esta ley —como ustedes podrán ver cuando llegue a este hemicycle y cuando se ponga en información pública— lo que hace es acotar por tiempo concreto y en zonas delimitadas ese procedimiento especulativo para que no haya incrementos de precios del alquiler en lo que se denominan zonas tensionadas. Se actúa de diversas maneras. La primera de ellas, con los pequeños propietarios —que son el 85% de los propietarios que existen en el país que son arrendadores—, son los incentivos fiscales, incentivando que se puedan producir reducciones de precios, incentivando que se pueda alquilar a jóvenes, incentivando que se puedan rehabilitar las viviendas. Es decir, hay una incentivación a esos arrendadores. En segundo lugar, que mientras dure esa zona tensionada se produzca una prórroga de esos contratos y que esa prórroga de los contratos sea por el mismo precio y con los incrementos establecidos en la Ley de Arrendamientos Urbanos, que es el crecimiento del IPC. Finalmente, es verdad que en aquellos grandes tenedores, personas jurídicas que tienen diez o más viviendas, se establece un sistema de control de precios donde se dispone que no puedan establecer crecimientos especulativos en los precios.

Nosotros vamos a seguir trabajando en esa línea; vamos a seguir propiciando que haya precios asequibles; vamos a seguir trabajando, por supuesto, en la generación de viviendas para que todo el mundo pueda tener acceso a una. Somos conscientes de la necesidad de más viviendas públicas, de más oferta de vivienda pública, y también de llegar a acuerdos con el sector privado. Estamos trabajando también en ello, pero me gustaría que ustedes se posicionaran del lado de aquellos que no tienen posibilidades de acceder a una vivienda y que, lamentablemente, no tienen las mismas oportunidades que los demás. En ese lado estamos nosotros. Tengo la sensación de que ustedes se posicionan siempre en otro lado, en el lado de aquellos que más poder tienen y, sobre todo, de aquellos que seguramente hayan hecho menos por ayudar a los que más lo necesitan. Nosotros vamos a estar ahí. Esa ley pretende cubrir eso, esa ley pretende garantizar ese derecho. Es complejo, es un problema muy complejo y necesita soluciones muy complejas por parte de todos. Nosotros estamos trabajando en esa dirección y espero que lo podamos conseguir.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— OBJETIVOS QUE SE PRETENDEN CONSEGUIR CON LAS INVERSIONES DEL PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA DEL PLAN DE RECONSTRUCCIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA.

AUTOR: BRAVO BARCO, EVA (GS).
(Número de expediente 181/001393).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta de esta ronda. Por el Grupo Socialista, doña Eva Bravo Barco, tiene usted la palabra.

La señora **BRAVO BARCO**: Gracias, presidente, señorías. Buenas tardes, secretario general de Vivienda, y bienvenido de nuevo al Congreso.

En la última sesión de esta misma Comisión y también en el Pleno la derecha acusó reiteradamente al Gobierno de inacción. Afirmaban las distintas derechas que en política de vivienda lo único que había habido por parte del Gobierno era propaganda, pero que ni se legislaba, porque los socios de Gobierno no se ponían de acuerdo, ni se ejecutaba nada. Nos llegaron a pedir incluso, en una PNL del Partido Popular, que, como Parlamento, instáramos al Gobierno a enviar el proyecto de ley de vivienda a las Cortes para cumplir con Europa; sí, señor secretario general, ese mismo proyecto que ahora, sin habérselo leído, quieren recurrir ante el Tribunal Constitucional. Esa es su coherencia.

También nos decían que, en materia de rehabilitación, lo único que había era humo: cifras en un papel, *powerpoints*, nada, la nada. Los socialistas sabemos que si eso no era cierto hace una semana, lo es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 13

mucho menos ahora. En estas dos últimas semanas el Gobierno ha acelerado el paso, y no solo ha anunciado que va a remitir en breve su proyecto de ley de vivienda, sino que además ya la semana pasada aprobó un decreto de medidas urgentes para impulsar la actividad de rehabilitación edificatoria en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Conocemos esas medidas del decreto-ley que ya están en vigor: tres deducciones en el IRPF de hasta el 60% por inversiones realizadas para la rehabilitación de edificios residenciales por una cuantía de hasta 15 000 euros por vivienda; fortalecer la capacidad de las comunidades de propietarios y facilitar así la toma de decisiones en las mismas para realizar, entre otras, obras de rehabilitación en las que se mejore la eficiencia energética de los edificios, y conceder, a través de una nueva línea ICO, avales por un importe de hasta 1100 millones de euros para favorecer el acceso a la financiación necesaria para el desarrollo de las actuaciones que mejoren el parque de edificios residenciales. Estas, entre otras muchas medidas, y todas ellas vinculadas al Plan de recuperación. Señorías de la oposición: inversiones, ayudas, deducciones para impulsar la rehabilitación. Son todas ellas medidas ya recogidas en el *Boletín Oficial del Estado* de 6 octubre de 2021 y que, por tanto, ya son una realidad.

Señor secretario general, conocemos las medidas de este decreto-ley y le preguntamos qué objetivos se pretenden alcanzar tanto con ellas como con todas las demás que lleva implementando este Gobierno en el marco del Plan de recuperación, esto es, qué objetivos se pretenden conseguir con las inversiones del Programa de Rehabilitación y de Regeneración Urbana del Plan de Reconstrucción, Transformación y Resiliencia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Lucas, tiene usted ahora la palabra.

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

En primer lugar, quiero decir que el Gobierno está trabajando insistentemente, desde el primer momento en que se tuvo conocimiento de los fondos de inversión, no solamente en el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, para hacer frente a los objetivos marcados por la Comisión Europea, sino en ámbitos que tuvieran un gran impacto social, un gran impacto económico y un gran impacto verde o medioambiental. De esa manera, el pasado mes de junio la Comisión aprobó nuestra componente, que se denomina Implementación de la Agenda Urbana Española. Plan de rehabilitación y regeneración urbana. La componente, como bien conocen ustedes, tiene un montante total de 6820 millones de euros, con las siguientes actuaciones: un programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales de cerca de 3000 millones de euros; un programa de construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes de 1000 millones de euros; un programa de rehabilitación energética de edificios, denominado PREE, con 300 millones de euros; un programa de regeneración y reto demográfico en municipios de menos de 5000 habitantes, dominado PREE 5000, de 1000 millones de euros —estos dos últimos los lidera el Ministerio de Transición Ecológica—; un programa de impulso a la rehabilitación de edificios públicos, Pirep, de rehabilitación de edificios de comunidades autónomas y entes locales, y programas de ayuda para la elaboración de los proyectos piloto de los planes de acción de la agenda local urbana, por valor de 20 millones de euros. En virtud de lo expuesto, los recursos más importantes, como habrán podido ver, están destinados a vivienda, siendo, además, suplementados con 450 millones de euros en deducciones fiscales, que se recuperan para la rehabilitación energética de vivienda habitual. Como digo, en total, 6820 millones de euros.

Para la implementación de esta componente se han establecido dos mecanismos normativos. En primer lugar, un real decreto que establece las bases que van a utilizar las comunidades autónomas y los ayuntamientos para la implementación de las propuestas de rehabilitación y construcción de viviendas o elaboración de diferentes ámbitos de desarrollo de esta componente y un real decreto-ley, que —como bien ha comentado su señoría— se aprobó también en el mismo Consejo de Ministros, que regulaba las deducciones fiscales de la rehabilitación de vivienda habitual, una línea de avales ICO por 1100 millones y también modificaciones en la Ley sobre Propiedad Horizontal y en la Ley del suelo para facilitar la toma de decisiones de las comunidades de propietarios.

Con todas estas iniciativas se intentan realizar actuaciones muy importantes. En primer lugar, 510 000 actuaciones de rehabilitación de viviendas hasta junio del año 2026 y establecer una trayectoria para alcanzar las 300 000 viviendas rehabilitadas anualmente en el año 2030, que era el objetivo marcado por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 14

el Plan Nacional de Energía y Clima; al menos 20 000 viviendas construidas para alquiler social a precios asequibles que cumplan con criterios de eficiencia energética en junio del año 2026, y 1 230 000 metros cuadrados de edificios públicos de comunidades autónomas y entidades locales renovados que logran una reducción media de al menos un 30 % de la demanda de energía primaria en junio de 2026. De los efectos transformadores que también se conseguirán con estas inversiones destacan, en primer lugar, el impacto social que van a tener, con reducción de pobreza energética, abaratamiento de los costes de servicios energéticos básicos, mejora de entornos urbanos para mejorar la calidad de vida y la integración social, y en segundo lugar, el gran impacto y la gran contribución a la transición verde. El componente de rehabilitación permitirá una reducción media del consumo de energía primaria no renovable superior al 40 % para avanzar en los objetivos 2030, superando así en esta inversión el valor de referencia que había marcado la Comisión del 30 % de reducción del consumo de energía primaria no renovable; reducción del consumo anual de energía primaria para conseguir una reducción de emisiones de 650 000 toneladas de CO₂ al año. Por supuesto, la rehabilitación tendrá un impacto económico relevante, como será la contribución de 13 500 millones de euros al producto interior bruto del país y la creación de 188 000 empleos en el ámbito de la rehabilitación, en la eficiencia energética y, por supuesto, en la construcción de viviendas en alquiler social.

En conclusión, como ven, con este componente queremos contribuir a impulsar la rehabilitación y regeneración urbana en nuestro país, garantizando, por supuesto, el derecho a una vivienda digna y adecuada, cuyas carencias se han puesto en evidencia con la pandemia del COVID-19, impulsando, en primer lugar, la cohesión social; en segundo lugar, la transición verde y ecológica y, en tercer lugar, la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Con esta pregunta, acabamos esta ronda de don David Lucas Parrón, al que le damos las más sinceras gracias por haber comparecido en el día de hoy y por haber contestado a todas las cuestiones que le han planteado los parlamentarios y parlamentarias.

Muchísimas gracias.

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

El señor **PRESIDENTE**: Un minuto y comenzamos con la secretaria general de Transportes. **(Pausa)**.

— INFORMES Y DATOS QUE AVALAN LOS TRASPASOS DE GESTIÓN A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO EN RELACIÓN CON LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS Y OTRAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN MATERIA FERROVIARIA.

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

BOGC, SERIE D, NÚMERO 259, DE 20 DE ABRIL DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/000941).

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la secretaria general de Transportes y Movilidad, doña María José Rallo del Olmo, a la que damos las más sinceras gracias por comparecer hoy para contestar a las cuestiones que le van a plantear sus señorías.

Sin más preámbulos, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, don Juan Carlos Segura.

El señor **SEGURA JUST**: La doy por formulada.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rallo, puede usted proceder a contestar.

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

Señor Segura, la Constitución española ha establecido el marco para la distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas y las bases para el traspaso de los servicios correspondientes. En este marco, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana siempre ha mostrado su disponibilidad a estudiar el traspaso de las funciones de gestión de los servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público siempre que discurran íntegramente en el territorio de una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 15

comunidad autónoma, como puede ser la del País Vasco. Sí que consideramos que deben quedarse en la responsabilidad del Estado determinadas funciones y competencias que garanticen la viabilidad del conjunto de servicios ferroviarios que permanecen en el entorno estatal. No obstante, en el caso de los traspasos, deberán ser acordados siempre y desarrollarse en el marco de la Comisión bilateral de transferencias que gestiona el Ministerio de Política Territorial. Es decir, no se trata de una materia en la que haya una serie de informes que deban avalar una decisión, sino que se trata de una materia susceptible de ser transferida y, por tanto, que puede acordarse en el marco político, de acuerdo con lo establecido en la Constitución española.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Segura Just, tiene usted ahora la palabra.

El señor **SEGURA JUST**: Su respuesta es la de manual, pero yo le puedo dar la respuesta. La respuesta es la de siempre: es la cesión de soberanía nacional. Es ceder cercanías o cualquier otra cosa que pertenece al Estado a cambio de una votación del grupo parlamentario, normalmente catalán o vasco, en los presupuestos o en la investidura. Otro capítulo más de cesión de soberanía nacional a cambio de unos votos irrisorios en una determinada votación que se produce en esta Cámara.

Casualmente siempre los beneficiados de estas votaciones son los catalanes y los vascos, que casualmente son los que decantan Gobiernos aquí, en este Parlamento, y son los que aprueban presupuestos con sus votos. ¿Qué ocurre? ¿Quién tiene cercanías? El País Vasco y Cataluña. Esto crea una deficiencia, un resquemor o un malestar al resto de comunidades que no tienen este tipo de competencias. ¿Por qué? Porque sus diputados en esta Cámara no son decisivos para eso. ¿Qué ocurre entonces? Que tiene descontentos con la cesión de competencias al resto de los españoles porque les han cedido cercanías y, por otro lado, también tiene descontentos a los otros porque se sienten defraudados. Esto es un poco como si fuera una familia en la que hay un padre que tiene varios hijos y les da mendrugos de pan y resulta que tiene un hijo que ha nacido en Barcelona y otro hijo que ha nacido en Bilbao y les da unos trenes eléctricos para que jueguen. Algo parecido está pasando. ¿Qué ocurre? En VOX estamos preocupados porque pensamos que ocurrirá en España cuando todo esté transferido. ¿Qué van a transferir los socialistas? ¿La totalidad de las vías férreas? ¿Van a transferir las Fuerzas Armadas? ¿Van a transferir la política exterior? **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

La diferencia entre ustedes y nosotros es que en nosotros prevalece el interés nacional sobre el interés particular y en ustedes prevalece el interés de su partido sobre el interés de España. A ustedes se les puede definir como los auténticos mercaderes de la soberanía nacional porque nosotros aplicamos el principio de igualdad, para nosotros todos los españoles son iguales, con lo cual las transferencias del tema de cercanías tienen que ser de soberanía nacional, todos iguales. Simplemente le manifestamos esto, nos ratificamos en que tenemos un modelo de Estado totalmente diferente al que tienen ustedes, con lo cual yo entiendo que en esta materia nunca nos pondremos de acuerdo, como nunca nos pondremos de acuerdo en otras muchas.

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

Para formular sus respuestas tiene la palabra la señora Rallo.

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

En primer lugar, el modelo de Estado del Ministerio de Transportes, como no puede ser de otra manera, es el que marcan la Constitución española y los distintos estatutos de autonomía, que son el marco jurídico que tenemos y que todos tenemos que respetar. En segundo lugar, la Constitución es clara indicando que las comunidades autónomas son competentes en los servicios de transporte terrestre que discurren íntegramente en su territorio. Quiere decir que no estamos hablando de una materia en la que suponga ninguna cesión de soberanía nacional. En tercer lugar, a todas las comunidades autónomas se les plantean las mismas condiciones y se les hace el mismo planteamiento. Todas las comunidades autónomas pueden solicitar la transferencia de aquellos servicios de transporte terrestre que discurren íntegramente en su comunidad autónoma y no se hace ninguna distinción entre si son el País Vasco y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 16

Cataluña o cualquier otra. Ahora, hay algunas que lo han solicitado o que han mostrado su interés en que se empiece a estudiar y otras que no lo han hecho.

Desde luego no hay ningún interés en dismantelar las competencias estatales ni nada por el estilo. En el ministerio trabajamos siempre para dar el mejor servicio a todos los ciudadanos, siempre respetando el marco constitucional y jurídico. Los acuerdos políticos son perfectamente legítimos en ese marco jurídico, la Constitución y los estatutos de autonomía. En cualquier caso, como he comentado anteriormente, es la Comisión bilateral de transferencias el mecanismo por el que se tienen que materializar este tipo de acuerdos, que son viables, son legales y forman parte del ordenamiento jurídico con el que contamos, y lo que el ministerio hará será, a razón de lo que se vaya hablando en esa Comisión bilateral de transferencias, aportar los datos que se nos soliciten.

Muchas gracias.

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

— VOLUMEN DE OPERACIONES REGISTRADAS POR LA COMPAÑÍA PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS SOBRE EL TOTAL DE VUELOS INTERNACIONALES REALIZADOS DESDE AEROPUERTOS ESPAÑOLES (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/041291/0000).

AUTOR:

JIMÉNEZ REVUELTA, RODRIGO (GVOX).

SÁEZ ALONSO-MUÑUMER, PABLO (GVOX).

MANSO OLIVAR, RUBÉN SILVANO (GVOX).

GONZÁLEZ COELLO DE PORTUGAL, VÍCTOR (GVOX).

CAÑIZARES PACHECO, INÉS MARÍA (GVOX).

(Número de expediente 181/001149).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): A continuación, para formular su pregunta, tiene la palabra la señora De las Heras Fernández.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: La doy por reproducida.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Para formular su respuesta, tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

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

Muchas gracias, señora De las Heras. Los datos estadísticos de tráfico de los aeropuertos de la red de AENA están disponibles en la web de AENA para cada año y en la página web correspondiente se pueden consultar los datos de tráfico por compañía, por aeropuerto, por periodo, si es carga o pasajeros, y por supuesto se pueden consultar las operaciones registradas por la compañía Plus Ultra Líneas Aéreas. En todo caso, en cuanto al número de vuelos operados por Plus Ultra, en el año 2019 la compañía realizó 765 operaciones de pasajeros sobre un total de 1 155 070 operaciones de pasajeros internacionales realizadas desde los aeropuertos españoles y en el año 2020 la compañía realizó un total de 220 operaciones de un total de 352 652 operaciones de pasajeros internacionales realizadas desde los aeropuertos españoles.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra la señora De las Heras Fernández.

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

La compañía Plus Ultra Líneas Aéreas, a la cual este Gobierno concedió la friolera de 53 millones de euros como apoyo a solvencia de empresas estratégicas, fue creada en 2011 y había generado pérdidas desde su fundación y en 2019 habría obtenido una facturación de 63,5 millones de euros según InsideView. La sociedad fue fundada por Julio Martínez Sola y Fernando González Enfedaque, este último condenado en febrero de 2020 a once meses y veintinueve días de prisión, entre otras medidas, por delitos fiscales en torno a la mercantil Glass Costa Este Salou. El actual presidente es Fernando García Manso a través

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 17

de FGM Geoanálisis System, S.L. En 2017 la empresa Snip Aviation, S.L. concedió un préstamo de 600 000 euros a Plus Ultra, habiéndose constituido dicha sociedad en Madrid en febrero del mismo año. En las cuentas anuales de 2019 de Plus Ultra se confirma que Snip Aviation, S.L. posee el 47,23 % de las líneas aéreas y con casi la mitad del negocio de Plus Ultra está presidida por el venezolano Rodolfo José Reyes Rojas, cercano a la órbita de Nicolás Maduro e involucrado en sospechas de casos de corrupción por parte de la Asamblea Nacional de Venezuela. Además, tiene como vocal a Raif El Arigie Harbie y como apoderado a Roberto Roselli. Estos empresarios, junto con Camilo Ibrahim Issa, crearon el 23 de diciembre de 2020 la sociedad Alimentos Los Páramos, S.L. y, a finales de 2018, la sociedad Compañía de Bocono y Biscucuy, S.L., cuyo delegado es Alejandro Delgado Crego.

Julio Martínez Sola, Roberto Roselli Mieles y Alejandro Delgado Crego crearon en 2018 la sociedad Cuatro AG Negocios e Inversiones, S.L., y estos dos últimos en mayo de 2019 la sociedad Premier Plus Reward Program S.L. Rodolfo José Reyes Rojas y Camilo Ibrahim fueron citados en 2008 por la Asamblea Nacional de Venezuela por presunta corrupción dentro de programas de ayuda social de la mano del colombiano libanés Alex Saab, señalado por el Gobierno de Estados Unidos de América como el principal testaferro del presidente de Venezuela en el lavado de dólares y adjudicación fraudulenta de millonarios contratos oficiales.

También hemos podido saber que Luisa Ortega Díaz, la fiscal general destituida por Nicolás Maduro, vinculó a Rodolfo José Reyes Rojas a la trama del negocio del Comité Local de Abastecimiento y Producción (CLAP). Y como no podía ser de otro modo, Camilo Ibrahim Issa guardaría estrecha relación tanto con Delcy Rodríguez como con Cilia Flores.

Según AENA, como hablaba usted, que publica la información de vuelos que usted me ha dado de 2019-2020, lo cierto es que la cuota de mercado de Plus Ultra a julio de 2021 era de un 5,9%, con lo cual quedaba muy lejos —muy lejos— de ser una empresa estratégica y, por tanto, susceptible del rescate concedido. De ahí que no hayan querido facilitarnos los datos, más que remitirnos a la página de AENA, que, por cierto, son públicos, como usted bien ha dicho, aún más sabiendo que los *slots* se cubren tan rápido que las compañías prefieren hacer vuelos fantasma antes de perder los espacios. En definitiva, la pregunta va encaminada a hacer la pregunta que no van a responder —es una pregunta retórica— de si los 53 millones han ido a una compañía estratégica o al régimen de sus socios de Gobierno, pero no se preocupen que lo averiguaremos ante los tribunales de justicia.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

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

Con el tema de la ayuda del fondo de solvencia a la compañía Plus Ultra se han contestado ochenta y ocho preguntas escritas y se han atendido ocho solicitudes de documentación en esta Cámara, en el Congreso. Se han contestado en el Senado treinta y una preguntas y también se ha dado respuesta a ocho solicitudes de documentación. Además, se ha contestado a tres preguntas orales en Pleno y a una en Comisión en esta Cámara, en el Congreso, y en el Senado ha habido una interpelación en Pleno y una pregunta oral. La verdad es que todo lo que se ha podido tratar sobre este tema ha sido ya tratado por las distintas comisiones, tanto en la de Transportes como en la de Hacienda. En este sentido, lo que voy a decir realmente es ya reiterativo de lo ya dicho en otras ocasiones. El Gobierno creó un fondo de solvencia para empresas estratégicas gestionado por un consejo gestor del que el Ministerio de Transportes no forma parte y corresponde a este consejo gestor resolver las solicitudes recibidas de apoyo financiero, previo análisis por parte de la SEPI, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, de la documentación correspondiente.

En cuanto a la licencia de la compañía aérea, fue emitida en julio de 2015, tras demostrar dicha compañía que cumplía con los requisitos exigibles de acuerdo con el Reglamento 1008/2008 de la Comisión Europea, que es el marco jurídico para conceder este tipo de licencias. A partir de la emisión de esa licencia y conforme al Reglamento, AESA, la autoridad española de seguimiento de las licencias de navegación, realiza una supervisión continuada de los requisitos establecidos para mantener la validez de la licencia. La actuación inspectora de cumplimiento normativo de AESA a esta compañía no ha identificado ningún incumplimiento que haya derivado en ninguna suspensión o revocación de la licencia de explotación de la compañía y, por tanto, continúa con su actividad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 18

Las cuestiones sobre la composición accionarial, los socios o los participantes son ajenas a las competencias del Ministerio de Transportes.

Muchas gracias.

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

— **EXISTENCIA DE OTRAS LÍNEAS AÉREAS ESPAÑOLAS QUE OPEREN VUELOS CON LAS MISMAS RUTAS QUE LO HACE LA COMPAÑÍA PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/041306/0000).**

AUTOR:

JIMÉNEZ REVUELTA, RODRIGO (GVOX).

SÁEZ ALONSO-MUÑUMER, PABLO (GVOX).

MANSO OLIVAR, RUBÉN SILVANO (GVOX).

GONZÁLEZ COELLO DE PORTUGAL, VÍCTOR (GVOX).

CAÑIZARES PACHECO, INÉS MARÍA (GVOX).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 297, DE 22 DE JUNIO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/001150).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): A continuación, para formular su siguiente pregunta, tiene la palabra la señora De las Heras Fernández.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señora presidenta. Doy por reproducida la pregunta.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

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

Señora De las Heras, según la información que consta en la Secretaría General de Transportes y Movilidad, estas son las compañías aéreas que tienen aprobadas las mismas rutas que Plus Ultra Líneas Aéreas en España para la temporada de verano, que va del 28 de marzo al 30 de octubre: en la línea de Caracas, Iberia y Air Europa; en la línea de Lima, Iberia y Air Europa, y en la línea de Quito-Guayaquil, Iberia y Air Europa. Además, la compañía ha empezado a operar vuelos de carga con la ciudad china de Chengdu.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra la señora De las Heras Fernández.

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

Esta simple pregunta, a la que me ha respondido en escasos segundos, y la que le acabo de formular anteriormente sobre el número de vuelos operados por Plus Ultra las hemos tenido que formular oralmente, por reconversión, porque el Gobierno no ha querido contestarlas de manera escrita. Usted me ha dicho en la pregunta anterior que han respondido a muchas del mismo tipo, pero es que están aquí para responder a todas. De hecho, está usted aquí respondiéndola de forma oral, porque el Gobierno no ha querido responderla de manera escrita.

La compañía Plus Ultra Línea Aéreas opera vuelos de larga distancia entre España, desde los aeropuertos de Madrid y de Tenerife, y Latinoamérica, desde Perú, Ecuador y Venezuela. Según el portal web de la compañía, en enero de 2021 solo operó en dos ocasiones, sin disponer de mayor información acerca de sus cuentas anuales ni de su composición accionarial. Sin embargo, a pesar de haber tenido pérdidas desde su fundación por el entramado que la vincularía con el régimen venezolano, con Delsy Rodríguez, con Cilia Flores, con condenados por delitos fiscales investigados por corrupción y con el principal testaferro del propio Nicolás Maduro en el lavado de dólares y en la adjudicación fraudulenta de millonarios contratos oficiales, tal y como he expuesto detalladamente en la pregunta anterior, este Gobierno le ha otorgado 53 millones de euros, pero a los afectados por el volcán en La Palma 15 000 euros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 19

Por ello, el Grupo Parlamentario VOX interpuso una querrela contra ese rescate a Plus Ultra, por delitos de prevaricación y malversación contra la Hacienda pública por fraude de subvenciones, tráfico de influencias y cohecho, un rescate millonario a una compañía con pérdidas desde su fundación, con apenas dos vuelos operados en 2021. Es una entrega a fondo perdido a un entramado societario configurado como un *holding* cuya matriz tiene sede en Panamá y de capital venezolano. Por ese motivo, VOX también ha presentado denuncia ante la Supertendencia del Mercado de Valores de la República de Panamá, para investigar las posibles irregularidades en el préstamo participativo que Panacor concedió a la aerolínea Plus Ultra, lo que permitió que la compañía fuera la elegida para el rescate de los 53 millones que aprobó el Gobierno. Panacor inyectó un crédito participativo otorgado por 7,5 millones de dólares que ha maquillado la situación financiera de la aerolínea para hacerla elegible para el rescate aprobado del Consejo de Ministros de 9 de marzo. Entre 2017 y marzo de 2021 no se ha podido identificar una sola anotación, asiento contable o hecho relevante que informe o describa el otorgamiento de un préstamo participativo en 2018, supuestamente extendido en 2020 y hasta 2028.

Estamos convencidos de que es por ese entramado oscuro, opaco, sucio y de lazos con el régimen chavista que este Gobierno se ha negado a responder a dos simples preguntas, el número de vuelos de Plus Ultra y las compañías españolas que operan las mismas rutas, pues fuera de esas cloacas no podría justificarse un rescate de esas características, y menos de una compañía, como hemos indicado, no estratégica por su 5% de actividad comercial. Pero no se preocupen porque, como ya les he indicado en la pregunta anterior, acabaremos destapándolo entre los juzgados y tribunales.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

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

Señora De las Heras, la verdad es que hemos contestado a todas esas preguntas que le he indicado con anterioridad y, desde luego, no ha habido ninguna voluntad de ocultar la información que le acabo de dar oralmente, porque, si no, no se la hubiera dado y hubiera tratado de eludirla. Y, por supuesto, vendré siempre que se me solicite a contestar las preguntas que se me soliciten; faltaría más. En ese aspecto, nada que indicar.

Respecto al resto de cuestiones, siento insistir en ello pero es que son completamente ajenas a las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y, desde luego, completamente ajenas a las competencias de la Secretaría General de Transportes y Movilidad. La compañía aérea Plus Ultra tiene una licencia, tiene capacidad de operar y se le hace el seguimiento que se hace a todas las aerolíneas, de acuerdo con el cumplimiento de la normativa de carácter europeo que se exige a la autoridad nacional para asegurar el adecuado funcionamiento de las mismas.

Muchas gracias.

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

— PREVISIONES ACERCA DE AUMENTAR LAS FRECUENCIAS DE CERCANÍAS QUE UNEN LA CIUDAD DE CASTELLÓN CON LA DE VINARÒS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/050923/0000).

AUTOR: CLAVELL LÓPEZ, ÓSCAR (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 315, DE 6 DE AGOSTO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/001238).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos a la siguiente pregunta. Para su defensa tiene la palabra el señor Clavell López.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Gracias, señora presidenta.

Doy por reproducida la pregunta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 20

Señor Clavell, desde que se decretó el final del primer estado de alarma, Renfe ha ido estableciendo la programación de todos los servicios, tanto comerciales como de media distancia, las obligaciones de servicio público, para que se vayan adaptando a la demanda real en cada uno de los corredores. Para ello, viene realizando una motorización permanente de la demanda, de la ocupación y también de los niveles de compra anticipada para cada uno de los servicios que requiere reserva de plaza. Todo ello, con el objetivo de que la recuperación de la oferta siempre vaya por delante de la recuperación de la demanda. Así se ha procedido en el caso de los servicios entre Castellón y Vinaroz, entre las dos ciudades, en la que la oferta de servicios por parte de Renfe siempre ha estado por encima de la demanda registrada. Concretamente, en estos momentos, los usuarios que quieran viajar entre ambas ciudades disponen de 168 servicios semanales entre Castellón y Vinaroz, de los cuales 116 servicios son regionales, obligaciones de servicio público, que entiendo que a esto se refiere su pregunta, y 52 son servicios Intercity.

En cuanto a la demanda, el número de viajeros entre las dos ciudades en los primeros nueve meses de este año 2021 ha sido un 35 % menor que en el mismo periodo de 2019, el periodo anterior a la pandemia. Además, el aprovechamiento de los servicios sigue muy por debajo del que se mantuvo en 2019. En todo caso, a lo largo de los próximos meses se van a ir recuperando los servicios, especialmente los que están integrados dentro del contrato de obligaciones de servicio público que mantiene el ministerio con Renfe.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Clavell López.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Gracias.

Señora Rallo, ¿qué pecado o delito ha cometido la provincia de Castellón para que cada vez que gobierna el Partido Socialista se le castigue de tal manera? En esta ocasión, les ha tocado a trabajadores, universitarios y personas que se tienen que desplazar por razones médicas desde el norte de la provincia hasta la ciudad de Castellón. Lo único que le reivindicamos es que reestablezcan los horarios y frecuencias que el Partido Popular dejó aprobados en sus últimos presupuestos de 2018, es decir, doce frecuencias por día y sentido desde Castellón hasta Vinaròs, que el Gobierno actual, el suyo, ha reducido sustancialmente. ¿Por qué se niegan a ejecutar el plan de cercanías 2017, presupuestado con 1400 millones de euros, de los cuales 800 correspondían a la Comunidad Valenciana y 263 para cercanías en la provincia de Castellón y que siguen sin invertir? Ustedes, que hablan de potenciar el transporte público y, además, ecológico, con sus acciones de Gobierno han conseguido ahuyentar a diez mil pasajeros al día y han suspendido 625 trenes. Si a la suspensión de trenes le sumamos la incapacidad del ministerio para cubrir las bajas laborales de los maquinistas o el nulo control que ha demostrado durante los días de huelga, solamente podemos llegar a la conclusión de que nunca este servicio ha estado tan mal gestionado o prestado.

Para ustedes, simplemente por haberlo aprobado un Gobierno del Partido Popular, ya es malo, aunque beneficie a los ciudadanos, y tienen que acabar con ello creando graves problemas donde antes no los había. Basta para demostrarlo las imágenes de vagones repletos de personas desplazándose a su lugar de trabajo o estudio en plena pandemia. ¿Por qué esa obsesión socialista de azotar a municipios como Benicàssim, Oropesa, Cabanes, Torreblanca, Alcalá de Xivert, Santa Magdalena de Pulpis, Peñíscola, Benicarló o Vinaròs? Por mencionar algunos de los perjudicados, que no son todos. No les estoy pidiendo nada extraordinario, simple y llanamente que ejecuten lo ya presupuestado y previsto por el último gobierno de Mariano Rajoy y que con la llegada de Pedro Sánchez se paralizó, con el silencio cómplice de Ximo Puig.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

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

Señor Clavell, la verdad es que me describe una situación que no se puede alejar más de la realidad. En primer lugar, el contrato de obligaciones de servicio público entre Renfe y el ministerio fue firmado en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 21

diciembre de 2018 con este Gobierno. En segundo lugar, es una realidad que la movilidad se ha visto reducida como consecuencia de la pandemia, y eso no es ningún ataque a nadie, y lo que se acordó dentro de la Ley 2/2021 es establecer que los operadores de servicios públicos de transporte fueran ajustando los servicios que se prestan a los niveles de demanda. Por supuesto, el ministerio no quiere castigar ni a los ciudadanos de Castellón ni a los ciudadanos de ningún sitio de España. Al revés, quiere hacer las cosas bien y garantizar que va a haber más servicios que demanda, pero esa demanda se está recuperando lentamente. Le puedo decir que los servicios entre Valencia y Tortosa, en los que se incluyen los servicios de Castellón a Vinaroz, con todas esas paradas intermedias que he mencionado, tiene en la actualidad un nivel de ocupación del 12%. No se está castigando a nadie. Ojalá los niveles de movilidad se recuperaran, en el sentido de que supondría una vuelta a la actividad normal. A lo largo de los próximos meses se van a ir recuperando los servicios, pero no porque estuvieran presupuestados por un Gobierno o por otro, sino porque están establecidos en un contrato de obligaciones de servicio público entre el ministerio y Renfe y, por tanto, una vez que lleguemos a unos niveles de demanda normales, se irán recuperando progresivamente todos los servicios.

Sobre el tema de si hay trenes en concreto que van más llenos, desde luego no son en esta línea, y todo ello sin perjuicio —lo reconozco, y creo que públicamente la propia ministra ha pedido disculpas— de la situación tan indeseable que se ha creado, con mucha aficción a muchos ciudadanos, algo desde luego, como digo, completamente indeseable. En definitiva, el compromiso del ministerio con los servicios ferroviarios declarados obligación de servicio público es absoluto y, desde luego, seguimos trabajando para mejorar la situación e ir recuperando los servicios y, allí donde se presentan deficiencias, ir trabajando para mejorarlas.

En cuanto al plan de cercanías de Valencia, se está ejecutando. Es más, se hizo un plan de choque específico para incidir en aquellos aspectos que de manera más eficiente podían suponer mejoras específicas y visibles para los ciudadanos. Y fruto de esos trabajos se han visto mejorados los servicios; ha mejorado la puntualidad, del 83,10 en enero de 2020 hasta el 90% de ahora, en septiembre del año 2021; se ha restablecido la formación de los maquinistas tras el periodo COVID, en el que se ha ralentizado, por razones evidentes, y se irán incorporando progresivamente a medida que terminen su periodo de formación. En definitiva, el compromiso del ministerio con los servicios ferroviarios es máximo en toda España y, desde luego, con los servicios entre Castellón y Vinaroz.

Muchas gracias.

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

Si quiere dispone usted de los veintinueve segundos restantes. **(Denegación)**.

— PREVISIONES CON RESPECTO A LA EJECUCIÓN DE LA NUEVA TERMINAL DEL AEROPUERTO TENERIFE SUR.

AUTOR: ZURITA EXPÓSITO, ANA MARÍA (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 325, DE 15 DE SEPTIEMBRE DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/001259).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez). Pasamos a la siguiente pregunta.

Para su exposición, tiene la palabra la señora Zurita Expósito.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidenta. Muy buenas tardes a todos.

Señora Rallo, le agradezco su comparecencia una vez más en esta comisión. En la única comparecencia que ha hecho la ministra en esta comisión tuve la oportunidad de preguntarle por las inversiones previstas en el DORA II con respecto a la terminal de Tenerife Sur y su respuesta fue un tanto ambigua, aunque terminó con la negativa de que no habría obra alguna hasta después del 2027. Y le tengo que decir que esto ha despertado bastante malestar en la isla, porque se considera una absoluto ninguneo a las infraestructuras necesarias para Canarias y, en particular, hacia Tenerife, porque, independientemente de que gran parte de nuestras infraestructuras turística están obsoletas y que no hemos tenido inversión como la reflejada en los presupuestos del 2018 del Partido Popular, había un compromiso de la dirección de AENA y del propio ministro con la obra de la terminal Tenerife Sur.

El aeropuerto de Tenerife Sur es el único, dentro de los que están en el *top* diez en cuanto al número de pasajeros, cuya terminal no ha sido renovada íntegramente desde su construcción en el 78, después del desgraciado accidente de Los Rodeos. Es un proyecto que nunca ha respondido a las necesidades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 22

funcionales y que ahora mismo está desgastado, viejo y obsoleto. Antes de la crisis del COVID —obviamente, como en todos los aeropuertos, bajó el tráfico— ofrecía una imagen absolutamente dantesca, pues casi no hay espacio físico para los pasajeros y la gente está tirada prácticamente por el suelo. El pasado septiembre, antes de que ustedes aprobaran el DORA en el Consejo de Ministros —por cierto, debería haber pasado por esta Cámara para conocimiento de los grupos políticos—, el cabildo acordó por unanimidad solicitar a AENA y al Gobierno de España la inclusión de la nueva terminal del aeropuerto en el DORA II como inversión estratégica y que se incrementara la inversión, que por lo visto solo figura para el proyecto, porque para las obras tendrán que desarrollarse después del quinquenio 2022-2026. Y le repito que es una vergüenza que nos tengamos que enterar de todo eso por la prensa. Sabrá usted que el cabildo, porque ha sido en colaboración con AENA, había desarrollado ya estudios técnicos y documentos que avalaban estas peticiones, e incluso se habían ofrecido a colaborar con la financiación. Mi pregunta va en ese sentido, y es si ustedes han cambiado de opinión con respecto a las declaraciones de la ministra y si estarían dispuestos a contemplar esa posibilidad y que la terminal pudiera construirse a partir de 2022, que fue el compromiso al que se llegó cuando nos percatamos de la precariedad del proyecto que se estaba llevando a cabo de unión entre las dos terminales.

Señora Rallo, le tengo que decir que le tengo aprecio y alta consideración, pero también me parece una falta de respeto que no comparezca aquí quien tiene que comparecer, que es el presidente de AENA para que le diga a todos los tinerfeños lo que usted me va a responder.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

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

Señora Zurita, desde luego la mejora de la conectividad aérea y marítima, especialmente con los territorios no peninsulares, ha sido siempre una prioridad para el ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. El compromiso específico con la calidad y con la capacidad de las instalaciones aeroportuarias, que son esenciales para las islas, es también una prioridad. En este sentido, se están cumpliendo, me atrevería a decir que religiosamente, todas las inversiones aeroportuarias que estaban previstas en el DORA I, más de 400 millones de euros, incluyendo la inversión regulada y no regulada en los aeropuertos de Canarias. Entre estas inversiones destacan los 56 millones destinados a la ampliación y renovación de los edificios terminales del aeropuerto de Tenerife Sur, que seguro que son insuficientes, pero desde luego suponen un paso muy importante en la renovación de este aeropuerto. Esta actuación, que esperamos que finalice en breve plazo, lo que va hacer es ampliar la capacidad del aeropuerto, permitiendo acoger a dieciséis millones de pasajeros, frente a los trece millones de pasajeros que puede acoger en estos momentos. El DORA II, que abarca el periodo 2022-2026, como sabe, se lleva a cabo con un proceso de consultas, un proceso muy serio en el que las compañías aéreas, que son las que, en definitiva, van a pagar esas inversiones a través de sus tasas, supervisan con mucho detalle aquellas inversiones que se van a realizar y las cuestionan, de manera que se priorizan muy bien las inversiones necesarias. Desde luego, se ha visto que la renovación total del aeropuerto de Tenerife Sur es necesaria, pero con la actuación que se ha hecho en estos momentos, en este periodo del DORA, igual que pasa en otros muchos aeropuertos con actuaciones de renovación y ampliación, se va a proceder a realizar los estudios técnicos y el proyecto concreto para poder realizar las inversiones, que seguro que serán muy ambiciosas, en el periodo del próximo DORA.

Muchas gracias.

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

— ACTUACIONES Y MEJORAS QUE ESTÁN PREVISTAS REALIZARSE EN EL AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS.

AUTOR: VICENTE VIONDI, DANIEL (GS).

(Número de expediente 181/001388).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos a la siguiente pregunta. Para su formulación tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 23

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias, presidenta.

Buenas tardes. Nuestra pregunta está relacionada con la prevista inversión por parte del Gobierno de España —concretamente de AENA— de más de 1600 millones de euros en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Nos gustaría conocer más detalladamente en qué consisten estos 1600 millones y especialmente los beneficios que va a reportar a la Comunidad de Madrid esta inversión en el Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Gracias.

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

Tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

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

Como ustedes saben, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es uno de los aeropuertos con mayor tráfico de Europa. Es el primer aeropuerto español en número de pasajeros, en operaciones y en carga dentro de la red de AENA. Esta instalación es un gran *hub* internacional que permite la conexión de España con el resto del mundo, y su contribución al crecimiento económico y a la generación de riqueza, tanto en la Comunidad de Madrid como en el conjunto del Estado español, es desde luego muy relevante. Por ese motivo, y con el objeto de atender con la máxima calidad la demanda futura prevista, y afianzar la recuperación de los niveles de tráfico prepandemia, AENA ha planificado una serie de actuaciones inversoras que totalizan ese importe de 1694 millones para el período 2025-2029, al igual que ocurre con el Aeropuerto de Tenerife Sur, otro caso en el que se preparan las inversiones y se planifican con suficiente antelación para que se produzcan cuando realmente son necesarias. De esta manera, en el DORA, aprobado entre el 22 y el 26, se incluyen las inversiones necesarias para esos estudios y trabajos técnicos preliminares. De este modo, lo que se va a hacer es potenciar y favorecer la operativa *hub* del aeropuerto con el máximo aprovechamiento de la infraestructura existente, optimizando las infraestructuras actuales para poder ofrecer la máxima eficiencia, la máxima calidad, cumpliendo con todas las exigencias en el ámbito de la seguridad, y desde luego manteniendo el compromiso, un compromiso clave en estos momentos, con la innovación, con la garantía de competitividad y desde luego con el crecimiento sostenible. Me gustaría destacar que, como no puede ser de otra manera, el desarrollo de las actuaciones indicadas en todo caso cubrirá las exigencias de tipo medioambiental que se establezcan, alcanzando un equilibrio adecuado en el desarrollo del aeropuerto con respeto a esos criterios ambientales.

En cuanto al impacto en la Comunidad de Madrid, de acuerdo con las estimaciones que ha llevado a cabo AENA, se estima que toda la actividad relacionada con ese aeropuerto ampliado va a suponer un 12 % del PIB de la Comunidad de Madrid frente al 9,7 que supone actualmente. Además, se prevé que haya un total de 475000 puestos de trabajo vinculados a la actividad del aeropuerto, lo que supone un incremento de 125000 respecto a la situación actual.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias.

A continuación tiene la palabra el señor Vicente Viondi.

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias, presidenta.

Qué datos más significativos y tan importantes nos ha traído usted hoy, señora Rallo. Yo los voy a repetir porque creo que tienen que quedar en el ideario colectivo no solo de los que estamos aquí presentes, sino del conjunto de los madrileños y madrileñas. La ampliación y mejora del aeropuerto de Barajas va a suponer un crecimiento de más del 3 % del PIB de esta comunidad, y la creación de más de 125000 puestos de trabajo. Lo digo porque habitualmente, casi a diario, nos hartamos de escuchar barbaridades del Gobierno de la Comunidad de Madrid sobre destrozos y acusaciones de todo tipo, y la realidad es que el Gobierno de España y AENA se han comprometido a que el Aeropuerto Internacional Adolfo Suárez Madrid-Barajas sea un gran *hub* aeroportuario que pueda competir con otros grandes aeropuertos en Europa. Hablamos de Frankfurt o de Ámsterdam.

Particularmente quisiera destacar el ámbito de la innovación que ha mencionado usted, porque nos adelantamos con esta inversión, en este polo logístico, al crecimiento desmesurado que ha tenido en los últimos tiempos debido a la pandemia, pero que va a crecer de cara al futuro en el ámbito del comercio electrónico, no solo en el ámbito del transporte de viajeros. Quisiera destacar que no solo es una gran

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 24

inversión para la Comunidad de Madrid, sino también y especialmente para el corredor del Henares, que ha visto cómo en materia industrial no hay una política actual en la Comunidad de Madrid, y es el aeropuerto el que está tirando del corredor del Henares en la creación de empleo y de riqueza. Les invito, pues, a que esta actuación se lleve a cabo y se difunda mucho más para que desterremos algunas palabras que no están sujetas a la verdad, y sobre todo para que acallemos a los que, desde un negacionismo económico, tratan de frenar esta operación y ampliación del aeropuerto de Barajas, que se va a hacer, como usted ha dicho —estoy seguro de ello—, con respeto medioambiental a la Comunidad de Madrid, cumpliéndose todos los cánones establecidos, y que va a suponer un impacto económico positivo y crecimiento de empleo. Así pues, a este Gobierno y a AENA no podemos decirles más que gracias por esta inversión. Madrid no lo va a rechazar y los madrileños y madrileñas se lo vamos a agradecer.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): A continuación tiene la palabra la señora Rallo del Olmo.

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

La verdad es que el *hub* aeroportuario de Madrid es esencial y tiene un potencial de crecimiento efectivamente muy relevante. El nivel de pasajeros y de operaciones previstas que va a tener se enmarcará en el plan director y en el marco autorizado por la declaración de impacto ambiental actual, sin perjuicio de que aquellas actuaciones que lo necesiten volverán a pasar por el proceso de evaluación ambiental. Y, efectivamente, todo lo vinculado a la carga aérea, que siempre ha sido en el sector aéreo una actividad residual —es mucho más caro transportar mercancías por vía aérea que en barcos—, en estos momentos está considerado como una actividad con un potencial muy relevante en determinadas mercancías, no de manera horizontal, y desde luego AENA está trabajando intensamente para que ese nudo logístico que supone el aeropuerto cobre cada vez más fuerza, para que tenga, tanto las instalaciones digitales como físicas necesarias, para atraer la máxima carga posible y luego tenga un efecto en toda la actividad industrial y en el tejido productivo de la Comunidad de Madrid.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias, señora Rallo del Olmo, por haber comparecido una vez más en esta Comisión.

Hacemos un breve receso —un minuto— y volvemos.

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

— PREVISIONES TEMPORALES QUE MANEJA EL GOBIERNO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA A-81 BADAJOZ-CÓRDOBA-GRANADA.

AUTOR: LORITE LORITE, ANDRÉS (GP).

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

(Número de expediente 181/000645).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Damos en este punto la bienvenida al secretario general de Infraestructuras, don Sergio Vázquez Torrón.

Pasamos ahora a la formulación de las preguntas. Para ello, tiene la palabra el señor Lorite Lorite.

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

Señor Vázquez, como usted sabe, las ciudades de Badajoz, Córdoba y Granada están unidas por la carretera nacional de titularidad estatal N-432, una carretera que presenta un trazado sinuoso, un solo carril en cada sentido y numerosas travesías en los distintos núcleos de población. Esta carretera transita por cuatro provincias españolas del sur peninsular, como son Badajoz, Córdoba, Jaén y Granada, y su conversión en autovía debería ser una prioridad estratégica. Sin embargo, para este Gobierno no lo es. En el Grupo Popular entendemos que esa prioridad sería fundamental en materia de dinamismo económico, en materia de cohesión territorial, de vertebración social y, sobre todo, de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 25

seguridad vial. Y me detengo al hablar de seguridad vial por cuanto que, como usted sabe, estamos hablando de una de las infraestructuras viarias de mayor siniestralidad a nivel nacional por la cantidad de accidentes que se producen en los diferentes puntos negros que tiene en todo su trazado.

En el año 2006 se inició el trámite de impacto ambiental y, por recordar lo que ocurrió en aquel momento, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, del Partido Socialista, emitió un informe desfavorable en cuanto al impacto ambiental por cuanto entendía que confrontaba con la conservación de los valores naturales de espacios incluidos en la Red Natura 2000. Sin embargo, el Ministerio de Medio Ambiente, en una resolución del 18 de octubre de 2011, le dio un plazo para emitir algún otro informe en el que la comunidad autónoma mostrase alguna alternativa de índole medioambiental. Esa documentación complementaria nunca se formalizó, y en el año 2014 caducó el expediente medioambiental. Es decir, el Partido Socialista de Andalucía dejó caducar el expediente de la conversión en autovía de la N-432, y por eso la A-81 hoy no es una realidad.

Pero, ¿qué hizo el Gobierno del Partido Popular? Pues cuando Ana Pastor llegó al Ministerio de Fomento incluyó esta actuación de la autovía A-81 en el Pitvi, en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Inmediatamente después, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, redactados y aprobados por un Gobierno del Partido Popular, ya se establecían más de 3 millones de euros para la elaboración de los correspondientes estudios informativos. Ustedes, el Partido Socialista, este Gobierno, gestionó esos presupuestos y no los ejecutó. En el año 2021 elaboraron unos nuevos Presupuestos Generales del Estado con una dotación inferior, 500 000 euros, y tampoco han sido capaces de ejecutarlo. Hoy ha entrado en esta Cámara el proyecto presupuestario para el año 2022 y viene con la misma cuantía ridícula de 500 000 euros. La pregunta, señor Vázquez, como usted conoce, es: ¿para cuándo van a iniciar la conversión en autovía de la N-432? Y más importante aún, ¿qué plazo se dan para ejecutar esta actuación?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra el señor Vázquez Torrón.

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

Buenas tardes. Como usted se ha referido a la autovía A-81, le tengo que decir que, efectivamente, es una autovía que transcurre por cuatro provincias y es una prioridad para este Gobierno. El ministerio está impulsando la redacción de los estudios informativos de esta autovía entre Badajoz y Espiel y entre Córdoba y Granada. La redacción de dichos estudios se retomó en septiembre de 2018, ya que anteriormente se encontraban paralizados. Esa es la realidad, más allá de la dotación presupuestaria que pueda haber en los anteriores Gobiernos, la verdad es que en los últimos cuatro o cinco años no ha habido un avance, estaban completamente paralizados, y ahora se han retomado. En particular, el estudio del tramo Badajoz-Espiel se encuentra muy avanzado gracias a que se retomó en 2018, y le anuncio que podrá ser sometido a información pública en las próximas semanas. Asimismo vamos a proceder a desarrollar un nuevo estudio para la actuación entre Espiel y Córdoba debido a los problemas medioambientales existentes, para lo que se procederá a la licitación de un anteproyecto. Y, por último, como usted sabe, estamos priorizando como actuación más urgente y a corto plazo —así lo requiere la demanda de tráfico— la construcción de la autovía GR-43 de acceso a Granada. Se trata de una autovía de penetración a Granada que presenta un tráfico elevado y que se integrará en la autovía A-81. En esta autovía de acceso a Granada en julio de este año pusimos en servicio el tramo Pinos Puente y Atarfe, con una inversión de 146 millones, y muy recientemente, el pasado 6 de octubre, hemos licitado las obras del tramo Atarfe-Granada.

Quiero señalarle que las obras que hemos puesto en servicio fueron adjudicadas en julio de 2008, hace doce años, y desde 2012 sufrieron parones y retrasos por falta de disponibilidad presupuestaria, de modo que el Gobierno anterior no fue capaz de finalizar este tramo en seis años. Por ello, desde julio de 2018 hemos dado un impulso a su ejecución y nos ha permitido ponerla en servicio.

Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 26

— **ENCARGO PREVISTO DE LOS ESTUDIOS NECESARIOS PARA ANALIZAR LA VIABILIDAD DE LAS NUEVAS CONEXIONES FERROVIARIAS ENTRE LUGO Y SANTIAGO DE COMPOSTELA, POR UNA PARTE, Y ENTRE LA ACTUAL LÍNEA LUGO-CORUÑA Y LA LOCALIDAD DE BARREIROS, POR OTRA.**

AUTOR: GARCÍA DÍEZ, JOAQUÍN MARÍA (GP).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 297, DE 22 DE JUNIO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/001128).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos a continuación a la siguiente pregunta. Para su formulación, tiene la palabra el señor García Díez.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Gracias, presidenta.

Buenas tardes, señor Vázquez. Yo le hago esta pregunta porque la hice previamente por escrito y obtuve una respuesta que he calificado —y lo repito hoy aquí— como una falta de respeto. Es una falta de respeto a un representante de la soberanía nacional, como todos los diputados que nos encontramos en esta Comisión y, por lo tanto, en mi caso, también a los lucenses. Yo pregunto si el Gobierno contempla, tiene voluntad política, está pensando o no en encargar unos estudios para analizar la viabilidad de una infraestructura como puede ser, por un lado, la conexión ferroviaria entre Lugo y Santiago y, por otro, entre la línea que va de Lugo a La Coruña, con la localidad de La Mariña, en Barreiros. Esto es así de sencillo. ¿Sabe lo que me han contestado? Lo tiene que saber, porque lo habrá visto y probablemente igual la contestación salió de su despacho. Pues en esta respuesta me hablan de todo menos de lo que yo pregunto. Me hablan de lo que están haciendo entre Lugo y Monforte, entre Monforte y Orense, de lo que se lleva hecho y en funcionamiento desde el año 2018 en la Pobra de San Xiao. Es como si en este momento usted me pregunta: por favor, Joaquín, qué hora tienes, y yo le contesto: ayer en Lugo hizo una buena tarde de sol. Usted me diría, o no ha entendido la pregunta, o este señor me está tomando el pelo. Pues hoy tiene una oportunidad de rectificar esa respuesta y decir algo que realmente tenga que ver con lo que yo le pregunto.

Nada más. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra del señor Vázquez Torrón.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Pues yo le voy a responder sobre lo que pregunta, pero también sobre lo que estamos haciendo, porque lo considero importante. Me sorprende que plantee una pregunta oral y que además hable de falta de respeto a los lucenses. Yo soy lucense como usted y conozco perfectamente las debilidades de la provincia de Lugo en materia ferroviaria, que las hay, por supuesto, no hemos llegado aquí por casualidad. Es verdad que me gustaría encontrar en su intervención al menos un reconocimiento a todo lo que se está haciendo en estos años para Lugo en materia ferroviaria, y que no se había hecho antes, y esa es la realidad de los hechos.

Me pregunta si vamos a iniciar el análisis de viabilidad de dos nuevas conexiones ferroviarias que, evidentemente, a día de hoy, no existen ni se han planificado. Quiero contestarle con hechos concretos y medibles de lo que estamos haciendo, y también me referiré a las estas conexiones.

Sabe que en el presupuesto de 2018 la inversión real en el sector ferroviario era de 8 millones de euros. Hoy es un buen día, porque hoy se han presentado los presupuestos para el año 2021. Pues bien, la inversión ferroviaria en la provincia de Lugo se incrementa en más de 76 millones, es decir, un 758 % más. La inversión en ferrocarriles en la provincia de Lugo, de acuerdo al presupuesto de 2022, ascenderá a 252 millones, lo que supone otro incremento espectacular del 232 %. Es más, también le voy a dar una buena noticia: Lugo será la tercera provincia de España en la que más crece la inversión de este ministerio, comparado con los presupuestos de 2021, en la que también fue la tercera provincia en la que más crecieron los presupuestos. Lugo va a recibir el presupuesto más importante del Ministerio de Transportes de los últimos doce años. Por eso, agradezco precisamente hoy tener una pregunta de un diputado de Lugo que me permita transmitir esto.

Sobre la planificación ferroviaria, es una cuestión a largo plazo; en eso debemos coincidir. También coincidimos en que, como le decía, Lugo no ha quedado bien en ese proceso histórico de planificación ferroviaria. Coincido también en que La Mariña no está bien conectada ni por ferrocarril ni por autovía cuando se decidió bajar la A-8 por el interior, en lugar de seguir su curso natural hasta Ferrol. Eso todos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 27

lo sabemos, pero quiero insistir en que las conexiones que usted menciona en su pregunta no han estado nunca en ninguna planificación estatal, ni tan siquiera en el Pitvi de la ministra Ana Pastor, gallega, en el que estaba todo pintado, no quedaba todo por pintar y, sin embargo, aquí tenemos compromisos que de alguna forma no están. Pues ni en el Pitvi estaba pintado. Se lo digo claramente, como comprenderá a mí me resultaría muy fácil decir que vamos a iniciar una nueva planificación, una nueva línea. Eso tiene un gasto realmente no significativo respecto a todo lo que está ejecutando en materia ferroviaria el ministerio, pero esto es lo que se ha hecho siempre con Lugo y, particularmente, a veces con Galicia, jugar a las expectativas, pintar líneas que salen gratis, ver inspiraciones en artículos de periódicos de nuevas actuaciones. Pues sí, se puede plantear en la planificación, pero realmente esa planificación sería muy a largo plazo, y posiblemente nunca la veremos. Yo creo que hay que asentar bien los pasos.

Lugo no es ajeno a este ministerio, como usted sabe bien, y resultaría fácil plantear nuevas actuaciones, pero no debemos hacer la planificación a golpe de impulso. Es verdad que La Mariña está desconectada, es verdad que las conexiones ferroviarias de Lugo con A Coruña y con el resto de Galicia tienen dificultades. Tenemos que trabajar en ello, pero estamos trabajando con compromisos reales, que es la inversión que nos ha costado bastante conseguir, y es que Lugo tenga una inversión histórica real, no planificación en su ferrocarril, en una dignificación y renovación de la inversión ferroviaria con la provincia de Orense, que no solo tiene un efecto para los viajeros y la conexión de Madrid con alta velocidad, sino también para mercancías, en una línea en la que no se había hecho nada.

Ahora bien, respecto a las actuaciones por las que usted me pregunta si las podemos o no estudiar o plantearlas, evidentemente habría que analizarlo bien, pero también le digo —y me baso en lo que he visto publicado por ahí— que la planificación ferroviaria y la inversión no es algo que se sustente en un artículo periodístico. Es decir, una conexión con La Mariña por ferrocarril usted sabe que tiene que pasar Mondoñedo. Eso es como pasar Pajares, no es una cosa que se haga con 400 millones de euros, es una inversión muy, muy importante, que sinceramente, y lo digo con toda honestidad, no creo que podamos asumir. A este Gobierno no le importaría decir que está diseñada la planificación, porque eso es dejar una patata para el siguiente. Políticamente quizá nos podría convenir decirlo y yo quedaría muy bien con usted, pero honestamente no se puede pedir los días pares que bajen los impuestos y los días impares pedir inversiones multimillonarias en ferrocarril, que es gasto público y que supone un esfuerzo muy importante.

Por lo tanto, ¿estamos dispuestos a estudiar y a analizar cualquier cosa que mejoren las conexiones ferroviarias con Lugo? Sí, pero sobre todo estamos dispuestos a mejorar la inversión día a día, y lo demostramos con hechos, como con estos presupuestos.

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

Tiene la palabra el señor García Díez.

El señor **GARCÍA DÍEZ**: Señor Vázquez, le preguntaba porque creí que me iba a contestar algo que es muy fácil de contestar, y es sí o no tenemos previsto hacer un estudio por cualquiera de las razones que usted podría exponer, pero me habla del pasado y me habla de infraestructuras que están desarrollando ahora. Claro que las conozco. El señor Íñigo de la Serna, ministro del Gobierno de Mariano Rajoy, las presentó en la Delegación del Gobierno de Lugo, con altos cargos y con representación de toda la sociedad, y son esas las inversiones que ahora ustedes están licitando, con una salvedad, que han quitado de ese importante paquete de inversiones las más importantes, que eran las variantes entre Lugo, Monforte y Orense, que permitirían acortar tiempos en los desplazamientos. Por lo tanto, conozco perfectamente todo eso. Pero a mí lo que me preocupa es que usted me diga que yo me estoy basando en un artículo periodístico. No, son informes de técnicos expertos que mi partido y otros partidos políticos hemos comprado porque nos parecen razonables, y se los proponemos para saber si a ustedes también les parece razonable esto. Está hablándose de 30 kilómetros entre Curtis y Ordes y está hablándose de 75 kilómetros entre Baamonde y Begonte. Ese estudio contempla su coste, los tiempos que se producirían de viaje, etcétera. No es ningún artículo periodístico. Por lo tanto, la respuesta hubiera sido más sencilla diciendo no o sí contemplamos esto. Creo que lo tuvo en su mano, pero una vez más dejan la pelota en el aire, y serán los lucenses los que interpreten sus respuestas.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 28

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señor Vázquez, ¿quiere añadir algo?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): No, solo un apunte. De la Serna presentó un *powerpoint*, nosotros multiplicamos por treinta y dos la inversión ferroviaria en la provincia de Lugo. Los lucenses lo entienden.

— ACTUACIONES QUE ESTÁ LLEVANDO A CABO EL GOBIERNO PARA IMPULSAR LA INTEGRACIÓN URBANA DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN LA CIUDAD DE ALICANTE.

AUTOR:

RUIZ NAVARRO, EDUARDO LUIS (GVOX).

MAESTRE BAREA, MANUEL (GVOX).

SÁNCHEZ GARCÍA, JOSÉ MARÍA (GVOX).

DE LAS HERAS FERNÁNDEZ, PATRICIA (GVOX).

ESTEBAN CALONJE, CRISTINA ALICIA (GVOX).

FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA, JOSÉ MARÍA (GVOX).

SEGURA JUST, JUAN CARLOS (GVOX).

BOCG, SERIE D, NÚMERO 315, DE 6 DE AGOSTO DE 2021 PDF.

(Número de expediente 181/001205).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): A continuación, pasamos a la siguiente pregunta. Para su formulación, tiene la palabra el señor Ruiz Navarro.

El señor **RUIZ NAVARRO**: Muchas gracias.

Señor secretario general, los alicantinos estamos cansados de promesas y de palabras huecas. Cuando en 2013 se inauguró el actual anexo de la estación de trenes para acoger a los AVE, se nos aseguró que esto era algo provisional y que pronto contaríamos con una estación intermodal que respondería a las necesidades de la ciudad. Pero pasa el tiempo y como casi todo lo que se hace en Alicante y con carácter provisional acaba volviéndose definitivo, y no queremos que esto se repita, señor secretario general, con ocasión de la estación de tren. Los alicantinos necesitamos compromisos concretos por parte de ADIF en materia de financiación dentro de la sociedad Avant. De hecho, mi grupo parlamentario ha formulado preguntas a su Gobierno por los incumplimientos. Porque sí, ha habido incumplimientos, y su ministerio nos asegura que están cumpliendo, pero lo que vemos es que lo hacen con retraso y cada retraso es una falta de respeto a los alicantinos. ¿También cumplen con retraso los acuerdos que alcanzan con sus socios de gobierno? Desde luego, los que corresponden a Bildu y al PNV ya vemos que no, porque cada vez son más los terroristas paseando por las calles. ¿Y los acuerdos con Compromís? Les pide un senador que pongan en catalán el nombre de la estación de Elche y lo hacen, pero, a preguntas de VOX, se niegan a rotular en español el de la estación de Alicante. Aquí tiene usted la respuesta del Gobierno. **(Muestra un documento)**. Ya les vale.

Recientemente, Avant ha licitado por 121 000 euros un concurso con el objeto de que se presenten propuestas de diseño de la futura estación de Alicante y sus zonas aledañas, lo cual es un primer paso, aunque sea muy modesto y aunque, insisto, llegue con años de retraso. Pero, mire, como los alicantinos estamos ya curados de desilusiones, necesitamos saber que esto no se va a parar, porque comprenderá usted que lo que se plasma en un papel es perfectamente posible que se quede para siempre allí, cuando no hay voluntad ni interés real en avanzar o cuando hay que destinar el dinero público a comprar los votos de los jóvenes. No puede ser, señor secretario general, que la ciudad continúe para siempre partida y separada por un mar de vías que hacen el mismo efecto que el muro de Berlín. Alicante no se merece esto. Por ello, queremos saber qué fechas concretas maneja su ministerio para que Alicante pueda contar con una estación intermodal, conectada con otros servicios de transporte y debidamente integrada en la ciudad. Y nos gustaría que nos adelantara cuánto dinero va a destinar su ministerio en los presupuestos del año que viene, 2022, para tal fin, para cumplir con sus obligaciones en la sociedad Avant. Así que finalizo con la pregunta: ¿qué actuaciones está llevando a cabo el Gobierno para impulsar la integración urbana de las infraestructuras ferroviarias en la ciudad de Alicante?

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 29

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra el señor Vázquez Torrón.

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

Trataré de responderle a la pregunta sobre la integración ferroviaria de la ciudad de Alicante. Solo quiero puntualizar un comentario de aderezo que ha hecho, y es que tiene muy mal concepto de los jóvenes si cree que sus votos se compran. Espero que no se refiera así a cualquier otro colectivo.

Como sabe, y lo ha dicho, los proyectos de integración se pilotan a través de una sociedad, que en este caso es la sociedad Avant y los accionistas son: ADIF alta velocidad con un 30 %, ADIF convencional con un 7,5 %, Renfe operadora en su momento con un 12,5 %, cuando fue creada en 2003, el Ayuntamiento de Alicante 25 % y la Generalitat Valenciana un 25 %. Por lo tanto, es una cuestión de varias instituciones implicadas, varios niveles de gobierno: el Gobierno central a través de Adif, el Ayuntamiento de Alicante y la Generalitat de Valencia. En el marco de ese convenio se han ejecutado desde 2003 unas cuantas actuaciones relevantes, que supongo que conocerá y no voy a detallar más allá de alguna. Actualmente, entre los trabajos que se están desarrollando, se está llevando a cabo la modificación del Plan Especial de la Operación Integrada Número 2 y se ha iniciado la licitación de un estudio de alternativas de ordenación urbana en el ámbito de la actual estación ferroviaria. Por otro lado, en coordinación con el resto de las administraciones que componen esta sociedad, se está colaborando en el desarrollo del proyecto de la futura estación de Tram, en redacción por Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, que favorecerá la intermodalidad de la estación. Como queremos que esta estación sea un máximo exponente de intermodalidad, en este Gobierno compartimos las inquietudes de la Generalitat Valenciana en cuanto a la nueva movilidad sostenible para la ciudad. Un ejemplo de ello es que el Plan de Movilidad Metropolitana de Alicante-Elche, presentado por la Generalitat en el mes de septiembre pasado, prevé la incorporación de un nuevo servicio de autobús de alta capacidad para unir Alicante con Elche.

Por último, además de los trabajos anteriores, desde la sociedad se están diseñando pasos peatonales provisionales sobre las losas ya ejecutadas que mejoren la permeabilidad del ámbito con el objeto de licitar las obras próximamente. También quiero destacar la actuación que se ha hecho últimamente de la Vía de la Vagoneta que usted conoce, actuación que ha posibilitado que quede liberado totalmente de infraestructura ferroviaria el ámbito urbanístico del plan especial después de tantos años esperando, como sabe. Para el resto de actuaciones sí que hay que remontarse hasta 2014, cuando se dio la conexión de la vía de cercanías de Murcia con el canal soterrano. En cuanto a lo que estamos haciendo ahora —porque se trata de seguir avanzando—, en octubre de 2019 hemos suscrito una adenda modificativa del convenio de 2003 que permitirá continuar con las actuaciones que disponen de respaldo financiero —eso es importante— en el marco de la leal colaboración de las tres administraciones. Las actuaciones contempladas en la adenda de 2019 —con respaldo, por supuesto— para ejecutar hasta 2029 son: la aprobación definitiva del plan especial, la convocatoria de un concurso internacional de ideas para el diseño del parque a la que usted se ha referido, la redacción del proyecto de urbanización, la realización del programa de actuación integrada, la aprobación definitiva de la reparcelación, la ejecución de las obras de urbanización y la enajenación de los suelos liberados por los titulares de los terrenos, que podrán encomendar su comercialización a la sociedad. Para llevar a cabo todo esto se ha acordado un grupo de trabajo constituido para controlar la ejecución de las actuaciones plasmadas en esta adenda y analizar las inversiones que deberán efectuarse para aquellas actuaciones que no se encuentran presupuestadas en la adenda porque se enumeraron en el convenio de 2003 y proponer —esto es importante— planes de viabilidad individuales o conjuntos. Hasta la fecha, desde la suscripción de la mencionada adenda, se han celebrado diversas reuniones de carácter técnico y se está en trámite de adjudicar el estudio de alternativas de ordenación urbana que mencioné en la primera parte de la intervención.

Muchas gracias.

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

— RAZÓN DEL RETRASO O ABANDONO DE LAS LICITACIONES Y LA REDACCIÓN DE PROYECTOS DE DIFERENTES TRAMOS DE LAS AUTOVÍAS A76 (OURENSEPONFERRADA) Y A56 (OURENSELUGO).

AUTOR: DELGADO ARCE, CELSO LUIS (GP).
(Número de expediente 181/001284).

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Pasamos a la siguiente pregunta. Para su formulación, tiene la palabra el señor Delgado Arce.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 30

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señora presidenta.
Doy por reproducida la pregunta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra el señor Vázquez Torrón.

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

Como sabe, el 29 de octubre de 2020, hace casi un año, usted me formuló una pregunta cuyo tenor literal era el siguiente: motivos por los que el Ministerio de Fomento está demorando continuamente las actuaciones necesarias para impulsar las autovías A-76 entre Ourense y Ponferrada y A-56 entre Ourense y Lugo. Usted me formuló esa pregunta sobre el hipotético abandono de la autovía A-56, cuando un mes antes, el 23 de septiembre, habíamos puesto en servicio el primer tramo de esta autovía y cuando más del 50 % de su ejecución se había llevado a cabo desde 2018 con el nuevo Gobierno socialista. Ante la pregunta formulada, yo le contesté, en relación con la autovía A-56, que desde el Gobierno se estaban priorizando los tramos que dan continuidad hacia el sur, donde las intensidades de tráfico son mayores, especialmente los tramos correspondientes a la variante norte de Ourense Eirasvedras-Quintela y Quintela-A Casilla.

El pasado 15 de junio me formuló otra pregunta. Usted preguntaba el mes del año en el que el Gobierno iba a licitar las obras de la autovía A-56 en el enlace de Eirasvedras-Quintela con la nacional N-120. Ante esa pregunta —usted lo recordará—, le contesté literalmente que pronto. Bien, pues ese «pronto» fueron tres meses, que le puedo asegurar que en materia de infraestructuras es bastante pronto. Efectivamente, en tres meses se produjo la autorización en Consejo de Ministros de este tramo. Esta pregunta me da la oportunidad también de informarle de que la licitación de las obras de Eirasvedras-Quintela se ha producido hoy; digamos que se va a producir en los próximos días de manera efectiva, porque hemos lanzado hoy su publicación en la plataforma de contratación. Por tanto, creo modestamente que todo lo que le he ido anticipando sobre esta autovía, la Ourense-Lugo y Lugo-Ourense, lo hemos cumplido.

En relación con su pregunta sobre la A76, en septiembre de 2020 le indiqué que entre Ponferrada y O Barco de Valdeorras estábamos trabajando en la redacción de los proyectos de los tres tramos en los que se divide el trayecto; que entre O Barco de Valdeorras y Monforte le indiqué que estábamos priorizando —como así estábamos haciendo— la redacción del proyecto de la variante de Monforte de Lemos iniciado en 2008, que es el tramo con superiores tráficos, y, finalmente, también le transmití que en el tramo Monforte de Lemos-Ourense había una problemática que usted conoce ligada a la declaración en trámite como Bien de Interés Cultural de la Ribera Sacra y a su declaración como Patrimonio de la Humanidad.

En cuanto a los proyectos de la A-76, hay otra cuestión que considero importante, que también le trasladé y le expliqué a usted en anteriores preguntas, que es sobre la problemática de la diferencia de los presupuestos entre los estudios informativos y los proyectos. Durante la redacción de los proyectos se ha producido un importante incremento de su coste respecto al que se estimó en el estudio informativo aprobado definitivamente en 2014. Estos incrementos, entre otras cosas, hacen que hayamos tenido que revisar los actuales contratos de redacción para adaptarlos a los nuevos condicionantes. Hemos tenido que analizar los proyectos y ver qué ha pasado, porque no se pueden acometer estas obras con costes de hasta 27 millones por kilómetro sin estar seguros de que todo está correcto. Quiero aclararle que 27 millones de euros por kilómetro —ya se lo dije— duplica el coste medio habitual en tramos de obras en una situación de orografía similar; no estoy hablando de una orografía diferente ni más accesible para la construcción de infraestructuras. Lo que quiero decirle es que cualquier paso que demos en la redacción de los proyectos sobre la A-76 tiene que estar suficientemente consolidado, porque para nosotros es importante que así sea para que sea una realidad esta autovía, que sé que tiene una amplia demanda en la zona. Por ejemplo, en el proyecto Villamartín de la Abadía-Requejo en los últimos meses se está trabajando en el rediseño del intercambiador entre las autovías A-76 y la A-6 y las carreteras estatales —la nacional N-6 y la nacional N-120—, aprovechando parte de las infraestructuras existentes; y en el proyecto Requejo-A Veiga de Cascallá se está analizando el aprovechamiento de la calzada de la nacional N-120 para el sentido Ponferrada, manteniendo el trazado previsto en el estudio informativo aprobado por la calzada en sentido Ourense y el consiguiente reestudio de algunos enlaces. Para abordar estos reestudios se está trabajando en paralelo en la tramitación administrativa de la modificación de los contratos y encargos de asistencia técnica a través de los cuales se redactan los proyectos. Por tanto, hay unos proyectos en redacción de elevada complejidad técnica en los que seguimos avanzando. Además, el compromiso del ministerio con esta zona se evidenció en diciembre de 2018, cuando licitamos la circunvalación de O Barco de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 31

Valdeorras por un presupuesto de 63 millones, encontrándose actualmente en ejecución. Es cierto —y soy perfectamente consciente de ello— que durante los años 2020 y 2021 las obras no han avanzado según lo previsto en esta actuación —en parte por los servicios afectados, así como por problemas de estabilización de las obras de tierra— y estamos trabajando en la preparación de un modificado que, una vez aprobado, permita agilizar las obras.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor secretario general, efectivamente, yo el 29 de octubre le pregunté a usted por estas dos autovías; y hoy, un año después, tengo que volver a insistir en el mayúsculo desinterés del ministerio del que usted forma parte por impulsar estas autovías. Le digo que claramente hay una deliberada voluntad de frenar en seco la ejecución de las mismas, para lo cual hay toda clase de disculpas administrativas. Esas son muy abundantes y donde no las hay ustedes las encuentran.

Autovía A-56, autovía Ourense-Lugo. El único tramo que se va a licitar, después del que se ejecutó y se puso en servicio en septiembre de 2020 y que representa el 9% de la inversión y el 13% del trazado, es Eirasvedras-Quintela, cuya licitación anunció y autorizó el Consejo de Ministros el 7 de septiembre. Hoy se cumplen treinta y cinco días y todavía no ha ido al Boletín Oficial del Estado. Bueno, usted me dice que va a ir y ya va siendo hora. Pero, yo también le digo otra cosa. ¿Cree usted que es razonable que veamos hoy en los Presupuestos Generales del Estado para esta actuación una consignación de 2 millones de euros para ejecutar la obra? Ustedes en el presupuesto del año 2021 estimaban ya ponerle 5 millones; ahora lo rebajan ustedes nada más y nada menos que 3 millones. Pero es que esa autovía es algo más; es que los tramos que van desde San Martiño hasta Cambeo, desde Cambeo hasta A Casilla y desde A Casilla a Quintela están absolutamente parados por parte de su ministerio. No existen avances, el tiempo pasa y las necesidades apremian. Y, ya que presume de lucense, no le digo a usted nada del tramo que hay desde A Barrela hasta el intercambiador de Guntín, en el que no hacen absolutamente nada. ¿Qué pasa? ¿Lo han abandonado? Esa es la realidad: lo han abandonado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Por lo que se refiere a la autovía A-76 entre Ourense y Ponferrada, yo le tengo que decir que aquí no es que la hayan abandonado, sino que es que ya han desistido. Eso sí, cuando usted se reúne con el Consejo Comarcal de El Bierzo habla como si fuera una realidad inminente, pero la realidad inminente es que hoy veo en los Presupuestos Generales del Estado 500 000 euros para todos los tramos de la A-76. Yo me sé exactamente el estado administrativo de cada proyecto y le voy a decir una cosa. El tramo Requejo-A Veiga de Cascallá tiene cuatro años de retraso en la redacción del proyecto, el tramo O Barco de Valdeorras-A Veiga de Cascallá tiene otros cuatro años de retraso en la redacción y, como no había ningún problema y se podía licitar en 2019, se inventaron el problema de un enlace en Biobra, un pequeño enlace. Señor secretario general, nos consta por informaciones internas muy bien documentadas que deliberadamente se frenan. Ustedes recurren a la excusa del presupuesto, pero la verdad es que ustedes no quieren hacer esta autovía. Yo clamo por ellas, por la autovía A-76 y por la autovía A-56.

Termino, presidente. Señor secretario general, la circunvalación de O Barco de Valdeorras: un 8,3% de ejecución y prácticamente todo este año paralizada. Es un auténtico escándalo que en el ministerio no se controlen los proyectos y se autoricen los modificados a la ligera. Le insto a que resuelva este problema y se reanuden las obras.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez Torrón, tiene usted ahora la palabra para contestar.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Seré muy breve. Yo creo que sobre estas dos autovías en todo intercambio parlamentario he sido transparente y prudente y lo que le he dicho se ha cumplido. También hay una realidad sobre estas dos autovías: este Gobierno ha licitado dos tramos en cada una de ellas y el Partido Popular en los seis años que estuvo en el Gobierno, ocupando la responsabilidad del Ministerio de Fomento una ministra gallega, licitó cero tramos. No sé si usted era tan exigente entonces, pero la realidad es esta.

Nosotros no paramos deliberadamente nada; es más, si estamos replanteado los proyectos de la A-76 es porque queremos que se haga. Es importante y queremos que sea una actuación asumible desde el punto de vista del presupuesto público y no un proyecto que no está ajustado a la realidad y a las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 32

capacidades del país. Queremos que se haga y de verdad tenemos intención de que se haga, porque consideramos que es importante.

— **PLAN DE SEGURIDAD FERROVIARIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/055759/0000).**
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GPLU).
(Número de expediente 181/001373).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos a la siguiente pregunta. Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Rego Candamil tiene ahora la palabra.

El señor **REGO CANDAMIL**: *Grazas*, señor presidente.

Señor secretario *xeral* de Infraestructuras, a raíz del fatídico accidente de Angrois en el que, como sabe, perdieron la vida ochenta personas y más de cien resultaron heridas, el BNG, ante la constatación de las dificultades que la propia Administración pública estaba generando para que se investigasen las causas de ese accidente y se pusiesen los medios necesarios para que no se pudiese volver a producir un accidente de esas características, llevó la cuestión a distintas instituciones: a este Congreso, al Parlamento de Galiza, también al Parlamento y a las instituciones europeas. En consecuencia, en julio de 2016 un informe de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea ponía en cuestión el trabajo de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios de España a la hora de indagar sobre el accidente del Alvia de Santiago de Compostela, asegurando que no se cumplió con la independencia de análisis necesaria. El Gobierno español y el Estado español recibieron diversas comunicaciones de emplazamiento de la Comisión Europea por incumplimiento de la Directiva marco de seguridad ferroviaria de 2004 y, como consecuencia de esto, en enero de 2019 el Estado se comprometió a elaborar e implementar un plan de seguridad ferroviaria para cumplir con esa normativa comunitaria. Entendemos que esto es fundamental porque las consecuencias del accidente desde el punto de vista material y práctico son irreparables, pero sí se puede reparar desde el punto de vista moral con verdad y justicia y asegurando que un accidente de esas características no se puede volver a producir. Por lo tanto, nosotros reclamamos que se ponga en marcha cuanto antes ese plan de seguridad ferroviaria y no entendemos por qué desde ese compromiso de enero de 2019 esto no se ha realizado y el Estado español da diversas disculpas para seguir demorando esa aprobación e implementación.

Por lo tanto, lo que preguntamos es si el Ministerio de Transportes va a facilitar información detallada sobre ese plan de seguridad ferroviaria. Creemos que es un deber de transparencia. Además, creemos que las víctimas del Alvia, sus familiares y el conjunto a la sociedad tienen derecho a conocer en qué está trabajando el ministerio y a saber si lo hace con la diligencia necesaria en este caso. Exactamente, ¿cuáles son las causas para los sucesivos retrasos en la publicación e implementación? ¿Cuál ha sido el contenido de las reuniones celebradas con Bruselas por parte de la Dirección General de Transportes? ¿Y cuál es el actual grado de implementación de los planes de acción de cada directiva y reglamento incumplidos señalados por la Comisión en sus cartas de emplazamiento?

En todo caso, nosotros hacemos esta pregunta porque, a pesar de que inicialmente era por escrito, recibimos una contestación que no nos parece en absoluto procedente. Se la leo —no sé si la conoce— para que juzgue y acabo: El Gobierno, a través del MITMA, trabaja en la mejora continua de la seguridad ferroviaria. La documentación relacionada con los procedimientos de infracción abiertos por la Unión Europea está sujeta a los límites establecidos en la regulación europea sobre la materia.

Perfecto, ¿me lo explica de forma que todos lo entendamos?

Obrigado.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez, tiene usted ahora la palabra para contestar.

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

Lo primero, lógicamente, es señalar el respeto y el dolor evidente del Gobierno ante las víctimas de este terrible accidente sucedido en Santiago de Compostela el 24 de julio de 2013 y ante sus familiares.

En mi intervención voy a tratar de trasladar lo que estamos haciendo en materia de seguridad ferroviaria. Seguramente, cuando uno llega a este ministerio tiene muchos compromisos, prioridades y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 33

reivindicaciones territoriales —en esta sesión lo estamos viendo—, pero le puedo asegurar que la prioridad número uno es la de la seguridad y, en este caso, la seguridad ferroviaria, que es un material altamente sensible. Evidentemente, trabajamos cada día para mejorar y evitar todos y cada uno de los accidentes y mejorar la identificación también de los precursores de los accidentes e incidentes, sabiendo que el riesgo cero no existe pero que es básica una gestión preventiva. Hemos hecho algunas actuaciones en los últimos años. En 2019 en el Consejo de Ministros presentamos un informe sobre seguridad en el transporte como pilar básico de la política del ministerio. Una muestra más de ese compromiso con la seguridad es que uno de los pilares de la estrategia de movilidad segura, sostenida y conectada que estamos elaborando es el de la seguridad. Dentro de esos programas, en el ámbito ferroviario se incluyen acciones que afectan al campo de la seguridad operacional. Así, por ejemplo, el eje de la movilidad segura incluye acciones como el refuerzo de la inversión en material de seguridad, con un plan estratégico de inversiones en aspectos como la supresión de bloqueos telefónicos; la mejora de las comunicaciones entre el tren y el puesto de mando; el despliegue de la nueva versión del ASFA Digital; el impulso del despliegue del ERTMS; la supresión y protección de pasos a nivel —en la siguiente pregunta hablaremos de ello— y cruces entre andenes; la instalación de protección de túneles; el refuerzo de las organizaciones de supervisión de la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria —tenemos que reforzarla con medios humanos— y de la investigación de accidentes, en la que estamos trabajando en una nueva autoridad multimodal de investigación de accidentes; medidas normativas, impulso al I+D+I y al fomento de la cultura de la seguridad en el sector, algo muy importante que es un intangible pero es que es realmente relevante. También estamos trabajando en otros ejes. Estamos trabajando en la mejora de la gestión inteligente de infraestructuras y estaciones, en la concienciación y sensibilización social en movilidad segura, en el fomento de la formación en el sector y en aspectos sociales y laborales.

El ferrocarril español es y tiene que ser un transporte seguro; y lo digo con todas las cautelas del mundo, porque, como se sabe, el riesgo cero nunca se consigue. No obstante, es una realidad que 2020 ha sido el año con menor número de accidentes graves y con menos víctimas de la serie histórica, tanto en números absolutos como en cifras relativas en función de tráfico, porque, evidentemente, fue un año de menor movilidad. Por su parte, el informe Safety Overview 2021, publicado recientemente por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, muestra cómo nuestro sistema ferroviario está en valores mejores que la media europea, con un nivel similar e incluso mejor que otros países con sistemas ferroviarios potentes y similares al de España, como Francia, Alemania e Italia. También las evaluaciones que anualmente hace la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, en cumplimiento de la Decisión 2009/460 de los niveles de objetivos de seguridad, en España son positivas, no detectando nunca hasta ahora posibles deterioros del nivel de seguridad. Por supuesto, tenemos que seguir trabajando cada día por mejorar no solo esta estadística, porque detrás de estos números, por reducidos que sean, hay vidas humanas e historias personales importantes, sino prever los imprevistos y fomentar una cultura que propicie la vigilancia compartida.

Es cierto que la pandemia ha afectado a algunas iniciativas en marcha —entre otros aspectos, por ejemplo, ralentizó el trabajo normativo y de aplicación de directivas—, pero esta situación ya ha quedado atrás y hemos hecho avances. A título de ejemplo, ADIF está desarrollando un plan de supresión de bloqueos telefónicos, un plan de mejora de las comunicaciones y el plan de actuaciones en cruces entre andenes. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria celebra semestralmente la mesa de intercambio de experiencias en materia de seguridad ferroviaria, donde acuden empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, sindicatos de trabajadores ferroviarios y la propia agencia. En 2020 hemos llevado a cabo el apagón del ASFA analógico excepto en la red de ancho métrico, donde lo haremos el año que viene, y este mismo año aprobaremos el real decreto de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviaria, además de trasponer las directivas de seguridad en interoperabilidad, actualización de regulación, pasos a nivel y cruces entre andenes.

Se está impulsando una cultura de la seguridad y termino diciendo que ADIF ha comenzado con el programa Sigma sobre cultura de seguridad, Renfe también tiene un libro blanco sobre cultura de la seguridad y se están realizando importantes revisiones del sistema de gestión de seguridad. Como usted sabe, señorita, cada vida es importante y estamos en permanente contacto y continua comunicación y diálogo con la Comisión acerca de nuestras iniciativas en materia de seguridad ferroviaria y en otros temas. Estas iniciativas no las realizamos solo por mandato europeo, sino porque es un tema en el que creemos que hay que avanzar.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 34

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Les voy a rogar, por favor, que no se pasen del tiempo al hacer sus preguntas. Yo no les quiero cortar porque sé que están preguntando, pero, si sobrepasan ustedes el tiempo, le tengo que dar más tiempo también al compareciente. Por tanto, les ruego, por favor, que se cifian ustedes a los tres minutos. Yo no les quiero cortar; midan ustedes, por favor, bien el tiempo.

— **CONSTRUCCIÓN DE UNA VARIANTE FERROVIARIA EN PARGA (GUITIRIZ) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/055257/0000).**

AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GPLU).

(Número de expediente: 181/001375).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente cuestión.

Señor Rego Candamil, tiene usted ahora la palabra para formular la siguiente pregunta.

El señor **REGO CANDAMIL**: Es también de materia ferroviaria y está relacionada con la seguridad. Por lo tanto, empiezo por decir que me gustaría que hubiese una respuesta más concreta sobre por qué en tres años no hay redactado un plan de seguridad ferroviaria. En todo caso, no pongo en duda que se esté trabajando en materia de seguridad y, particularmente, en la eliminación de pasos a nivel.

Supongo que usted conoce perfectamente la situación de Parga, una localidad que desde 1875 está dividida por la vía férrea con tres pasos a nivel muy próximos y con un proyecto de eliminación de esos pasos a nivel que supondría un paso subterráneo de vehículos y dos de peatones, que es rechazado por la población, entre otras cosas, porque mantiene la división de la localidad; incluso entienden que agrava algunos aspectos, que dificultaría uno de los elementos que es fundamental para el desarrollo social y económico de Parga, como son las ferias mensuales, y que no resolvería el problema. Por lo tanto, lo que defiende la plataforma vecinal y lo que asume como propuesta el Bloque Nacionalista Galego es que se elabore un proyecto de trazado alternativo, una variante de Parga, que saque la vía férrea del centro de la localidad. Sabemos que tendría un coste superior a la actuación prevista por el ministerio, pero creo que también muchas más ventajas e incluso permitiría una enorme potencialidad de cara al futuro. Antes hablábamos de la conexión entre Santiago y Lugo. Yo entiendo que cuando se gobierna hay que establecer prioridades, aunque es difícil entender que a estas alturas del siglo XXI dos de las principales localidades de Galicia, Lugo y la capital, Santiago, no estén conectadas por ferrocarril a falta de un tramo de poco más de 40 kilómetros. En todo caso, lo que sí esperamos es que esas prioridades no signifiquen que no se atenderá a las necesidades de modernización del conjunto de la red ferroviaria *galega* interna y que no se atenderán incluso cuestiones puntuales como esta de Parga que creemos que es absolutamente necesaria.

La pregunta es si el ministerio va a tomar en consideración esta propuesta de un trazado alternativo que saque la vía férrea del centro de la localidad de Parga y dé mayor seguridad a todos los vecinos y vecinas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para contestar, señor Vázquez Torrón, tiene usted ahora la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Ya me referí en la pregunta anterior a la inversión ferroviaria en Galicia, pero, efectivamente, en la provincia de Lugo no solo está la conexión con Ourense, sino que también en la red de ancho métrico, la antigua FEVE, vamos a hacer importantes inversiones, sobre todo en estaciones en el entorno de As Catedrais y del municipio de Barreiros, porque sus estaciones realmente merecen ser dignificadas.

Con respecto a la pregunta que me realiza sobre la variante ferroviaria de Parga en el *concello* de Guitiriz, a lo largo de estos tres años ha habido una buena relación de reuniones técnicas entre ADIF y el *concello* de Guitiriz con intercambio de propuestas. Hay una propuesta de ADIF de supresión de pasos a nivel que está relacionada con la seguridad y a la que antes me refería y que, de alguna forma, aborda la solución con unos pasos inferiores. Somos conscientes también de que los vecinos, el ayuntamiento y o *concello* ofrecen una oposición a esta solución. Sobre la variante norte nuestros técnicos de ADIF han llevado a cabo una primera estimación del coste de la actuación y llega a un importe de unos 40 millones de euros para una variante de aproximadamente 4 kilómetros con los elementos principales que tendría: un túnel de un kilómetro de largo y una nueva estación. Nosotros realmente seríamos los primeros en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 35

querer acometer este tipo de actuaciones por todo el país, pero ya sabemos que debemos racionalizar y priorizar las inversiones.

Estamos haciendo todo lo posible en relación con el *concello* de Guitiriz para solucionar este asunto y seguir avanzando hacia este necesario consenso con los vecinos de Parga, porque compartimos el mismo objetivo principal de eliminar los pasos a nivel. Por ello, vamos a retomar e incrementar en los próximos meses el número de reuniones técnicas con el *concello* y no descartaremos de cara al futuro ninguna solución, pero creemos que debemos priorizar entre todas las administraciones la supresión ya de los pasos a nivel, lo que no excluye la posibilidad de incluir en la planificación un estudio de viabilidad técnica, económica y financiera de una posible variante ferroviaria. Consideramos que por cuestiones de seguridad sería importante ahondar en la supresión de los pasos a nivel, siendo conscientes de que esto al final sigue manteniendo la infraestructura ferroviaria, que es una barrera en la ciudad. Eso no lo podemos obviar, pero, efectivamente, si queremos el ferrocarril, tiene que pasar por algún lado. Creemos que la solución planteada por ADIF a corto plazo tendría más viabilidad. Ahora bien, estamos dispuestos a dialogar con el *concello* todo lo posible para ver todas las alternativas que sean necesarias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **PREVISIONES DEL GOBIERNO DESPUÉS DE QUE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS PUBLICARA EL 19 DE JULIO DE 2021 UNA RESOLUCIÓN POR LA QUE SE MODIFICARA LA ORDEN DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA A-43 CIUDAD REAL-EXTREMADURA-COMUNITAT VALENCIANA, DONDE PROPONE LA ADECUACIÓN DE LA N-430 EN VEZ DE CONSTRUIR ALGUNA DE LAS OPCIONES (OPCIÓN NORTE, OPCIÓN SUR) DE DICHA AUTOVÍA. AUTOR: ROMERO SÁNCHEZ, ROSA MARÍA (GP). (Número de expediente 181/001377).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta. Por el Grupo Popular, señora Romero Sánchez, tiene usted ahora la palabra.

La señora **ROMERO SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor secretario general.

¿Cuáles son las previsiones del Gobierno después de qué conociéramos la resolución de la Dirección General de Carreteras el pasado 14 de septiembre, donde decía claramente que modificaban la orden de estudio informativo de la A-43 de Ciudad Real a Extremadura y que lo que propone es únicamente la adecuación de la N-430 descartando la construcción de esta autovía? ¿Puede decirme cuáles son las previsiones reales del Gobierno?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez Torrón, puede usted ahora responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Voy a ser claro y breve, aunque después hablemos de los antecedentes con claridad. El Gobierno no descarta en ningún caso la autovía A-43. De hecho, no es en absoluto incompatible, sino todo lo contrario, con la adecuación de la N-430 que estamos acometiendo. Yo creo que conviene saber también un poco de lo que estamos hablando con esta autovía, de un eje transversal que busca unir Extremadura y Portugal con la Comunidad Valenciana de forma que se conecte la península ibérica de este a oeste. El único tramo que no está convertido en autovía es el comprometido, como saben, entre Ciudad Real y Torrefresneda, en la provincia de Badajoz, de la N-430.

Históricamente han existido, como sabe, dos planteamientos a la hora de completar el itinerario: el corredor norte, que es el de la N-430, y el corredor sur, desde Ciudad Real hasta Puertollano, por la Autovía A-41, que luego iría a Torrefresneda pasando por Almadén. Desde el año 2000 llevamos con esta actuación, que ha tenido varios estudios informativos, planteándose varias alternativas con resoluciones del órgano ambiental. Por ejemplo, en el año 2003, se declaró la terminación del procedimiento de impacto ambiental por desistimiento del promotor y, a la vista de las dificultades encontradas y de la situación actual de las carreteras existentes, consideramos irrenunciable mejorar las condiciones de seguridad y servicio tanto de la carretera N-502 como de la N-430; es nuestra obligación, son carreteras de nuestra red que tenemos que conservar. Más allá de alimentar polémicas que creo que no van a ningún lado, esto no supone en ningún caso, repito, la renuncia a realizar la autovía A-43 ni implica decantarse por una opción norte o por una sur para su trazado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 36

Quiero destacar además que hemos llevado a cabo actuaciones. Hemos licitado un contrato para realizar el proyecto de la A-43 en el tramo Torrefresneda-Santa Amalia. Este tramo sería común a los dos trazados analizados. También se ha aprobado una modificación de la orden de estudio del tramo Santa Amalia-Ciudad Real, para orientar la actuación hacia un acondicionamiento de la actual nacional en ese tramo, y quiero destacar también que esta actuación es independiente de que se siga desarrollando la solución definitiva de la A-43. También hemos impulsado actuaciones de conservación por valor de más de 55 millones de euros y hemos dado un impulso, como le decía, a la N-430, porque era nuestra obligación y porque es una carretera de nuestra red que necesitamos conservar por razones obvias de seguridad vial.

Como le decía, esta autovía lleva en planificación veinte años. Nosotros estamos dispuestos a abordar con determinación la solución definitiva, con consenso, con diálogo, con transparencia y también con interlocución continúa con los alcaldes de la zona, que es lo que esperan los ciudadanos. En los seis años anteriores no ha habido normalmente esa interlocución, ese diálogo y ese consenso. Se utilizó un poco la técnica del avestruz —no afrontar el problema—, pero nosotros creemos que hay que afrontarlo. Evidentemente, sabemos que hay un debate territorial sobre la solución de esta alternativa, pero lo mejor es ir abordando y anticipando aquellas actuaciones en las que no hay discusión, y sobre las que hay discusión, como el tramo corredor norte y corredor sur, ir avanzando con diálogo y con un estudio que permita en conjunto, en común con todas las administraciones, adoptar una solución definitiva.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señora Romero, tiene usted la palabra.

La señora **ROMERO SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario, el informe de la Dirección General de Carreteras que publican en junio de este año dice claramente que no van a construir la A-43. Eso lo dice esta resolución y esto lo dice este informe: ni opción norte ni opción sur, no van a construir la A-43. Le puedo leer textualmente lo que dice este informe respecto a estas actuaciones. Dice que, como hay poco tráfico, como la actividad económica es modesta en los tramos de la N-430 —le leo textualmente—, como no es probable que en el año horizonte se alcancen intensidades de tráfico que lo justifiquen, la construcción de esta autovía no se va a realizar.

En cuanto a la opción sur, dice el informe también que, a pesar de haber sido seleccionada como la más favorable en 2009, como se necesita un presupuesto elevado y es necesario proyectar numerosos viaductos y túneles y el trazado de la N-430 tiene una longitud menor, tiene un menor impacto ambiental y su acondicionamiento podría ser más rentable socialmente, es mejor adecuar y adecantar esta N-430 que ejecutar la A-43. Es decir, que no van a ejecutar la A-43, ni la norte ni la sur. Eso es lo que dice este informe. En la provincia de Ciudad Real y en la provincia de Badajoz estamos cansados ya de escuchar los anuncios y la propaganda del Gobierno socialista del señor Sánchez, cuando a la hora de la verdad en sus informes, en sus documentos oficiales, lo que dice es que no va a construir la A-43 y que únicamente van a adecuar y adecantar la N-430.

Pero voy más allá. Hemos conocido los Presupuestos Generales del Estado. ¿Sabe cuánto presupuesto hay? Me imagino que lo sabrá, porque habrá sido parte a la hora de elaborar este proyecto de presupuestos que nos trae el Gobierno: para la autovía Mérida-Ciudad Real, 100 000 euros. Usted me está hablando de diálogo y de interlocución con los alcaldes y lo que se necesita es presupuesto, y ni hay presupuesto ni los informes dicen que se vaya a construir la A-43. Dejen de engañar a los extremeños, dejen de engañar a los extremeños.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor secretario general, tiene usted ahora la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Podemos pintar los millones que quiera en esa actuación, pero la realidad es que no hay nada sobre esta actuación que hayamos heredado, porque ustedes no han avanzado ni siquiera en la planificación. Las intenciones del ministerio no se ven en los informes, sino en la planificación de los estudios informativos, y yo le digo que estamos dispuestos a coger el toro por los cuernos de esta actuación y a abordarla con transparencia y con diálogo para avanzar. Está en una situación muy muy embrionaria y estaríamos engañando a la gente si decimos que esta autovía va a ser una realidad pasado mañana, porque para ello hay que hacer un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 37

estudio informativo, hay que decidir qué trazado va, hay que redactar los proyectos, aprobarlos..., es decir, de cero a cien hay que pasar por muchos tramos para llegar a ese estado.

Nosotros no queremos rehuir el debate, estamos comprometidos con esta infraestructura. Además, creemos que hay que vertebrar España no solo de una forma radial, sino también en red, y esta autovía obedece a estas características, y estamos decididos a avanzar en este proyecto, pero con claridad y paso a paso, con determinación. Desde luego, no van a ser seis años en vacío, como fueron los suyos, con su Gobierno, con respecto a esta autovía.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— **ACTUACIONES QUE TIENE PREVISTO REALIZAR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA RELATIVAS AL PROYECTO QUE FIGURA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2021 BAJO EL EPÍGRAFE REMODELACIÓN DEL ENLACE DE PONTEVEDRA NORTE (NUDO DE BOMBEROS).**

AUTOR: MEIJÓN COUSELO, GUILLERMO ANTONIO (GS).

(Número de expediente 181/001385).

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

Señor **MEIJÓN CONSUELO**: *Moitas grazas*, señor presidente.

La pregunta es bastante sencilla y tiene que ver con la remodelación del enlace de Pontevedra Norte, también llamado Nudo de bomberos. En el último presupuesto socialista del año 2011, con Rodríguez Zapatero como presidente, esa partida contaba con 150 000 euros para hacer un estudio. El Partido Popular mantuvo esa partida en el año 2012 sin hacer nada y la redujo a 10 000 euros en los de 2013. A partir de ahí, esa partida desapareció por completo del mapa hasta 2018 —se acercaban las elecciones— y se dotó con un millón de euros de los cuales nunca más se supo. En los años 2019 y 2020 hubo prórrogas de los presupuestos de 2018 y en el primer presupuesto de Pedro Sánchez se vuelve con la partida de 2 250 000 euros y, por fin, se fija una estimación total del coste de la obra superior a 10 millones de euros. Ciertamente es que eso implicaba tener negociaciones con Audasa, que no sabemos hasta qué punto se habían hecho o no, y que además ha cuadrado con las negociaciones que el Gobierno estaba haciendo para la rebaja histórica de los peajes en esta autopista que vertebrará Galicia de Norte a Sur. Por tanto, la ciudadanía de Pontevedra quisiera saber cuál es la situación actual de ese proyecto tan importante que nos va a permitir conectarnos de una manera más racional y más segura con la autopista AP-9.

Moitas grazas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Vázquez, puede usted responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vazquez Torrón): Efectivamente, esta es una actuación no diría pequeña y con una larga historia: desde el presupuesto de 2011 que relata, hasta el protocolo de colaboración que firmó Ana Pastor con Audasa para mejorar la conectividad de la autopista con varios núcleos de población. Allí aparecía también esta actuación. Ese protocolo establecía que el proyecto sería redactado por Audasa y aprobado por el Ministerio de Transportes y las obras serían financiadas por Audasa, es decir, por los ciudadanos gallegos, con cargo a la cuenta de compensación del real decreto de 2011, es decir, mediante la subida de tarifas. Esa era la intención del Gobierno anterior. Cinco años después, en 2016, aprobaron el proyecto.

Efectivamente, se trata de una actuación que lleva comprometida muchos años, pero cuya licitación no impulsó el Gobierno anterior, pese a tener un presidente y una ministra de Pontevedra. Esa es la realidad. En este sentido, le puedo anunciar que hemos dado luz verde para tramitar su licitación lo antes posible; si no hay ningún problema, será publicada en el BOE a principios del próximo ejercicio. Adicionalmente, para no tener que añadir nuevas cargas a los usuarios mediante la subida de tarifas, hemos decidido que sea el ministerio, es decir, el presupuesto público, el que asuma la totalidad del coste de la actuación. La obra está presupuestada en 7 millones y consignamos 2,3 millones para esta actuación en este ejercicio, que son los que prevemos ejecutar.

No obstante, también quiero mencionar que para poder adjudicar esta obra previamente hay que disponer de unos terrenos que actualmente son municipales y que ocupan parte del parque de bomberos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 38

de la ciudad, pero esto no va a ser un trámite que vaya a demorar la actuación. También se va a hacer una permuta de esos terrenos por otros que actualmente forman parte del dominio público viario mediante un convenio entre el ayuntamiento y el Mitma que está en tramitación, tramitación que, como decía, se va a hacer en paralelo a la licitación de las obras, por lo que no supondrá una demora.

En definitiva, hemos dado luz verde a este proyecto que es realmente esperado por la ciudad de Pontevedra. Con el conjunto de bonificaciones a la autovía AP-9, que se ven reflejadas en estos presupuestos, la provincia de Pontevedra se va a beneficiar de más de 35 millones de euros y, modestamente, creemos que vamos a mejorar la movilidad de los ciudadanos de esa ciudad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— AVANCES QUE SE HAN PRODUCIDO EN CANTABRIA EN LAS ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURAS DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA POR PARTE DEL GOBIERNO.

AUTOR: CASARES HONTAÑÓN, PEDRO (GS)

(Número de expediente 181/001387).

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, señor Casares Hontañón, tiene usted ahora la palabra.

El señor **CASARES HONTAÑÓN**: Muchas gracias.

Formulo la pregunta. Señor secretario general: ¿Qué avances se han producido en Cantabria en materia de infraestructuras desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, puede usted responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): La respuesta corta sería: bastantes avances. Sin embargo, se los voy a relatar sintéticamente en la medida de lo posible. Son de relevancia tanto cuantitativa como cualitativamente, y le daré algunas cifras. Por ejemplo, en los presupuestos de este año, que acabamos de presentar, se prevé una inversión por parte del ministerio de 243 millones, con un incremento del 5,2% con respecto al presupuesto anterior. Cantabria es la primera comunidad en inversión per cápita en estos presupuestos, en inversión por PIB, y ahí no contamos otras inversiones que benefician a la comunidad autónoma y que están localizadas en otra comunidad, por ejemplo, en Castilla y León.

También puedo decirle que dos de las mayores obras que hemos licitado este año son actuaciones que benefician directamente a la Comunidad de Cantabria, como son el AVE Palencia-Aguilar de Campoo, el tramo Palencia Norte-Amusco, con 96 millones de euros, o el desfiladero de La Hermida, con 95 millones. En materia de carreteras, hemos licitado, desde junio de 2018, unos 160 millones de euros en obras.

Haré un comentario muy breve sobre cómo están los principales expedientes de carreras: el ramal de continuidad de la A-67 en Sierrapando-Barreda y mejora del enlace con Sierrapando-Barreda-Torrelavega, con un presupuesto de 118 millones de euros, que en la actualidad lleva ejecutado un ritmo del 48%; el desfiladero de La Hermida, que vamos a ejecutar en breve; el ramal de acceso directo al puerto de Santander, ejecutado en un 85%. Son actuaciones que pude visitar hace unos meses y que, si no hay contratiempos, finalizaremos en el primer trimestre del próximo año. En materia de adecuación de túneles, vamos a invertir más de 50 millones de euros en más de una decena de túneles en la comunidad.

En lo relativo a expedientes de ferrocarriles, el estudio informativo Santander-Bilbao, cuyo contrato se formalizó, como sabe, en septiembre de 2020, está en la fase 1 del estudio de alternativas, que versa sobre el esquema funcional. En paralelo, estamos terminando un estudio a demanda del corredor cántabro que servirá de base para el tramo Santander-Bilbao. Actuaciones en las líneas de la alta velocidad Palencia-Santander; en la duplicación de la vía Santander-Torrelavega, vamos avanzando en todos los tramos con diferentes niveles de madurez. Por ejemplo, de Palencia a Alar del Rey tenemos tramos con obras adjudicadas recientemente y tramos en proyectos; de Alar del Rey-Reinosa —es un tramo de 45 millones de coste total—, se están redactando 800 millones de euros, con un cambio en Reinosa —esto lo hemos sometido a estudio informativo e información pública en septiembre de 2020—,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 39

y la duplicación de Santander— Torrelavega, que afecta a casi 30 kilómetros y 13 estaciones, apeaderos y numerosas estructuras de cruce. También hay mejoras incluidas, que para nosotros son muy importantes, en el Plan de cercanías del núcleo de Santander. Seguimos ejecutando el Plan de cercanías del núcleo de Santander, y una de las principales preocupaciones desde el principio ha sido la dificultad diaria que supone para los usuarios con movilidad reducida la carencia de trenes y estaciones accesibles. Somos conscientes de ello y por eso hemos dotado al plan con más de 680 millones de euros, un 40% más de lo previsto inicialmente —y lo previsto inicialmente no era poco—, de los que llevamos ejecutados más de 106 millones de euros. Y tenemos cerca de cien millones de euros más en ejecución o en licitación. Hay actuaciones de recrecido de andenes, de mejora de la accesibilidad en estaciones de ancho convencional y de ancho métrico. El año pasado adjudicamos la compra de 31 trenes de ancho métrico y 6 alpinos; parte de estos de ancho métrico serán para Cantabria y prevemos finalizar en 2022 la instalación de dos rampas eléctricas automáticas por tren en ancho métrico.

Creo que la fuerza de estos hechos, de estos datos y los números evidencian el compromiso del Gobierno de España, del Gobierno de Pedro Sánchez, con Cantabria.

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

El señor **CASARES HONTAÑÓN**: Muchísimas gracias.

Yo creo que la contestación del secretario general da muestra de los compromisos del Gobierno de España con Cantabria y, como bien decía, no son palabras, son hechos que hemos venido materializando en los últimos dos años y que se materializan también en los Presupuestos Generales del Estado para 2022. Probablemente estamos en condiciones de afirmar que el Gobierno de España, el Gobierno de Pedro Sánchez, está impulsando la transformación definitiva de las infraestructuras de Cantabria para que sean unas infraestructuras del siglo XXI, algo que demuestra también un hecho muy revelador: que Cantabria es la comunidad autónoma de todo el Estado, de todo el país con una mayor inversión por habitante. El grupo Mitma, el conjunto de empresas y el propio Ministerio de Transportes, en los Presupuestos Generales del Estado para 2022, va a invertir 417 euros por habitante en Cantabria.

Muchos han sido, señor secretario general, los proyectos que los cántabros y las cántabras hemos visto cómo se están materializando en estos años, importantes actuaciones que se pueden ver hoy en construcción, como el ramal de continuidad en la A-67, Sierrapando-Barreda, el nuevo acceso al puerto de Santander o el avance de la Alta Velocidad hacia Cantabria. Todos esos proyectos continúan en los Presupuestos Generales del Estado para 2022, y estamos en condiciones de que algunos de ellos, como la A-67 o el acceso al puerto de Santander, puedan ver ya definitivamente concluidas esas obras.

Algo también bastante importante para nosotros es que los presupuestos del año que viene contemplan importantes inversiones, como una obra muy demandada en Cantabria, que es la reforma y mejora de la N-621 en el desfiladero de La Hermida. Los presupuestos para 2022 contemplan 16 millones en Cantabria y otros 16 millones en Asturias. Es una excelente noticia, junto con la apuesta decidida por las cercanías. El año que viene ADIF va a invertir 35 millones de euros en cercanías, y Renfe, 28 millones, que se suman a esa larga lista de proyectos con los que está avanzando el Ministerio de Transportes: el estudio informativo Santander-Bilbao, el terminal del Llano de la Pasiega, la duplicación de la vía Santander-Torrelavega o proyectos como la A-67, en su tramo Polanco-Santander, o el anteproyecto del tercer carril de la A-8 en Solares en el límite de Vizcaya. En definitiva, con el Gobierno de España Cantabria está avanzando y, señor secretario general, avanza como nunca antes en los últimos años.

Muchas gracias

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Vázquez, si quiere usted contestar. (**Denegación**).

— PREVISIONES ACERCA DE INCREMENTAR LAS BONIFICACIONES EN LA AUTOPISTA DEL HUERNA AP-66.

AUTOR: ALFONSO CENDÓN, JAVIER (GS).
(Número de expediente 181/001389).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta. Por el Grupo Socialista, el señor don Javier Alfonso Cendón tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 40

El señor **ALFONSO CENDÓN**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, señor secretario general, la AP-66 o la autopista del Huerna, como es más conocida, es la vía que une Asturias y León en un tramo de peaje de 78 kilómetros. La construcción de esta vía se inició en 1975 y se puso en funcionamiento parcialmente en 1983, pero no fue finalizada hasta 1997, con la apertura del segundo túnel del Negrón. Inicialmente, la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de esta autopista fue otorgada a Aucalsa, hasta el año 2021, pero en el año 2000, mediante un real decreto, el Gobierno del Partido Popular del señor Aznar, siendo ministro de Fomento un asturiano, el señor Álvarez-Cascos, modificó los términos de la concesión, ampliándola veintinueve años más sobre el plazo inicialmente aprobado, hasta el 17 de octubre de 2050, no existiendo en ese real decreto ningún tipo de referencia ni alusión a la justificación del interés público y suponiendo realmente un gran perjuicio para Asturias y para León.

Una vez prorrogado este peaje, el Gobierno del Partido Popular consumó la privatización de Aucalsa y del resto de empresas concesionarias de explotación de autopistas. Este peaje se puede catalogar con determinación como una excepcionalidad, ya que, debido a la prórroga establecida por el Partido Popular, la AP-66 tendrá un tiempo total de concesión de 75 años, lo que la convierte en una de las concesiones más largas y más caras de nuestro país. Cabe destacar que el Huerna es la única opción existente para la comunicación rápida entre León y Asturias y entre Asturias y Madrid, suponiendo este peaje un importante perjuicio tanto para la ciudadanía como para la competitividad de nuestras empresas. El Partido Socialista, particularmente el PSOE de Asturias y de León, siempre ha defendido la necesidad de rebajar este peaje y bonificarlo. Lo hicimos cuando estuvimos en la oposición y ahora seguimos haciéndolo cuando nuestro partido está en el Gobierno. En este sentido, me gustaría preguntarle qué previsiones tiene el Gobierno acerca del incremento de bonificaciones de la AP-66 y si han sido incluidas en los Presupuestos Generales del Estado entregados esta mañana en esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor secretario general, puede ahora responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Como usted ha dicho, los antecedentes de esta autopista, cuya concesión fue adjudicada en 1975 y en su momento otorgada por 46 años, por lo que finalizaba en 2021, tienen una larga historia, pero con dos decisiones que usted ha relatado se explica la situación actual. La primera es la modificación de la concesión en el año 2000, que se hizo para una rebaja de tarifas y llevó a una ampliación del plazo hasta 2050, pasando a ser la duración de la concesión de 75 años. Aunque es un hecho que esta autopista tiene un coste de construcción más alto que otras por su difícil orografía, lo que explica que las tarifas fuesen altas, conviene señalar que esa decisión tuvo una serie de consecuencias muy importantes que nos toca gestionar. La segunda decisión fue la de privatizar la autopista, porque cuando se concedió la ampliación era una autopista pública, estaba bajo el perímetro de la Empresa Nacional de Autopistas, pero, efectivamente, el Consejo de Ministros del 25 de julio de 2003 procedió a privatizar esta autopista, al igual que otras como la gallega AP-9. Fue en ese momento, en 2003, cuando perdimos el control efectivo de lo público en esta autopista que conecta León con Asturias.

La situación actual, en consecuencia, es que tenemos un contrato con una duración de 75 años y unas tarifas establecidas que deben cumplirse por contrato. Se trata de un caso que ejemplifica lo que acaba ocurriendo en España al cabo de los años con la red de carreteras de alta capacidad: lo que en un momento fue una ventaja competitiva para algunos territorios —haber tenido vías de alta capacidad en los años ochenta, algo que no pasaba en el resto del país— se ha convertido en una desventaja y en una situación de agravio que este Gobierno está tratando de corregir. Lo estamos haciendo con actuaciones claras. Quizá la más importante sea que este es el primer Gobierno que no ha prorrogado ninguna concesión de autopistas. Hasta ahora ha habido 33 decretos de prórrogas de autopistas en nuestra democracia, pero en este Gobierno todas las autopistas que llegaban a su fin no se han prorrogado. También hemos bajado peajes de las autopistas públicas gestionadas por Seitt y hemos ampliado las bonificaciones para las autopistas vigentes, especialmente para la autopista gallega AP-9, que tiene la singularidad de que es un autopista de un tráfico muy interno, que tenía unas bonificaciones insuficientes y suponía un alto peaje para los habitantes gallegos. En ese contexto es donde, efectivamente, hemos empezado a analizar la situación de la AP-66, la autopista del Huerna.

Somos sensibles a esta demanda que se nos hace desde el territorio, desde León y desde Asturias, ya que, efectivamente, la AP-66 tiene una de las tarifas más altas de la red de carreteras del Estado, pese

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 41

a que cuenta con una política de bonificaciones que ya a día de hoy es importante —por ejemplo, de habitualidad, del 50 %, para vehículos ligeros recurrentes o del 30 % para los vehículos pesados—. Estas bonificaciones ya suponen el 11 % y el 15 % de los ingresos de la autopista, pero hemos tomado la decisión de incrementar las partidas de bonificaciones destinadas a la AP-66, a la autopista del Huerna, en estos presupuestos del Estado, con el fin de ir ampliando estas bonificaciones. Tendremos que ver en qué medida y cómo las ampliamos, cómo focalizamos esta ampliación de bonificaciones, primando sobre todo a los viajeros recurrentes, a aquellos que las utilizan con habitualidad, y para ello entablaremos un proceso de diálogo con las administraciones implicadas, pero el camino hacia la mejora de las bonificaciones de la autopista del Huerna está abierto con los Presupuestos Generales del Estado que acabamos de presentar hoy en el Congreso.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Alfonso Cendón, ¿quiere usted hacer uso del tiempo que le queda? (**Denegación**).

— OBJETIVOS Y CONTENIDOS PREVISTOS PARA EL ESTUDIO DE LA POSIBILIDAD DE LLEVAR A CABO UN CORREDOR PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR EL INTERIOR DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA.

AUTOR: RUIZ I CARBONELL, JOAN (GS).

(Número de expediente 181/001390).

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

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señor Vázquez.

El norte de la provincia de Tarragona, visto con un avión, es pequeño y su zona costera está densamente ocupada por núcleos urbanos, zonas residenciales, polígonos industriales —tenemos el complejo petroquímico más grande del sur de Europa— y zonas turísticas, todo entre carreteras de altas prestaciones, líneas férreas, zonas logísticas, el puerto de Tarragona y el aeropuerto de Reus.

El Gobierno de Rajoy, para acelerar la construcción del corredor mediterráneo que nos unirá con el centro de Europa en ancho estándar, acordó en 2012 colocar un tercer carril en la línea de la costa, que estaría acabado en 2015, según nos dijo la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor. El acuerdo contó con el apoyo de numerosas instituciones y sectores sociales de la ciudad de Tarragona y de toda la provincia sobre la base de que en 2015 estaría terminado —así nos lo decía Ana Pastor— y que además sería provisional. Pues en 2015 no sé si había una sola traviesa puesta entre Tarragona y Castellbisball, en Barcelona.

Ha tenido que llegar el Gobierno de Pedro Sánchez para que se acabara la sequía en inversión ferroviaria en Tarragona. Ha avanzado mucho el tercer carril y han entrado en funcionamiento los tramos Vandellòs-Vilaseca y Vilaseca-Camp de Tarragona. Aunque esto ha tenido un efecto colateral, y es que ahora las mercancías continúan utilizando la vía de siempre, la línea de la costa, la que atraviesa el territorio densamente ocupado y poblado, mientras que los pasajeros —el AVE, Euromed, la larga distancia y algunos de la media distancia— se desvían hacia el interior por la zona menos poblada para llegar a la *estació* del Camp de Tarragona, a unos kilómetros de la ciudad.

En estos años, a la necesidad de llegar hasta el centro de Europa se ha sumado el compromiso de nuestro Gobierno de rebajar el transporte de mercancías por carretera, para trasladarlas, como es lógico, por ferrocarril. Lo digo porque uno de los argumentos que más se escucha y preocupa en Tarragona y que se repite continuamente es que en pocos años pasaremos del 5 al 20 % de las mercancías que se transportan por ferrocarril. Eso pasará por la línea de la costa y además será mayoritariamente del polígono petroquímico. ¿Tiene datos el ministerio sobre cuál puede ser el aumento de utilización del ferrocarril para mercancías? ¿Cree que esas cifras tienen algún punto de realismo? Y otro efecto colateral es que ha ido creciendo la demanda de sacar el tráfico de mercancías de la costa para desviarlas por el interior.

Por fin, en los presupuestos generales para 2021, los actuales, se incluyó una partida de 200 000 euros para redactar un estudio sobre una posible variante ferroviaria por el interior, aprovechando la línea Reus-Roda, partida que se ha convertido en un estudio de viabilidad de la remodelación de la red arterial ferroviaria de Tarragona, con un presupuesto de licitación de 847 999 euros. Ya termino. Para que nuestros vecinos tengan claro de qué trata el estudio y tranquilizarlos, ¿nos puede decir qué objetivos tiene y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 42

cuándo estará adjudicado? ¿Nos puede explicar los pasos necesarios y, si puede, proporcionarnos un calendario para saber cuándo podrá tomar decisiones el ministerio para ordenar ferroviariamente Tarragona? Teniendo en cuenta que hoy se han hecho públicos los Presupuestos Generales del Estado, ¿está incluido en ellos el estudio?

Nada más. Gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Vázquez, puede usted ahora responder.

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

Compartimos la visión que nos ha relatado sobre la red ferroviaria en la provincia de Tarragona, que, como bien dice usted, es un territorio pequeño pero densamente poblado, muy ocupado, sobre todo en su parte de costa. Y también sabrá que, efectivamente, a nivel de país la cuota de mercancías por ferrocarril es irrisoria. Yo siempre digo que es nuestra gran asignatura pendiente. Estamos en el 4%. Realmente, casi ninguna mercancía se transporta por ferrocarril hoy en nuestro país y nosotros, en el ámbito de un plan que mañana presentaremos al sector ferroviario, nuestro programa Mercancías 30, aspiramos a que el ferrocarril alcance en el horizonte de 2030 una cuota del 10% en toda la red nacional. Es un objetivo ambicioso. Desde luego, estamos muy lejos de que las mercancías por ferrocarril mueran de éxito a día de hoy. Realmente, quizá puede ser la carretera la que muera de éxito. Cualquiera que haya viajado durante este puente habrá podido comprobar cómo están nuestras autovías y autopistas, con un tráfico muy intenso de vehículos pesados. Por tanto, es un objetivo de país fundamental, medioambiental, sostenible y de seguridad introducir más mercancías por ferrocarril, y en eso estamos. Pero también es verdad que eso tiene unos efectos y por eso en la provincia de Tarragona, como usted ha dicho, hemos licitado un contrato para el estudio de viabilidad de la remodelación de su red arterial ferroviaria, con un presupuesto, como ha dicho, de 850 000 euros. Ya tenemos una propuesta de preadjudicatario, por lo que estimamos que para noviembre tendremos el contrato adjudicado. Y en los presupuestos de este año hemos asignado 408 000 euros para este estudio.

Me preguntaba cuál es el objeto principal de este estudio. Pues estudiar las actuaciones en materia de desarrollo de transporte ferroviario en Tarragona con un grado de detalle necesario y suficiente, planteando la necesidad de nuevas líneas ferroviarias o la modificación de la red existente, una vez analizados los tráficos ferroviarios actuales y futuros que confluyen en el área de Tarragona y su puerto. Dentro de este estudio centraremos gran parte de los esfuerzos en analizar el tráfico de mercancías, que es lo que hoy nos ocupa, para que, además de buscar soluciones que den continuidad al corredor mediterráneo y a las líneas que confluyen en el entorno de Tarragona, se tenga en cuenta la problemática del aumento del tráfico previsto en el paso de las mercancías por la línea de la costa. El contenido del estudio —se lo resumo muy brevemente— por etapas será el siguiente. Vamos a identificar los tráficos actuales, tanto de viajeros como de mercancías. Prognosis de los tráficos a futuro, y aquí le respondo que tenemos que estudiar esa estimación del 20%, porque no quiero hacer una valoración sin un estudio realmente en profundidad y serio, ya que a bote pronto me puede parecer optimista, pero queremos hacer un análisis de verdad de los tráficos de prognosis, del tráfico de mercancías que va a haber en el futuro. Un planteamiento en ese estudio de alternativas funcionales, identificando las necesidades de actuación y las condiciones de contorno. Una definición y selección de actuaciones. Un análisis de la viabilidad técnica de las alternativas. Un estudio de la rentabilidad socioeconómica de las alternativas que sean técnicamente viables. Y una propuesta de estudios informativos o proyectos para las siguientes fases. Esa es la naturaleza del estudio, que, como digo, vamos a adjudicar el próximo mes de noviembre. Como ve, es un estudio ambicioso y con él respondemos a una demanda territorial que nos consta y que está suficientemente fundamentada de analizar el paso del tráfico de mercancías por esta zona.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Ruiz i Carbonell, agotó el tiempo. **(El señor Ruiz i Carbonell pronuncia palabras que no se perciben)**. No puede hacer uso de la palabra, porque ha transcurrido su tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 43

— RENUNCIA DEL GOBIERNO A EJECUTAR LA AUTOVÍA A-43 EN LAS PROVINCIAS DE BADAJOZ Y CIUDAD REAL.

AUTOR: GONZÁLEZ CABALLERO, MIGUEL ÁNGEL (GS).

(Número de expediente: 181/001391).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta. Señor González Caballero, tiene usted ahora la palabra.

El señor **GONZÁLEZ CABALLERO**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor secretario general. Hoy quiero traer la voz de los alcaldes, de los agentes sociales y de la ciudadanía de las comarcas enteras de las provincias de Ciudad Real y Badajoz, comarcas que conozco bien, pues soy de Puertollano, una ciudad con gran proyección e importancia industrial. Se lo digo hoy, en una tarde en la que parece que hay que sacar una nota negativa por parte del Grupo Popular a una importante inversión en mi provincia, 350 millones de euros, para la mejora urgente de la carretera N-430, una carretera con una gran siniestralidad que este Gobierno atenderá. Le hago esta pregunta, además, en una tarde en la que conocemos las primeras valoraciones de los Presupuestos Generales del Estado; en una tarde en la que conocemos una importante inversión en ese tramo A-43, variante norte de Puertollano, con un calendario de ejecución millonaria hasta el año 2025.

Usted ha hablado claramente esta tarde y ha dicho que es compatible para el ministerio el impulso del proyecto de autovía A-43 con otras infraestructuras de mejora en mi provincia. Nosotros —hablo por los parlamentarios socialistas de Badajoz y Ciudad Real— defendemos el impulso de la autovía A-43 y, además, pedimos que en la decisión de su trazado se contemplen criterios como el de población y el de desarrollo social y demográfico de forma complementaria a otros. Es cierto que no estamos ante un proyecto nuevo, pero es bueno recordarlo. El proyecto de autovía A43 ya obtuvo estudio informativo por la opción sur con un Gobierno socialista y fue paralizado en el año 2013 por el Gobierno del Partido Popular. Los Gobiernos del Partido Popular durante seis años fueron los Gobiernos de la nada: nada de estudio informativo de la autovía A-43; nada de ejecución de la variante norte de Puertollano; nada de mejoras reseñables en la carretera N-430, y nada de impulso a la autovía Torrefresneda-Santa Amalia, en Badajoz. Todos estos proyectos están en la mente y en los presupuestos del Gobierno de Pedro Sánchez para el año 2022. Yo soy conocedor, además, de que estos proyectos hay que afrontarlos con las puertas abiertas y el diálogo. Quiero aprovechar aquí para agradecer al ministerio que abra las puertas a los alcaldes y las alcaldesas de zonas como Puertollano, la comarca de Almadén o Don Benito y Villanueva, que probablemente se convertirá pronto en la tercera ciudad de Extremadura más grande.

Los socialistas de Badajoz y Ciudad Real seguiremos reivindicando esta infraestructura y estaremos pendientes. Y respecto a sus palabras, nos gustaría que incidiese en ese mensaje de voluntad del Gobierno con la provincia de Ciudad Real y con la provincia de Badajoz en el impulso de la autovía A-43 y de todas las infraestructuras y proyectos necesarios para nuestra tierra.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Vázquez, puede usted ahora contestar.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Seré breve, porque he tratado esta actuación en la anterior pregunta de la representante del Partido Popular por la provincia.

Efectivamente, hoy hemos presentado los presupuestos. Yo creo que la provincia de Ciudad Real tiene que felicitarse por las inversiones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que en el conjunto del ministerio crecen un 62 % con respecto a los presupuestos anteriores. Por lo tanto, es un impulso muy importante a la inversión tanto en ferrocarril como en carreteras en la provincia de Ciudad Real.

Como he dicho en la anterior intervención, la autovía A-43 tiene una larga historia y nosotros estamos dispuestos a afrontar el desbloqueo de esta situación, y eso de ninguna manera puede ser óbice para que sigamos actuando en la red viaria de la zona y mejorando su conservación. Vamos a iniciar un periodo de diálogo con los alcaldes —saben que siempre tienen abiertas las puertas del ministerio para hablar de esta actuación— y a plantear todos los criterios objetivos que nos lleven a tomar una decisión sobre cómo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 502

13 de octubre de 2021

Pág. 44

podemos encauzar definitivamente la solución de esta autovía. Lo vamos a hacer con transparencia, con claridad y dando pasos en firme; no vamos a instaurar una época en la que vuelva a estar oculta en los cajones. Yo creo que hay que abrir este debate y que se debe sustanciar en términos objetivos, y no solo de rentabilidad económica, sino también de impacto medioambiental, social. En definitiva, se deben plantear todos los criterios que nos deben guiar para una planificación eficiente de infraestructuras, y así lo haremos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor González Caballero, ¿va a hacer uso de la palabra? (**Denegación**). Perfecto. Finalizamos entonces la sesión del día de hoy.

Muchas gracias, señor Vázquez Torrón, y hasta la próxima sesión.

Ruego a los componentes de la Mesa y a los portavoces que se queden aquí para celebrar la reunión ahora.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-502