



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 754

Pág. 1

**TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA
URBANA**

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 33

celebrada el miércoles 28 de septiembre de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario general de Infraestructuras (Flores García), para explicar la iniciativa Mercancías 30. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/002315)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

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

Buenas tardes. Procedemos a la tramitación del orden del día: celebración de la comparecencia del secretario general de Infraestructuras para explicar la iniciativa Mercancías 30. Lo hace a petición propia.

Sin más dilación, le damos la bienvenida a don Francisco Xavier Flores García. ¿Creo que es su primera vez aquí?

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Agradecemos su presencia hoy y su disposición para informarnos. Tiene usted ahora el uso de la palabra sin límite de tiempo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchísimas gracias por darme la oportunidad de explicar este documento. Un documento que es importante sobre un tema que creo que afecta a todos los territorios, a todo el territorio nacional y, sobre todo, a la competitividad de nuestro territorio, de nuestro país y de nuestras empresas. Yo creo que este es un tema del que se ha hablado mucho y durante muchos años, llevamos mucho tiempo hablando del transporte de mercancías. Es evidente que España en los últimos años ha hecho un esfuerzo impresionante y con poco parangón en el resto de países, sobre todo en cuanto a la alta velocidad y la mejora de los servicios ferroviarios para pasajeros. Pero tenemos una deuda pendiente, como veremos, una asignatura pendiente, que es cómo logramos un impulso a las mercancías, al transporte de mercancías, buscando sobre todo al final la competitividad de nuestras empresas y de nuestros territorios. **(Apoya su intervención en una presentación digital).**

Este es un documento que es un poco diferente a otros documentos que se puedan haber hecho en el pasado. Es un documento que quiere ser poco académico o poco canónico, en ese sentido, en el sentido clásico de diagnóstico, pronóstico y listado cerrado de actuaciones, con un calendario y programación fija y predeterminada, y con una tramitación densa, larga y que luego queda ahí fosilizado casi ese documento como la referente y que tiene problemas para adaptarse luego a la realidad. Hemos realizado un documento que pudiese ser ágil, flexible y abierto, y sobre todo hecho con el sector, ya que en octubre del año pasado tuvimos unas jornadas de participación con el sector donde se le presentó y donde además, ellos tuvieron la oportunidad de hacernos llegar todas sus indicaciones y de decirnos cómo veían este documento, así como darnos sus aportaciones. De esta forma, tuvimos muchísimas aportaciones de diferentes empresas y de diferentes agentes y actores del sector de las mercancías. Asimismo, este documento busca no ser una foto cerrada y que esté ahí para siempre, sino que busca ser un documento vivo que pueda ir ajustándose y adaptándose a las realidades para poder, justamente, ofrecer la guía y la hoja de ruta para el impulso de las mercancías y el transporte ferroviario por mercancías. Porque cuando uno analiza y ve el esquema de la situación del sector —y podríamos hacerlo con muchas otras gráficas a lo largo de los diferentes años— en el pasado y cuál ha sido su evolución, creo que salta a la vista que no estamos bien. No tenemos una cuota modal, un reparto modal por lo que respecta a las mercancías ferroviarias, que sea el más adecuado, porque no estamos en el nivel que corresponde que tienen otros países de la Unión Europea. Además, somos un país que tiene una dimensión que nos permitiría que fuese así, lo que nos tendría que permitir dar una oportunidad a estas mercancías.

La liberalización del mercado ha supuesto cambios en el reparto que se ha hecho. Aquí vemos que en este momento Renfe tiene un peso del 65 % del transporte, las privadas están en un 33 % y en un 2 % —muy significativo para algunos flujos y quiero decirlo porque en algunos corredores es muy importante— las empresas ferroviarias de comunidades autónomas. Evidentemente esto no ha significado sobre todo el hecho de poder haber crecido en esa cuota modal, en ese reparto que el ferrocarril pueda tener y poder representar mayor peso.

Las causas de esto. El documento sí que intenta hacer —y para quien le guste y quien lo desee está disponible ya hace meses y accesible en la página web del ministerio— una pequeña reflexión del porqué, los motivos, qué es lo que ha hecho que tengamos esa reducida cuota modal. Tampoco me quiero extender mucho porque me gustaría hablar más del contenido y de las propuestas, que no tanto de esta diagnosis, aunque sí que es verdad que es un hecho destacable que más allá de factores exclusivamente infraestructurales, que es la mirada que ha habido muchas veces sobre ello, infraestructura ferroviaria ha existido y existe. En muchos casos ha habido apartaderos de mercancías que se han desmantelado, o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 3

sea, el problema no ha sido que no tuviéramos esa infraestructura en muchas ocasiones. Sin embargo, ha faltado alguna otra cosa, ha faltado el poder tener claro qué sector realmente lo necesitaba, esta situación también periférica de los corredores de paso, y evidentemente, también tenemos una dificultad de la interoperabilidad en las fronteras. Hablo de interoperabilidad, no de ancho, porque no hay que confundir ancho con interoperabilidad. El ancho no es el único problema, hay unos problemas de interoperabilidad que se dan a nivel de España en relación con nuestros vecinos, sobre todo con Francia, pero también se está teniendo con otros países europeos estos problemas de interoperabilidad.

Me gustaría destacar que evidentemente el documento Mercancías 30 se enmarca dentro de otros documentos de planificación ferroviaria y de inversiones del ministerio. No está aislado ni está solo, sino que está enmarcado dentro de una Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y también de esa estrategia indicativa ferroviaria, que en estos momentos hemos superado ya el trámite ambiental este mes de agosto, por tanto, estamos en está avanzando su trámite. Esa estrategia indicativa ferroviaria nos intenta hacer una reflexión similar quizás a Mercancías, 30, pero también aborda el conjunto del sector ferroviario y evidentemente se enmarca en lo que es el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, donde obviamente una parte de esa transformación, de una parte de las actuaciones destinadas a buscar esa transformación de nuestra movilidad de nuestros sectores, está vinculado a mercancías y concretamente en la componente 6 y en estos ejes que hay que aquí están expresados, casi dentro del plan, pues hay 6667 millones de euros destinados a poder abordar actuaciones que mejoren nuestros corredores y que mejoren las mercancías.

Destaco —luego volveré a insistir en este programa de apoyo al transporte sostenible y digital— estas ayudas directas al sector porque creo que es uno de los factores diferencial y clave, que hasta ahora nunca se había hecho en España, como luego explicaré y detallaré. También es cierto que esto no se quede aquí, sino que también hay otra componente, como es la componente 1, donde también hay aspectos más vinculados a las cercanías de los núcleos urbanos que disponen justamente de núcleos de cercanías, donde también hay destinados casi unos 900 millones de euros destinados a esos núcleos, que indirectamente también favorecen el tema del transporte de mercancías.

Por último, quiero recordar también que todo esto se enmarca en algo que lo acoge con mayor ámbito, que son las redes transeuropeas, las redes TEN-T. Evidentemente también es el marco de referencia para lo que hacemos, y más ahora que justamente están en revisión, que están en discusión y que estamos hablando sobre su definición con la Comisión y están en pleno proceso para que el año que viene puedan aprobarse esta TEN-T, que es clave también para el desarrollo.

Objetivos. El objetivo es incrementar la cuota modal. Si lo tuviese que reducir a un único objetivo, ese sería el objetivo, el resto serían medios para conseguir ese objetivo. El objetivo para nosotros se enmarca sobre todo en ese 4 o 5% que estamos ahora. Si pudiésemos llegar a un porcentaje de cuota modal, en el año 2030, alrededor del 10% sería un éxito viniendo de dónde venimos y con el pasado de cómo ha ido la evolución en los últimos años, por no decir décadas. Ese es nuestro objetivo y evidentemente para ello se plantean toda una serie de actuaciones destinadas, y que luego veremos en los propios ejes que define el documento: una red ferroviaria eficiente; gestionar bien la capacidad, ser capaces de gestionar adecuadamente la capacidad de nuestra de nuestra red —aquí el hecho de poder tener trenes más largos, que tenga más capacidad es importantísimo para que ese transporte sea más competitivo y pueda competir con otros modos; poder dotar de recursos económicos, evidentemente, ese es otro objetivo —aquí aparece un concepto que luego también volveré a señalar por su importancia, que es el concepto de las autopistas ferroviarias—. De alguna manera este documento se basa en pensar en que no podemos seguir haciendo las mismas cosas porque obtendremos los mismos resultados. El introducir cosas nuevas ya sean las ayudas, ya sea el concepto autopistas ferroviarias, ya sea una nueva visión del propio documento en sí ya es una nueva manera de hacer, una nueva manera de pensar, creo que es algo absolutamente necesario si queremos obtener unos resultados mejores. El concepto de autopista ferroviaria es un concepto básico, pensando —como luego insistiré— que es un concepto no tanto infraestructural, aunque tiene algo de infraestructura, pero sobre todo es un concepto de servicio, es un concepto ligado al servicio, más que a la propia infraestructura, aunque alguna cosa sí que interviene.

El documento establece una serie de acciones y las ordena mediante unos bloques, que como pueden ver aquí se dividen en infraestructura, capacidad, terminales, autopistas ferroviarias, digitalización y ayudas. Ahora haré un repaso de estos bloques y el principal contenido de cada uno de ellos. Evidentemente en el documento está mucho más detallado y como podrán ver mucho más centrado, porque cada uno se subdivide en diferentes acciones Pero fundamentalmente son los siguientes. Poder disponer de vías de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 4

apartado para trenes de 740 metros se enmarcan en este objetivo de poder tener trenes más largos que puedan hacer más competitivos este transporte. Evidentemente este es uno de nuestros principales objetivos, tanto en la red básica como en otras líneas: poder tener y disponer de estos apartaderos.

Dotarnos de las instalaciones de seguridad y comunicación adecuada. Aquí somos un país pionero en el ERTMS, en el sistema estándar europeo. No hay país de Europa que tenga tanto ERTMS como disponemos nosotros y seguimos implementándolo, y además incluso con diferentes tecnólogos, a diferencia de otros países que quizás han ido más a una única tecnología. Nosotros creo que somos absolutamente un ejemplo respecto a esa nueva señalización, y eso es otra de las cuestiones que tenemos que ser capaces de generalizar. La electrificación de aquellas líneas que todavía puedan estarlo también se nos antoja absolutamente necesario para poder dar un salto en la capacidad de transporte de las líneas.

Continuando con infraestructuras, les hablaba antes de las autopistas ferroviarias y el poder asegurar el gálibo. Poder asegurar un gálibo adecuado en aquellos túneles que existen en nuestra línea, por su orografía, la orografía de nuestro país. Somos un país que evidentemente tenemos mayores dificultades que otros países para poder disponer de redes ferroviarias, dada la rigidez que tienen sobre todo las redes ferroviarias de mercancías en cuanto a su perfil longitudinal y en cuanto a su pendiente. Por tanto, el poder disponer del gálibo adecuado en los túneles para poder tener trenes, antes decía más largos y ahora con el gálibo estaría diciendo trenes más grandes, es una de las cuestiones importantes en las que estamos trabajando, sobre todo, allá donde alguien tenga interés en implementar una autopista ferroviaria.

También es importante todo el tema de las redes arteriales para mercancías. Poder segregar de los trazados convencionales y poder especializar líneas en servicios de cercanías, servicios de pasajeros, y poder enmarcar diversas variantes y circulaciones por el exterior de algunos núcleos urbanos es otra de las actuaciones que consideramos importantes, dotando de algunas vías que puedan ser exclusivas para las mercancías.

Asimismo es importante la mejora de las líneas y disponer de una infraestructura moderna, adecuada y en las condiciones óptimas que se le puede exigir a una línea en todos los elementos funcionales que la configuran. Este es otro de los objetivos, de las acciones a destinar en el campo de las infraestructuras.

En cuanto a la gestión de la capacidad, al final puedes tener una línea, pero lo que interesa es cómo vas a gestionarla para que por ella pasen el máximo número de trenes y de la manera más óptima y eficiente posible. En ese sentido, hay que trabajar en los planes de capacidad de líneas que nos permitan qué trenes podemos encajar, qué trenes pueden circular en estas líneas.

Sobre las ayudas a restricciones temporales de capacidad, es una acción novedosa que no existía, que intenta paliar los perjuicios que pueda tener una empresa de mercancías debido a obras que se acometan en la red y que signifiquen, para ello, una restricción de paso de su capacidad, del número de trenes, de sus circulaciones y poder tener ayudas. Igual que se plantea un plan alternativo de transporte para pasajeros y se sustituye por otros medios, que también las compañías ferroviarias puedan ver compensados los perjuicios que algunas obras puedan provocar. Tenemos una orden ministerial a punto sobre este tema y creo que este próximo mes, que ya es la semana que viene, podremos lanzar un trámite de audiencia al sector, donde explicamos cómo definimos estas restricciones, en qué casos y cómo vinculamos estas ayudas.

En cuanto a la explotación de los puertos, la intermodalidad portuaria es clave, la intermodalidad en general. Obviamente, el tren difícilmente es puerta a puerta, requiere la intermodalidad, sí o sí, exceptuando pequeños casos en que pueda haber por su dimensión algunas empresas que puedan dotarse. En general esta intermodalidad en el caso del tráfico portuario es también importantísima. Poder tener convenios aquí —la Ley del Sector Ferroviario establece esta posibilidad e incluso la creación de administradores ferroportuarios que ayuden a una mejor coordinación— consideramos que también es una de estas acciones destinadas a la gestión de la capacidad y que es también importantísima.

En cuanto a terminales también está toda la cuestión relativa a las conexiones de los propios puertos. Antes hablaba de capacidad y ahora hablo de los puertos en un sentido de cómo explotamos la infraestructura existente. Aquí sí estoy hablando de cómo crear esa infraestructura en los propios puertos o fuera de los puertos, pero de interés para el propio puerto. Gracias al Fondo de accesibilidad terrestre-portuaria, un puerto puede invertir, bien porque necesite esos apartaderos o porque necesite un puerto seco, etcétera. Esa posibilidad ha sido abierta por este fondo, antes estaba muy restringida, ya que un puerto estaba limitado a su ámbito propiamente, pero ahora puede tener esta posibilidad con esta visión un poco más ambiciosa.

Evidentemente, también destaco el desarrollo de las terminales, sean estrategias, sean principales. Al final lo importante es que suba mercancía al tren, ese es el objetivo. Hay algunas terminales que tendrán

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 5

un volumen elevado, en el documento hablamos de más de 200 000 UTI —que no todas las terminales lo tienen, porque es un volumen muy muy importante—, pero seguro que habrá unas terminales que tenemos que desarrollar y definir. Más allá de la definición que abre el propio documento, que habla de algunas de algunas terminales, también es importante que el propio documento hable de la consulta al mercado, de abrir y preguntar al mercado —no a las administraciones, que también—, sobre todo al mercado, a las empresas —química, automoción, industrial, etcétera— para saber dónde les va bien, qué quieren, realmente cuál es su demanda. Creo que hemos intentado tener un documento que habla de oferta y de infraestructuras, pero también quiere hablar de la demanda, porque creo que tenemos que escuchar esa demanda y satisfacerla. Volcarnos en que esa demanda sea satisfecha, que tenga los recursos y poner a su alcance la viabilidad para que toda mercancía que quiera subir al tren, pueda subir. Ese es nuestro objetivo, sin duda, y aquí esta consulta al mercado, creo que es básica e importantísima. También queremos ahondar y profundizar en los diferentes sistemas de gestión que puedan existir sobre terminales, que los pueda hacer más eficientes y que puedan asegurar su viabilidad con los modelos adecuados, sobre todo, buscando que las terminales funcionen y tengan esa demanda que buscamos.

Por último, hemos querido recoger también, no hemos querido olvidarlo y obviarlo, algo que quizá es de otra dimensión, pero creo que en este momento está cobrando mucha importancia, que es la distribución urbana de mercancías. La posibilidad de que esas terminales contribuyan de alguna manera, también dependiendo su posición —porque las terminales que pueden estar mucho más próximas a centros urbanos podrán prestarlo y a otras, en cambio, les será más difícil—, a paliar la disfunción urbana de mercancías, esta logística está siendo importante y debía tener un hueco. Cada una de las acciones se subdividen en otras acciones, que evidentemente no he querido detallar. Ya suficientemente exhaustivo es lo que estoy haciendo como para acabar completándolas, pero seguro que en el documento las podrán encontrar.

Otras acciones que se definen son las de autopista ferroviaria. Aquí en la definición he puesto a disposición del sector esos corredores y una cosa muy importante, que puede parecer muy modesta frente a grandes inversiones, que es la creación de esta oficina de apoyo, AF₂ que tiene un coste muy relativo. Para quien quiera tener una autopista ferroviaria, quien crea que tiene la demanda necesaria, que tiene la capacidad porque hay mercancía que realmente quiere subir al tren y quiere crear esta autopista ferroviaria, hemos creado esta oficina de apoyo y asesoramiento que ha de explicar, ayudar y contribuir a decidir qué necesita, cómo y, a partir de ahí, acabar concretando entre el privado —tanto el que produce, como el cargador, como el operador ferroviario— con el propio ADIF para definir, si quiere subir la mercancía. Si tiene aquí realmente una perspectiva de negocio asociada a esto, nosotros nos ponemos a tu disposición para trabajar en que ese corredor, ese trayecto, no tenga problemas, que gálibos necesita y qué actuaciones hay que hacer. Este es un modelo que creemos que debe imperar más allá de la oferta, un modelo basado en la demanda, en la visión de que quien necesite ese apoyo se lo estemos ofreciendo. Esta oficina ya está creada para ponerse a disposición de cualquiera que desee transportar mercancías, para que tenga el asesoramiento y apoyo de ADIF para hacerlo, porque es lo que desea ADIF, que haya más trenes de mercancías circulando por su red y hacer esta red más eficiente y con mayor uso. Ese es nuestro objetivo y al final nos ponemos a su servicio para poder ayudarles.

Otro de los grandes ejes y de las acciones que define el documento está vinculado a la digitalización. Son actuaciones, que quizás se ven menos y desde fuera del sector pueden tener menos visibilidad, pero la especificación técnica de interoperabilidad de aplicaciones telemáticas de mercancías —que es la D1, es ese ETI TAF— para poder trabajar en cómo planificamos rutas, planificamos surcos y cómo se generan nuestros surcos donde deben circular los trenes. O la OTN, que es el *operational train number*, para poder seguir ese tren, saber en qué situación y dónde está la mercancía con un sistema digital de seguimiento. Y por último, también la otra parte, que es esta plataforma SIMPLE, que está creada para que haya una visión global de todo el proceso, toda la base logística, y que se pueda saber el recorrido de la mercancía desde que ha salido con un camión, dónde está, si está en el camión, si está en el tren, si está almacenada, si ha vuelto a subir a un camión. Se trata de tener esa visión absolutamente global de toda la cadena logística. Crear estas plataformas y ponerlas a disposición de todos los operadores, de los cargadores y del que sube su mercancía evidentemente también, creemos que es una parte también importante para el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías, para dar seguridad y certeza al que está haciendo subir su producto y que se juega —con esa fiabilidad que se le ha de dar— su competitividad. Y creemos que es un aspecto también muy importante que aborda Mercancías 30.

Aquí ya paso a la última parte del documento, las acciones que definen el documento. Estoy abordando la parte final porque, ya digo, he querido hacer una definición de las acciones, creo que es un documento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 6

muy práctico, muy pensado por objetivos y líneas de trabajo. Hemos lanzado toda una serie de ayudas, que son una gran novedad. Porque ayudas directas al sector no existían ni han existido, y había sido una petición histórica durante muchos años. Para ayudar a la modernización de las empresas, a los operadores, a la construcción por parte empresas que quieran construir una terminal o que quieran construirse un apartadero, hemos lanzado toda una serie de ayudas. Estas ayudas se lanzaron —no me quiero equivocar— el 28 de abril en el «Boletín Oficial del Estado». En junio se acaba la fecha de presentación de solicitudes y ahora estamos ya resolviendo. Si todo va bien, lo lógico sería que en dos semanas esté ya publicada la concesión de las ayudas Y aquellos que lo hayan pedido —porque se daba la oportunidad de solicitarlo— podrán ya disponer del 30 % de la ayuda —del dinero, me refiero— antes de final de año para poder abordar las inversiones que están solicitando. Porque lo que queremos es incentivar y que puedan tener y disponer de estas ayudas. Fundamentalmente, estas ayudas son: para el ERTMS, las ayudas directas para los vehículos ferroviarios, 12 millones de euros de euros, que vendrían vinculados aquí para esa modernización del material rodante; habría 61 millones de euros que van asociados a la compra y renovación de vagones, incluyendo tanto ancho variable, como autopista ferroviaria o reducción de ruido; para la compra y renovación de locomotoras, buscando también estas locomotoras más cómodas que puedan tener diferentes tensiones —25 000 alterna, 31 000 continua—, incluso puedan ser mixtas con diésel o con otros métodos de combustión, hemos destinado 97 millones de euros de ayudas, y como decía antes, también para lo público, para la construcción, adaptación y mejora de terminales de carga privadas y sus conexiones, estaríamos hablando de 75 millones de euros de ayuda para que estas conexiones a la RFIG puedan llevarlas a cabo los privados. Más allá de las actuaciones que lleve a cabo el Gobierno, que lleve a cabo Adif o de otras actuaciones públicas que puedan plantearse, también hemos querido que aquellas empresas que quieran hacer un apartador o aquellas empresas —todavía más ambiciosas— que quieran hacer una terminal puedan tener esta ayuda.

En relación con esto, hay un tipo de ayudas diferentes que han ido en otra convocatoria. Estas no se resolverán ahora porque van para el año que viene. Estamos hablando de unos 60 millones de euros y son los ecoincentivos. Son unas ayudas destinadas a aportar aquel coste externo que ese transporte por ferrocarril está eliminando —ese coste externo que podría tener la carretera y que el ferrocarril ayuda a mitigar— y que pueda aflorar con un pago directo a las empresas por tonelada-kilómetro transportado. Es un pago directo a cada empresa por las toneladas-kilómetro que haya transportado. Es cierto que hay una condición, y es que queremos que crezcan, queremos que las empresas sumen. En ese sentido, este ecoincentivo está concebido para empresas que hayan crecido entre el 0,8 % o más en el volumen de transporte, de manera que con el 0 % —si una empresa no hubiese crecido, que se hubiese mantenido e incluso si hubiese crecido poco— estaría con el 25 % del ecoincentivo y a partir del 8 % ya tendría un cien por cien del valor del incentivo, que está cifrado en 0,5 céntimos tonelada-kilómetro transportada. Es una ayuda muy directa y, sobre todo deseamos incentivar que se incremente el transporte de mercancías; no incentivarlo simplemente por existir —yo nuevo, pero no me esfuerzo en que crezca—, sino en el caso de que se haya realizado realmente un esfuerzo para poder crecer. Además, para que ese ecoincentivo pueda modularse y para tener un transporte lo más sostenible posible hay unos matices sobre el tipo de locomotora, su eficiencia, etcétera.

De algunas de estas ayudas ya he hablado antes. Se han planteado ayudas directas para esas acciones de digitalización. Es reiterativo, aunque el concepto es diferente; antes eran acciones, ahora son realmente ayudas que se han lanzado. Esto iba en un único paquete y aquí hay casi 24 millones de euros destinados a este proceso de digitalización, a ayudar a las empresas a digitalizarse. También hay una ayuda muy directa que no es tanto vía ayudas convencionales, pero que va destinada a los cánones de mercancías para mantener un precio bajo o reducido. Esto es un convenio que hace Administración con Adif para que tenga un canon más reducido de lo que tocaría *per se* por los costes que representa. Hay casi 100 millones de euros al año que se destinan a ayudas a estos cánones. Por último, ya me he referido antes al tema de las restricciones temporales de capacidad. Son ayudas de restricción temporal que están entre las acciones y con la orden ministerial que se pondrá en vigor este mes se podrán definir.

La primera conclusión directa del propio programa Mercancías 30 han sido estas convocatorias en curso, estos 520 millones de euros de ayudas de las que hablaba antes e intentaba detallar. No es más que lo que ya he comentado antes. Esto, como decía, empezó en abril, en junio se presentaron las propuestas y este mes de octubre se resolverán. En cambio, como es todo un año entero, la presentación de los ecoincentivos y las peticiones de ayudas estarán centradas en el primer trimestre del 2023. Desde el 1 de enero hasta finales de marzo podrán solicitarse estas ayudas por el ecoincentivo. Vuelvo a insistir,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 7

todo este paquete de ayudas realmente es algo absolutamente novedoso con respecto a lo que se ha hecho hasta ahora. Este es el detalle de las ayudas que he ido comentando.

También ha habido algún ecoincentivo para el transporte marítimo. Hoy nos tocaba hablar de tren y del programa Mercancías 30, pero en el BOE también se hablaba de trenes y de transporte por carretera con diferentes ayudas. Este es el programa de ecoincentivos, que también he explicado con anterioridad y sería reiterativo volver a explicarlo ahora. Como decía, la petición se centra sobre todo a partir del 1 de enero del 2023. De estos 60 millones se podrán solicitar 20 millones anualmente.

El cómputo global del Plan Mercancías 30 —con todo el dinero que está previsto— es muy flexible, como decía antes, y dependerá de cómo evolucionen las necesidades, las peticiones, la demanda, y así se irá ajustando. Tampoco nos queremos cerrar. A veces se han hecho muchos planes en este país centrados en cuánto dinero íbamos a gastar, cuánto se iba a hacer. Yo creo que, más que centrarnos en eso, el objetivo no es tanto movilizar esto —que también—, sino, sobre todo, intentar que crezca esa cuota modal. Ese el objetivo. Es muy sencillo de seguir, es muy sencillo de evaluar, y eso es lo que nos ha de marcar el éxito o el fracaso de este plan y de toda la política del ferrocarril de mercancías. Ni más ni menos. Creo que es muy fácil centrarlo en un único número, más allá de las grandes cifras que creo que podrían crear distorsiones, porque a veces puede haber actuaciones pequeñas que sean tanto o más importantes que otras de mucha mayor envergadura económica.

Es importante este seguimiento y revisión. Hemos establecido unos indicadores —el propio documento establecía unos indicadores— y la idea es poder elaborar un informe anual, pero, más allá de que creemos que hay que hacer una actualización completa en el 2025, un informe que sirva para adecuarse; es decir, debe ser un documento vivo, un documento con fecha de caducidad, en el sentido de que cada año lo hemos de retocar. Si hacemos esta consulta al mercado y obtenemos unos resultados, hemos de actualizar cuáles son esos resultados y que el documento los recoja. No es un plan al uso, no es un plan típico más canónico o académico, como decía al inicio, el gran programa de planificación donde una autoridad omnisciente dice y decide lo que se va a hacer, sino que queremos algo dinámico que evalúe en todo momento qué está pasando, en qué vamos bien, en qué nos podemos estar equivocando; es decir, poder incidir en aquello que sea más importante y poder hacer ese cambio de modelo. Ese cambio de modelo es absolutamente necesario, sobre todo para una cuestión de carácter medioambiental —evidentemente— y de reducción de emisiones de nuestro sistema de transportes, pero también para dotar de competitividad a nuestras empresas. Más allá de esta actualización completa, la idea es que al ser un documento vivo no tenga una tramitación compleja. Es un documento que está a disposición, pero queremos que cada año se pueda actualizar con estos informes en lo que haga falta.

Un ejemplo de la flexibilidad es que, aparte de estas ayudas que he explicado, en el Decreto 6/2022 —que, como bien conocen, es el decreto asociado a Ucrania y a los efectos que ha tenido sobre la economía la guerra— también se introdujeron en su artículo 27.6 unas ayudas a la tracción que no estaban previstas. No hemos dicho: si no está en el plan no se puede hacer. No. Tampoco hemos dicho: si no está en el documento no existe. No, no es verdad. Justamente, ante la subida del precio de la energía, se vio necesario lanzar toda una serie de ayudas tanto para los servicios de tracción eléctrica como para el diésel. También hubo una ayuda a las locomotoras diésel para intentar que el sector pudiese absorber mejor las dificultades que haya podido tener, como tantos otros sectores. Casi 1,5 millones de euros han ido a las empresas y ya están disponiendo de ellos para intentar absorber mejor la problemática que hayan podido tener.

Repito que la idea ha sido disponer de un documento diferente con medidas diferentes que permitan que ocurra algo que no ha ocurrido hasta ahora, que es hacer crecer esa cuota modal, buscando que sea un documento flexible y que se enriquezca con el día a día y con las aportaciones del propio sector en todo momento, como también les he indicado. No queremos que esto sea una foto fija, sino algo que evolucione.

A partir de aquí, quedo a su disposición para contestar a los comentarios o consultas que consideren oportuno plantearme.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora, tras la intervención del secretario general de Infraestructuras, don Francisco Javier Flores, pasamos al turno de los distintos grupos. Como saben ustedes, intervendrán de menor a mayor y van a tener un tiempo máximo de diez minutos. Ruego, por favor, se ajusten a ese tiempo, aunque no tienen por qué hacer uso íntegro del mismo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 8

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Tomás Guitarte.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Buenas tardes.

Voy a hablar, a bote pronto, de lo que me sugiere la comparecencia, porque yo creo que estas intenciones de trasladar carga, en general, de la carretera al ferrocarril ya las hemos visto desde hace años reiteradamente, pero no estamos siendo ni hemos sido nunca capaces de cumplirlas. Seguimos en el 4% de transporte en España, mientras en Europa estamos en el 18% y en Estados Unidos se alcanza casi el 50% del transporte por ferrocarril. Difícilmente se combinan esas declaraciones de intenciones con la política de los hechos. Imagino que muchas de estas líneas que serán necesarias para extender el ferrocarril, si lo queremos extender de forma homogénea y dando servicio a todo el territorio, serán precisamente las líneas de ferrocarril convencional que, curiosamente, el ministerio está cerrando. Pongo como ejemplo el caso de la línea Tarancón-Cuenca-Valencia, cerrada, donde hay un ámbito territorial que se va a quedar sin posible servicio de mercancías. Y como esa, otras muchas. Desde el nefasto año 1985, en el que se inició el proceso de cierre, se está eliminando el ferrocarril del territorio español. Por eso digo que casan difícilmente sus expectativas, aunque usted tiene una responsabilidad desde hace muy poco, pero como política de Estado la voluntad de trasladar cargas al ferrocarril no parece que haya cuajado. Efectivamente, tenemos que hacer el esfuerzo por muchas razones, entre otras, por la eliminación de emisiones contaminantes.

Voy a hablarle, por ejemplo, de un caso que conozco, que es la línea que nos afecta a nosotros y es parte del supuesto corredor cantábrico-mediterráneo. En esa línea, que sería Zaragoza-Teruel-Sagunto, actualmente se están haciendo inversiones de modernización. La traigo a colación por la siguiente reflexión: si el Estado hubiese evaluado de verdad el potencial de transporte ferroviario con el objetivo de trasladar el 30% del transporte de mercancías, no estaría modernizando solo la vía, estaría haciendo ya un corredor de alta capacidad, como es el que contemplan la planificación española y la europea.

En el año 2019, antes de que nosotros decidiésemos dedicarnos a esto también como herramienta política, como el Ministerio de Fomento no hacía sus estadísticas, nosotros nos encargamos de evaluar cuál era el transporte por carretera que va por la A-23, que es el corredor carretero paralelo a esta línea férrea. De aquellos datos estadísticos, elaborados obviamente con fiabilidad técnica y por especialistas, se deducía ya en aquel momento que circulaban cada día por la A-23 134 000 toneladas. Con lo cual, si el objetivo marcado por Europa hace muchos años era trasladar el 30% al ferrocarril, había que trasladar casi 40 000 toneladas al día. Eso significaba entre sesenta y setenta trenes diarios. Obviamente, tal como se está modificando la línea actual, simplemente electrificándola pero sin modificar su trazado, sin eliminar las pendientes máximas de 24 milésimas que tiene o sin corregir radios de giro, es imposible que lo asuma. O sea, sabemos que hay una demanda potencial en ese corredor claramente evaluada y que los propios industriales o territorios a los que daría servicio han manifestado esa voluntad si el corredor estuviese en condiciones y, sin embargo, estamos realizando inversiones en un corredor que sabemos que va a ser inoperativo porque no modificamos ni su geometría ni sus trazados. O sea, no solventamos los problemas reales que tiene esa línea. Parece que no estamos obrando con el criterio adecuado si el objetivo real fuese que esa línea pudiese cubrir el 30% del transporte que se ejecuta en ese corredor. Es una línea que relaciona territorios que tienen más del 21% del PIB del Estado español, que va del puerto de Bilbao al puerto de Valencia, pasando por la plataforma logística de Zaragoza por Plaza. Entonces, deberíamos ver que hay análisis real y voluntad de cumplir realmente ese objetivo que decimos tener como objetivo final.

Por otro lado —y lo he mencionado al principio—, yo no sé cómo se va a compatibilizar esto con la recuperación del ferrocarril convencional. ¿Esta línea de transporte se va a centralizar solo en unos ejes principales, igual que se está haciendo con pasajeros? O sea, ¿la política que sigue el ministerio en pasajeros, que es sobre todo la de estimular o pensar que todo son las líneas AVE y dejar en segundo término, cuando no abandonar, el resto de los recorridos, se va a aplicar también en el tráfico de mercancías? ¿Se van a decidir en España tres o cuatro ejes principales que serán los que lleven las mercancías y el resto no, o se va a optar por una política de recuperación del ferrocarril convencional que de verdad sirva a todos los territorios en los que había línea? Porque parece ser que estamos abandonando un patrimonio importante de vías férreas ya construido, como usted ha dicho al principio, que no parece ser que tengamos intención de utilizar ni siquiera tampoco para el transporte de mercancías. Esas son las cuestiones que querría que me aclarase si es posible, es decir, esa coherencia entre el objetivo y lo que luego realmente estamos haciendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 9

Pareciera que, aunque nosotros mismos declaremos el objetivo, lo consideráramos inalcanzable y nos limitáramos a hacer en algunas vías labores poco más que de mantenimiento, porque en otras sí que se va a hacer, sabiendo que cuando estén realizadas la capacidad va a ser desbordada inmediatamente, como ya lo indica el flujo de transporte que está habiendo ahora, pues con muy poquitas mejoras se ha incrementado, se ha duplicado o se ha multiplicado por más de diez el tráfico del transporte que había. Pero es que sabemos que si no hay doble vía electrificada y un nuevo trazado, va a ser imposible asumir todo el potencial de transporte de mercancías que tiene esa línea.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra ahora el señor don Íñigo Barandiaran, por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario general, bienvenido y muchas gracias por sus explicaciones. Hay una primera cuestión que me llama la atención de su presentación, y es que creo que estaba ya previamente publicada en el ministerio esta información o este folleto. **(El señor secretario general de Infraestructuras, Flores García, hace gestos afirmativos)**. Por lo tanto, la primera cuestión es si esta es una presentación tardía y si merecía la pena haberla presentado antes, porque luego usted ha hablado de las conclusiones, que son las que espero que luego nos presente del resultado del plan de inversiones que nos ha explicado en este momento. Simplemente, le comento esta cuestión porque me ha llamado la atención de su presentación, no por ningún otro motivo.

En segundo lugar, entre las diferentes cuestiones que ha manifestado usted que pretende abordar para paliar de alguna manera el déficit o la reducida cuota modal que existe en el sector ferroviario de mercancías hay una o dos que, como representante del Partido Nacionalista Vasco, le comento que nos interesan sobremanera. Una es la relacionada con la interoperabilidad vinculada al paso de frontera. Tenemos entendido que hay una especial dificultad, sobre todo en el paso a Francia por las diferentes señaléticas y medidas de seguridad, respecto de las que no sabemos exactamente cuál es la situación ni cuáles son las actuaciones que se van a abordar, y todo esto vinculado a que en estos momentos se está ejecutando la línea del tren de alta velocidad en diferentes tramos y al tercer hilo, que se supone que iba a permitir también conducir transporte de mercancías aparejado a la línea de alta velocidad. No sabemos exactamente si el equipamiento que va a tener va a ser compatible directamente con las medidas de seguridad que se van a establecer ya en frontera y al otro lado. Por lo tanto, también me gustaría preguntarle por esa cuestión.

Por último, le pregunto por el acceso a los puertos. Ahora se está ejecutando en el puerto de Bilbao un acceso que también prevé determinadas inversiones en materia de seguridad de alto calado, por decirlo de alguna manera. Y queda el puerto de Pasajes, en el que aún está un poco en ciernes todavía la posible acometida de nuevos accesos, precisamente para intentar incentivar tanto la llegada como la salida de mercancías desde el propio puerto, y eso incide, evidentemente, no solo en el ámbito vasco, sino también en la cornisa cantábrica e incluso en toda la zona de Aragón y otras muchas comarcas que están afectadas de alguna manera por la capacidad de comercio del puerto de Pasajes.

Son simplemente esas breves cuestiones las que me gustaría que pudiera aclarar en su momento.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al grupo al Grupo Ciudadanos. Señor Ignacio López-Bas, tienen usted ahora la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Quiero dar la bienvenida y saludar al señor Flores y, por supuesto, agradecerle su intervención de hoy explicándonos, aunque someramente, ese documento que aparece ya en la web del ministerio.

Voy a hacerle una reflexión inicial. Yo creo que estamos todos de acuerdo en que, efectivamente, el tráfico de mercancías es una asignatura pendiente, como ha dicho usted concretamente, sobre todo a partir del momento en el que nos damos cuenta de esa situación en el proceso de liberalización, es decir, del escaso éxito que al parecer está teniendo esa liberalización en conseguir una cuota modal equiparable al menos a la del resto de la Unión Europea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 10

Hay una cosa que creo que es interesante de este documento. Usted ha dicho que es un documento ágil, abierto y flexible y que se ha hecho en conversaciones con el sector, sobre todo, con las empresas que están llamadas a operar en este ámbito. Pero déjeme decirle que, al mismo tiempo, le preocupa mucho a mi grupo parlamentario que este documento, al ser tan abierto, tan ágil y tan flexible, realmente no nos esté dando ninguna alternativa cerrada. Es decir, no ofrece ninguna propuesta, no ofrece ninguna seguridad de que las inversiones que se vayan a realizar sean las que en su momento presente el Gobierno. Es verdad que el documento, en sus 89 páginas, sí que les pone nombre y apellidos a algunas de las actuaciones o a alguna de las ubicaciones de esas inversiones. Pero también es cierto que el mayor paquete o que la explicación que usted nos da, sobre todo, se centra en las ayudas; es decir, en la aportación que se va a hacer para que sean las empresas las que trabajen. Es una impresión, espero equivocarme y usted ahora me corregirá si es así, pero creo que ese documento está en un plano de ambigüedad que no nos permite adivinar qué es realmente lo que va a hacer la Administración, qué es lo que va a hacer el Gobierno, aparte de las grandes líneas de trabajo, la metodología que va a seguir, pero todavía no tenemos esos proyectos. Lo digo porque, al menos, hay tres aspectos muy discutidos. En los últimos días, además, se han puesto de manifiesto, sobre todo en el caso de la conexión en el noroeste de España, determinadas instalaciones logísticas como podría ser la de Torneros, que ha sido siempre un compromiso y, sin embargo, no aparece —por lo menos yo no lo he visto— en este documento. No sé si es porque ese nivel de detalle no es el que pretende el documento, pero, desde luego, no ha habido tampoco ninguna referencia a este proyecto. Por ejemplo, tampoco veo la unidad logística que también estaría prevista en el entorno de Badajoz para la conexión Lugo con Portugal a través de los puertos portugueses para llegar al Atlántico. Sí que hay alguna referencia, por ejemplo, a inversiones en los corredores atlántico y mediterráneo de cerca de unos 3000 millones. Además, esta es una noticia que ya teníamos. ¿Me lo puede confirmar? Porque esto es algo que ya se dijo en su momento —creo, incluso, recordar que por el ministro Ábalos cuando era titular del departamento— y se habló de un reparto igualitario de 1500 millones, aproximadamente, para cada uno de los corredores. No sé si es exactamente así.

Hay cuestiones muy concretas que usted ha comentado también de pasada y creo que son muy importantes. El problema de la interoperabilidad. Ha mencionado que hay un problema, por ejemplo, con el tema del ancho de vía, pero que no es todo el problema. Me gustaría que nos ilustrara un poco más sobre qué otros problemas se dan, porque yo creo que el ancho de vía sí es un problema fundamental. No sé si en porcentaje es el 75 o el 95 %, pero el ancho de vía es un problema que existe ya no solamente en frontera, sino incluso en el interior del territorio en España, y tenemos ejemplos. Por ejemplo, en el corredor mediterráneo se combinan anchos internacionales con ibéricos y hasta lo hay mixto. Eso provoca problemas de congestión, problemas de velocidad y, desde luego, en la gestión de la infraestructura, pues es complicada en materia de mercancía y, sobre todo, ante la petición que se ha realizado desde Europa de que se vaya pensando seriamente en una migración al ancho internacional. ¿Eso es algo que se contempla o, en este documento abierto y flexible, es un objetivo para el ministerio? **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

Por último, también ha hecho referencia a nuevas vías en contorno de ciudades cuando hay problemas de congestión. ¿Nos podría decir exactamente a qué ciudades nos estamos refiriendo? Entiendo que Madrid, por ejemplo, podría ser una de ellas. Tiene, de hecho, una vía de contorno, pero hoy prácticamente se va a quedar dentro de un casco urbano que crece cada vez más y que posiblemente le va a obligar a ser compatible con otros tipos de usos, por ejemplo, el de cercanías, y si existen proyectos concretos para este tipo de contornos de vía.

Por último, independientemente de que podamos luego cerrar el debate con una última intervención, si considera que es necesario o existen previsiones de proyectos para evitar las inversiones de marcha; es decir, a través de ramales de baipás que permitan —con pequeñas obras, no con grandes infraestructuras y, por lo tanto, con un coste más ajustado— una mayor flexibilidad en determinadas líneas de transporte que pudieran hacerse, evitando así esas inversiones de marcha en su caso.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias.

A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: *Moitas grazas. Grazas, señor secretario xeral.*

Como tengo poco tiempo, voy a centrar algunas cuestiones que preocupan al BNG y creo que preocupan sinceramente al conjunto de Galiza. En este documento vemos cómo el mapa que se presenta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 11

de corredores de mercancías en el corredor atlántico nuestro país, Galiza, no está conectado. Es más, esta red pasa por ciudades tan atlánticas como Miranda de Ebro, Medina del Campo, Madrid, Córdoba, Badajoz o Salamanca. Lo más parecido a una ciudad atlántica sería Algeciras, que queda ahí un poco entre dos aguas. Nos sorprende, además, porque en la página anterior, en la página 10 del documento, figura el mapa de las redes europeas, de la red básica, en la que, efectivamente, hay una conexión con Galiza desde Valladolid. Quiero recordar que cuando fue presentado inicialmente este corredor atlántico también el Gobierno español obviaba esa conexión con Galiza, que finalmente fue incorporada, entre otras cosas, gracias a la intervención del BNG en el Parlamento Europeo. Nos parece que no hay ninguna justificación para esta exclusión, si es que es así. Entre otras cosas, el transporte ferropuerto en Galiza mueve por los puertos gallegos en este momento, aunque sea una cifra modesta, más de 800 000 toneladas, especialmente en A Coruña y Marín. Hay que recordar que está en ejecución la conexión ferroviaria con el puerto exterior de Ferrol, que está licitándose la conexión ferroviaria con el puerto exterior de A Coruña. Por lo tanto, nos parece que no debe haber ninguna razón para esta exclusión. La primera pregunta es directamente esa: ¿en los planes del ministerio está excluir Galiza de la conexión del corredor atlántico de mercancías y de las autopistas ferroviarias de mercancías? En segundo lugar, en los presupuestos generales del Estado en distintas partidas sumamos 275 millones para iniciar la ejecución de este corredor atlántico de mercancías en territorio *gallego*. Por lo tanto, también la pregunta es obligada: ¿está el Gobierno ejecutando estas partidas, o vamos a recibir la desagradable sorpresa, como sucede con los presupuestos de 2021, de que, al final, estas partidas no van a ser ejecutadas?

Creemos, además, que la capacidad de transporte se puede incrementar en Galiza de forma muy importante porque tenemos una gran dependencia del transporte por carretera, entre otras cosas, porque no tenemos un transporte de mercancías adecuado, pero si se ponen en marcha estas autovías ferroviarias o, incluso, alguna estación específica de mercancías como la que reclaman en Santiago de Compostela, creemos que podría haber un incremento muy importante del transporte en sectores como el de la madera, por ejemplo.

Por último, estamos hablando de mercancías, pero también hablamos, en general, de apoyar un transporte más eficaz, más eficiente, más sostenible y, entre los datos que figuran en el documento Mercancías 30, están las actuaciones de transporte ferroviario sostenible y conectado también en los entornos urbanos con —creo recordar— algo más de 6000 millones de euros. La pregunta es —permítame hacerla así— ¿cuánto nos toca? ¿Cuánto le toca a Galiza de esos más de 6000 millones, teniendo en cuenta que en Galiza en este momento no existen cercanías ferroviarias en ninguna de las áreas urbanas o metropolitanas de nuestro país? Nos parece una discriminación que no es explicable y, por lo tanto, es también una reclamación que hoy creo que comparte el conjunto de la sociedad gallega. ¿Cuánto y cuándo va a abordarse esta actuación?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Rego. Por el mismo Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor don Ferran Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al secretario general de Infraestructuras su comparecencia y que tenga a bien hacer la presentación aquí, después del parón veraniego de la Cámara, de este documento aprobado en mayo. La verdad es que, más allá de poder hacer alguna matización, desde nuestra perspectiva, el documento nos parece acertado. Es difícil no compartir ninguna de las veintinueve actuaciones en los diferentes ámbitos, infraestructuras, gestión de capacidad, terminales e incluso ayudas, ámbito al que después, si tengo tiempo, también voy a hacer alguna referencia.

En todo caso, el sentido pragmático del secretario —que me consta— decanta que tampoco tengamos que dedicar mucho tiempo a analizar cuál es la situación. Todos la conocemos. Es una situación —creo que aquí hay coincidencia— que no nos gusta en cuanto a la cuota que pueda tener el transporte de mercancías por ferrocarril en el conjunto del Estado español. En cuanto a las causas, podemos matizarlas o enfatizar las que cada uno crea conveniente. Desde mi perspectiva, el déficit de las infraestructuras es relevante. Seguramente hay muchas más causas, pero tras este proceso de liberalización y tras la interlocución con muchas de las empresas que serían susceptibles de utilizar este transporte, creo que habrá que incidir en esto.

Aquí me gustaría hacer un primer comentario y aclaración. De hecho, las actuaciones que se presentan en el plan en el ámbito de las infraestructuras son actuaciones puntuales, necesarias para salvar pequeños

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 12

problemas, pero aquellas grandes actuaciones necesarias no sé si están contempladas en toda su amplitud. Me explico. Los diferentes anchos no son un problema o no son el único problema, pero son un problema muy muy relevante. No le voy a citar casos concretos, porque ahora no toca, pero cuando ahora se intentan conectar mediante ferrocarril de mercancías diferentes plantas de diferentes fábricas dentro del conjunto del Estado español, entre la parte central y el corredor del Mediterráneo, esto es difícil de resolver. Por tanto, en este ámbito, nos gustaría conocer qué actuaciones están previstas o cómo se piensa gestionar este doble ancho que va a compatibilizar la red en el conjunto del territorio estatal.

Aunque sé que no forma parte de este documento redactado por INECO, antes de que se me acabe el tiempo, me gustaría referirme a una cuestión. Usted conoce una circunstancia muy peculiar que existe en Cataluña, en la ciudad de Tarragona, desde donde se nos solicita hace mucho tiempo que se trabaje por un trazado interior para las mercancías. Mayoritariamente nadie discute que transitoriamente se tenga que hacer la salida que se ha llevado a cabo, fue una situación pactada con la Generalitat en aquel momento y avalada mayoritariamente, pero se nos solicita que le traslademos cuál es el planteamiento a medio y largo plazo respecto a esta situación.

En cuanto al documento, lo más relevante está en las dos últimas páginas, en cómo se evalúa esto. Usted lo ha dicho muy bien, porque, más allá de evaluaciones puntuales en el tiempo, se va a evaluar en función de si se incrementa o no esta cuota. Esta es la gran asignatura pendiente, porque yo, que soy de los veteranos en la casa y en las Cortes, he ido viendo cómo han ido pasando diferentes secretarios generales de Infraestructuras y también diferentes ministros, y todos tenían la buena intención de incrementar esta cuota modal, pero no ha sido posible. Esperemos que lo pueda ser y, en la medida de lo posible, va a contar con el apoyo de nuestro grupo parlamentario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor veterano Bel. **(Risas)**. A continuación, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Republicano, doña Inés Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Benvingut, señor Xavier Flores. Comienzo haciendo un análisis sobre por qué nos encontramos con este déficit estructural. En 1992 se puso en marcha la primera línea de AVE, de alta velocidad española, que unía Madrid con Sevilla, y todavía hoy, treinta años más tarde, no se ha terminado la conexión ferroviaria del principal eje económico del Estado. Este diseño ineficiente del sistema ferroviario de alta velocidad ha provocado que no se haya tenido en cuenta, tal y como ya avisaba Bruselas en 2012, la rentabilidad y la viabilidad económica de los más de 50 000 millones invertidos en AVE. En consecuencia, se han generado más de 24 000 millones de deuda entre ADIF y Renfe por unas infraestructuras que son claramente deficitarias y que lo seguirán siendo durante mucho tiempo; de hecho, son tan deficitarias que comprometen la viabilidad de estas mismas empresas públicas.

La carencia histórica de inversiones en infraestructuras en Cataluña o fuera del área de Madrid del Estado español nos ha llevado a la constatación de que esta discriminación sistemática impacta negativamente en el conjunto de la economía y que la paralización de inversiones estratégicas, como el corredor del Mediterráneo, se traduce en menos oportunidades económicas. Al mismo tiempo, la movilidad sostenible y descarbonizada es uno de los grandes retos que debemos abordar, un modelo de movilidad sostenible al alcance de todos y que comporte un cambio real frente a la emergencia climática. Por ese motivo, consideramos especialmente grave la incapacidad de ejecutar las inversiones presupuestadas por parte de Renfe o ADIF, imprescindibles para hacer frente a la emergencia climática. Eliminar esos miles de camiones de las carreteras significa de forma muy sustancial reducir el CO₂, combatir el cambio climático, reducir los accidentes de tráfico y, por supuesto, cuestionarse estas obras faraónicas de ampliación de carriles. Los países que no apuestan por la descarbonización serán países más pobres y menos competitivos.

El mandato de la Unión Europea para el horizonte 2030 es que se consiga un trasvase de la carretera al ferrocarril del 50 % en trayectos de 300 kilómetros. Entre los países más significativos de la Unión Europea, el Estado español es actualmente el territorio con menor cuota modal de transporte de mercancías por ferrocarril; esto nos lo ha explicado usted también. Esta cuota se encuentra en el entorno del 4 %, frente a la media europea, que es el 17 %. Además, tal y como nos ha expuesto en su intervención, lejos de mejorar, vemos cómo hemos pasado de 31 millones de toneladas de mercancías transportadas en 2005 a 26 millones en 2019. ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para migrar el excesivo tráfico de mercancías de la carretera al ferrocarril? ¿Considera que serán suficientes para alcanzar el objetivo marcado por la Unión Europea de que, para 2030, el 50 % de los trayectos de transporte de mercancías

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 13

se realice en ferrocarril? Y no nos sirve la excusa de que este no es un país de tránsito, cuando tenemos importantes puertos en el Mediterráneo. Tampoco nos sirve la excusa del transporte por carretera competitivo. ¿Se ha olvidado de las huelgas del sector de transporte por carretera la pasada primavera? Probablemente no son tan competitivos, sino muy precarios.

El corredor mediterráneo continúa siendo la gran infraestructura pendiente. Hemos perdido una década. Actualmente tenemos solo el 6% de los tramos en funcionamiento y el 55% pendiente de definición. Esta sería una infraestructura que permitiría dar salida al tráfico de mercancías del eje mediterráneo hacia Europa, así como conectar el tráfico de mercancías de los puertos de Barcelona, Tarragona y Valencia en la red ferroviaria europea. A pesar de ello, el Estado continúa priorizando el modelo ineficiente, esperando solamente réditos electorales y anteponiéndolos a la economía productiva y a su propia competitividad. Conectar Madrid por AVE con cualquier capital de provincia no mejora la competitividad del Estado, lo que mejora la competitividad es conectar su principal eje productivo, el corredor del Mediterráneo, con Europa. Esta dinámica debe revertirse, y los fondos europeos son una gran oportunidad. ¿Qué importe del componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia han invertido o piensan invertir en la construcción, modernización y mejora de las infraestructuras ferroviarias en el corredor del Mediterráneo? Tal y como nos ha apuntado, una de las principales causas de la reducida cuota modal ferroviaria en España son las limitaciones de las infraestructuras. Por ejemplo, insuficientes vías de apartado para trenes de más de 740 metros, lo que se da en la mayoría de los tramos. ¿Qué inversiones están previstas para sufragar estas limitaciones? El Govern de la Generalitat ha analizado las actuaciones pendientes. Están todas recogidas en la agenda catalana del corredor del Mediterráneo, y es por eso que queremos preguntarle sobre algunos puntos que consideramos de especial relevancia y que entiendo que, si no me los puede responder todos hoy, me los responda por escrito más adelante.

Sobre la terminal intermodal ferroviaria para dar servicio a la zona logística de la Plana de Lleida o a la prevista en el LOGIS del Penedès. ¿Cuándo tienen previsto avanzar con la tramitación de estos planes e impulsar la redacción de estudios informativos? Sobre la terminal del Vallès y de Vilamalla, en L'Empordà, la implementación del ancho de vía internacional de estas terminales de mercancías es una enorme oportunidad para su desarrollo como corredor y autopista ferroviaria, si la dotamos de una mayor versatilidad en la futura explotación de la terminal. La terminal de Vilamalla concretamente, por la ubicación de la estación al lado de las instalaciones del punto de inspección fronterizo, se convierte en un enclave estratégico e idóneo para crear un entorno aduanero para otro tipo de productos y de mercancías, favoreciendo las exportaciones hacia Europa y el puerto de Barcelona, dada su clara vocación transfronteriza. ¿Cuándo aprobará estos proyectos y ejecutará las obras ADIF?

Sobre la triplicación de la vía entre Martorell y Castellbisbal, ¿qué solución propone para que sea compatible con la ejecución futura de la variante de Martorell, que permitirá segregar los corredores de mercancías y los de viajeros?

Voy terminando. Hay que garantizar la conexión ferroviaria con ancho de vía internacional, y el corredor del Mediterráneo es imprescindible y, evidentemente, no pasa por Madrid. Por tanto, nos quedan muchas inversiones por realizar. Las más importantes: accesos al *port* de Barcelona, al *port* de Tarragona, al *port* de València, un nuevo corredor en el Camp de Tarragona, así como cambiar el ancho de las líneas convencionales para adecuarlas al transporte de mercancías entre las localidades de Vila-seca, Reus y Constantí, entre Castelló y Tortosa, entre Vilamanyà y Portbou, entre Zaragoza, Lleida y San Vicent. En su intervención nos ha explicado sus objetivos y sus acciones, que sobre el papel quedan muy bien e incluso nos han llegado a gustar, pero es que ya no nos creemos nada. Queremos hechos, con plazos de inicio reales y, lo más importante, las ejecuciones de las obras terminadas, especialmente el corredor del Mediterráneo, que lleva ni más ni menos que treinta años de retraso.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora Granollers.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra doña Marisa Saavedra.

La señora **SAAVEDRA MUÑOZ**: *Gràcies, president. Gràcies, senyor* Flores.

El objeto de la iniciativa que hoy nos presenta es potenciar el transporte ferroviario como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales, imprescindible para la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte. Usted también ha hablado varias veces el concepto de servicio, que compartimos. En Unidas Podemos valoramos muy positivamente esta propuesta, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 14

viene a dar respuesta a las necesidades territoriales y medioambientales, pero queremos aprovechar para trasladarle algunas reflexiones sobre esta cuestión.

La primera es una reflexión de fondo sobre los procesos de liberalización, que nosotras entendemos que están abocados al fracaso. Lo hemos podido comprobar con la liberalización del transporte ferroviario, en general, y de mercancías, en particular, que ha conducido a una devaluación salarial en el sector por parte de los nuevos actores que entran a operar en el mercado y también a una competencia artificial entre empresas públicas europeas basada en esto mismo, en la devaluación salarial, en un momento en el que Europa necesita precisamente, para consolidar su autonomía estratégica, fortalecer la cooperación entre empresas públicas. Entendemos que es un debate que debe darse en la Unión Europea y que nuestro país, España, debería poner encima de la mesa.

En cuanto a la fórmula neoliberal para la prestación de este servicio, de un servicio de ferrocarril, esta iniciativa Mercancías 30 tiene por objeto —y es muy positivo— elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10% antes de 2030 y, por tanto, reducir las externalidades negativas ligadas al transporte por carretera. Este trasvase de tráfico de mercancías por carretera a medios más sostenibles figura en los objetivos del Libro Blanco de la Comisión Europea de 2011 y concuerda con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 de su ministerio. Pero hemos de recordar que, al inicio del proceso de liberalización del sector ferroviario, la Unión Europea fijó el objetivo de incrementar el transporte de mercancías por ferrocarril hasta un 20%, con el fin de avanzar en esta sostenibilidad. En ese momento estábamos en el 9% y hoy no llegamos al 4%, como se ha comentado aquí, y esto hace necesaria una iniciativa como la que usted acaba de explicar para llegar a ese 10%.

Entendemos que las fórmulas neoliberales han demostrado que no son útiles para afrontar los desafíos del futuro. En Unidas Podemos entendemos que es importante que las empresas estratégicas tengan una parte de capital público e incluso se conviertan en públicas. Entendemos que hay que superar el modelo neoliberal de externalización y privatización para pasar a un proceso en el que el Estado juegue un papel fundamental, poniendo en el centro el bienestar del conjunto de la ciudadanía y planificando los servicios para garantizar la cobertura de las necesidades de la población. Las lógicas de mercado son ineficientes e ineficaces, no responden al interés general y producen despilfarros de lo público. Esto está claro analizando los procesos del pasado y también la apuesta desmedida —se ha hablado aquí—por la alta velocidad en este país años atrás.

Otra cuestión que queríamos plantear es la de la defensa y el mantenimiento de la infraestructura existente de red convencional y de la España vaciada —se ha mencionado aquí también—. La red ferroviaria ya existente en nuestro país es un elemento vertebrador del territorio de primer nivel. Necesitamos más tren convencional, menos radialidad, más tren en red y más corredor mediterráneo, como se estaba diciendo. Se precisa una inversión adecuada para mantener y mejorar las líneas actuales y renovar vías y maquinaria de forma integral, para que se garanticen corredores de transporte de mercancías y conexión de pueblos entre sí y con las diferentes capitales. Ha habido una estrategia durante muchos años en este país de deterioro del servicio público, de desmantelamiento de una red convencional a favor del AVE, como he mencionado antes, un AVE con una inversión desproporcionada y deficitaria. No quiero abundar más en esta cuestión, pero es cierto que ha habido un deterioro de la calidad del servicio de transporte ferroviario en el conjunto del Estado y especialmente en lugares donde existe una menor densidad poblacional, donde se está sufriendo este deterioro. Yo soy diputada por Castelló y conozco bien la situación en las comarcas del país valencià y en el interior de Castelló. Necesitamos fortalecer los servicios públicos para paliar la despoblación, y esta es una deuda histórica con la España vaciada. Para que estrategias como la que usted ha explicado no caigan en saco roto, hay que garantizar el mantenimiento y la mejora de infraestructuras ya existentes, y no pueden ocurrir cosas como el desmantelamiento de la línea convencional Valencia-Cuenca-Madrid.

Por último, le traslado una preocupación de mi territorio, Castelló, y en concreto de la comarca Alto Palancia; lo he planteado aquí en alguna ocasión. Han ocurrido incidentes en 2021 y 2022, con incendios en las inmediaciones de las vías, parece que provocados por chispas o por el calentamiento de los sistemas de frenado, no lo sé. Hemos planteado preguntas al ministerio. Nos preocupa la seguridad, nos preocupa el control de las operadoras privadas que operan en ese eje ferroviario o el mantenimiento adecuado del servicio ferroviario, porque han ocurrido no uno ni dos ni tres, sino varios incidentes. Nos preocupa que puedan volver a ocurrir, de manera que hemos trasladado preguntas. Se lo digo para que tome nota; ya comprendo que ahora no puede responder, pero son cuestiones que nos preocupan en Castelló, en particular en el Alto Palancia, porque ha habido incidentes de este estilo que ponen en riesgo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 15

a la población. Queremos conocer las investigaciones que se han realizado al respecto, porque han sido varias en estos dos años, y las conclusiones, los expedientes abiertos o las multas a los causantes y, sobre todo, las medidas para evitar estas situaciones. La semana pasada hubo otro incidente en Jérica con el tren de mercancías, y los pasajeros tuvieron que pasar por la vía. Son cuestiones que tienen que ver, supongo, con la coordinación con operadores privados. Lo desconozco, pero es una cuestión que nos interesaría aclarar. En definitiva, nos preocupan las condiciones de seguridad vinculadas con la prevención de incendios que se exigen a las empresas adjudicatarias en los contratos resultantes de la liberalización ferroviaria de transporte.

Acabo. Esperamos que estas reflexiones de nuestro grupo parlamentario contribuyan a replantear algunos aspectos de nuestro modelo de transporte y de movilidad, para que responda realmente a las necesidades de la población de todo el territorio y a lo que nuestro país necesita.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora Saavedra. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra doña Patricia de las Heras.

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

La iniciativa Mercancías 30 tiene por objetivo, como ya se ha dicho, alcanzar el 10% de la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías en 2030, que actualmente se encuentra en un 5%. Sin embargo, en 2010 el Ministerio de Fomento ya elaboró un plan estratégico que precisamente tenía el mismo objetivo, exactamente idéntico —alcanzar el 10%—, pero para 2020. Es decir, hace doce años el Gobierno socialista presidido por Zapatero puso el mismo objetivo para 2020 que ustedes para 2030; objetivo fracasado, por supuesto, ya que en 2010 se partía de una cuota del 4,1% y, tras doce años, estamos en el 5%. Es decir, prácticamente se ha mantenido en doce años la cuota que se pretendía duplicar. Y ahora nos vienen a decir que en ocho años van a conseguir lo que no se ha conseguido en doce. Yo quería preguntarle en qué se equivocó el ministro del Gobierno de 2010 para que ustedes ahora nos prometan que en menos tiempo van a cumplir el mismo objetivo que entonces fracasó. Además, el objetivo ya era alcanzar los 100 millones de toneladas, cuando en 2019 se transportaron 26, muy muy lejos de esos 100 millones. Estos objetivos fueron reiterados en 2017 por el entonces ministro de Fomento del Gobierno de los populares, a través del Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril 2017-2023. Seguimos igual. Tanto monta monta tanto un Gobierno del Partido Popular como otro del Socialista. Lo que queremos son resultados.

La cuestión más interesante es por qué, por qué tenemos un transporte de mercancías por carretera con una cuota del 95% y por ferrocarril solo del 5%. Aquí sí que es cierto que los gobiernos parece que no se han puesto muy de acuerdo, porque en 2010 dijeron unas cosas y ahora nos dicen otras distintas. La iniciativa Mercancías 2030 dice que la culpa es de la población —hoy ha hablado de una situación periférica en Europa, pero en el documento original habla de la población— y del sector industrial, que en España es, según el documento, menos importante que en otros países europeos, salvo excepciones como los puertos y el sector del automóvil, el cual también se quieren cargar ahora. Sin embargo, esto no es cierto, porque el peso del sector industrial en España está en menos de 3 puntos por debajo del europeo; el europeo está en un 23% y el español en un 20,5% del PIB. También culpan al transporte por carretera libre de peaje, dicen; por eso quieren poner ese famoso peaje a todas las vías de alta capacidad. Y al final reconocen que hay déficits o limitaciones de infraestructuras, de interoperabilidad por los cambios de ancho de vía y terminales intermodales. Les ha faltado poner que la culpa también es de Franco, de Putin y del virus, que es el triángulo al que siempre recurren. Sin embargo, en 2010 sí identificaron como factores la falta de competitividad en materia económica, porque a pesar de que, en la teoría, el coste unitario de la tonelada transportada por ferrocarril debería ser inferior al de la transportada por carretera, en la práctica no resulta así, debido a los costes ineficientes, precisamente por las maniobras innecesarias por el cambio de ancho de vía, la falta de inversiones específicas, tanto en infraestructuras lineales como nodales, y el bajo aprovechamiento de los recursos disponibles. También se establecía la falta de calidad y fiabilidad del servicio por rigidez y lentitud de respuesta de las entidades públicas ferroviarias, que presentan deficiencias en materia de calidad y competitividad de los servicios que prestan, lo que también tenemos hoy en día y no se ha recogido en el documento de la iniciativa 30. También, en 2010, se establecieron otras: la falta de adecuación a nuevas tendencias logísticas, el lento proceso de liberalización en el que estamos actualmente y, ojo, la escasa coordinación entre las diversas administraciones públicas, Administración General del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 16

Estado y comunidades autónomas, en materia de políticas que afectan al transporte ferroviario de mercancías en las que tienen competencias. Ya se reconocía, por lo tanto, el fracaso de las competencias de las comunidades en lo que respecta a las políticas del transporte ferroviario.

Como vemos, en 2010, por lo menos reconocían que la baja cuota modal se debía en exclusiva al Gobierno y a su abandono constante de infraestructuras por la falta de inversiones. Sin embargo, hoy son incapaces de mirarse el ombligo y, a pesar de que nos reconocen alguna falta de inversión —porque es cierto que la han reconocido—, los culpables son la población, que no demanda suficientes mercancías; el sector industrial español, que es menos importante que en otros países europeos, y el transporte por carretera, que no paga peajes. Y yo quería saber si por eso han maltratado a nuestros transportistas de mercancías por carretera, porque los consideran culpables de esta baja cuota modal del transporte ferroviario de mercancías. Por eso los tacharon de extrema derecha; por eso los dejaron fuera de las ayudas directas de apoyo a la solvencia empresarial en respuesta a la pandemia; por eso redujeron 16 000 euros las ayudas al abandono a la profesión; por eso aún les deben 200 millones de euros del céntimo sanitario, y por eso se olvidan de su seguridad. No se confunda, señor secretario, porque el culpable de la baja cuota del transporte ferroviario de mercancías no es el sector industrial, no es la población, no son los transportistas de mercancías por carretera, sino la falta de inversiones. Es el Gobierno, son los gobiernos —porque cambian— los que por su ineficacia y abandono constante del sector ferroviario, mediante promesas que se repiten, con planes inejecutados, cada década o incluso cada menos —porque los Gobiernos cambian antes—, han generado esta situación. Dentro de otros ocho años y con casi 8 500 millones de euros menos, veremos si seguimos en el 5%, si hemos alcanzado algo de esa cuota modal que se pretende duplicar. Pero es que en 2010 ya se destinaron a ese plan 7 500 millones; tal como tenemos la inflación hoy en día, podríamos decir que el valor que se destinó entonces sería incluso superior al que se destina ahora.

Yo quería hacerle una pregunta, ya que ambas medidas fueron anunciadas en el mismo momento. Cuando la ministra Raquel Sánchez propuso y compartió con sus homólogos europeos las iniciativas del Gobierno español, se refirió tanto a Cercanías 25, destinada a aumentar el uso del tren de movilidad cotidiana, como a Mercancías 30, para duplicar la cuota modal de mercancías, pero, lamentablemente, a pesar de que la iniciativa anunciada de Cercanías 25 tenga un margen previsto inferior de ejecución, ni se ha publicado ni se conoce nada al respecto. Me gustaría que nos informase respecto a esta iniciativa. Le adelantó que el 24 abril de 2022 le preguntamos al Gobierno por el estado de esta iniciativa, y en junio nos contestó que estaba prevista próximamente. Esto fue en abril, nos encontramos finalizando el año y ese «próximamente» parece bastante lejano.

En otro grado de cuestiones, también me gustaría comentarle una pregunta que formulamos al Gobierno el mismo mes de abril, en relación con la iniciativa Mercancías 30. Tras preguntar si existía colaboración con otros países europeos para potenciar las autopistas ferroviarias, nos contestaron que llevaban negociando con Francia desde 2015, negociaciones de las cuales ha derivado incluso una hoja de ruta sobre acciones conjuntas necesarias, y que a día de hoy se continúa trabajando conjuntamente. Sin embargo, a raíz de que se haya conocido que, en lo que respecta a Francia, en relación con el proceso de liberalización, se están produciendo dificultades para obtener información sobre la infraestructura o requisitos para la homologación del material rodante, se estaría retrasando la posibilidad de acceder al mercado francés, según respuesta escrita del propio Gobierno. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia)**. En relación con ese extremo, también hemos formulado preguntas escritas, interesándonos por esas negociaciones o interlocuciones con las autoridades francesas a fin de que Renfe pueda operar en Francia. Ya que no tenemos respuesta, igual podría informarnos usted hoy aquí. Me refiero a que, si llevan negociando este plan de Mercancías 30 con Francia desde 2015 y a día de hoy no hay ni siquiera información por parte de ese país sobre los requisitos para la homologación del material rodante, ¿a qué negociaciones se están refiriendo? ¿Cómo pretenden ejecutar esas autopistas ferroviarias? Y precisamente usted aquí ha mencionado que existen problemas de interoperabilidad con Francia —que no es exclusivamente el cambio de ancho de vía—, ¿nos podría concretar qué problemas son exactamente y qué gestiones se están llevando a cabo para solucionarlos? Porque, en teoría, llevan negociando con Francia desde 2015, según respuesta escrita de su propio Gobierno.

Para concluir, en relación con esas autopistas que anuncia, se excluye a Asturias, Galicia y León, lo que por supuesto ha sido objeto de crítica por los empresarios y gobiernos regionales afectados por ser un claro agravio con respecto al corredor mediterráneo, pero ese agravio o desigual trato del corredor atlántico con respecto al mediterráneo se evidencia también por la ausencia de un comisionado del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 17

corredor atlántico encargado del seguimiento de la ejecución de dicha actuación, a cuyo nombramiento se comprometió en 2021 el anterior ministro, el señor Ábalos Meco.

A este respecto, también hemos formulado preguntas escritas —todas ellas sin responder—, por lo que le pregunto directamente en esta comparecencia, ya que es precisamente para esto, ¿qué razones justifican la ausencia de un comisionado del corredor atlántico? ¿Tiene intención el Gobierno de nombrar un comisionado del corredor atlántico? En su caso, ¿para cuándo estaría previsto? ¿Qué razones justifican la exclusión de Asturias de la iniciativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana respecto de la creación de autopistas ferroviarias? ¿Cuáles justifican la exclusión de Galicia? ¿Cuáles justifican la exclusión de León? ¿Y qué impacto económico prevé el Gobierno que pueden tener estas exclusiones —de manera independiente en cada uno de los territorios— de las autopistas ferroviarias? Le agradecería, en la medida de lo posible, que pudiera dar respuesta a las cuestiones formuladas.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Lorite.

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

Muy buenas tardes, señor secretario general, y bienvenido por primera vez a este Parlamento hoy, con ocasión de su comparecencia para dar cuenta de este documento elaborado por INECO y denominado iniciativa Mercancías 30. Esta iniciativa tiene un objetivo prioritario, que lógicamente compartimos, que es el incremento de la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías en España. Y con ello se contribuirá, sin lugar a dudas, a una mayor seguridad, pero también a la lucha contra el cambio climático y a la digitalización. Este documento bebe de la base de documentos anteriores, y le pongo algún ejemplo de documentos que han impulsado gobiernos anteriores como el caso de la Estrategia Logística de España, del año 2013, o el PITVI, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, del año 2012 —que, por cierto, aún está en vigor hasta el año 2024—. Pero, sin lugar a dudas, hay uno que quiero señalar de manera especial, como es la apuesta logística de las conexiones ferroportuarias, que, a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, creado en el año 2014, permitía mejorar la accesibilidad de los puertos a través de fondos del Plan Juncker; factor estratégico para la actividad logística española y nuestra economía, que se puso en marcha por parte de la ministra de Fomento, Ana Pastor.

Aun así, efectivamente, el transporte ferroviario de mercancías tiene una cuota modal muy por debajo de la media europea. Ya se ha dicho anteriormente, esta media europea está en un 17%; a nivel nacional, en España, está en torno al 4%, y el objetivo es que para el 2030 esté en un entorno del 10%. Para eso el documento recoge una serie de medidas que, junto con las señaladas en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea, permiten conseguir dichos objetivos. Esas medidas básicamente —y usted las ha desgranado— son: la mejora de las infraestructuras ferroviarias y de la gestión de la capacidad; conseguir unas terminales intermodales eficientes; el impulso a las autopistas ferroviarias, e incluso las ayudas que usted también mencionaba anteriormente.

Sin embargo, y estando de acuerdo con la filosofía del documento y con el objetivo, esto no concuerda muchas veces con la metodología que se está llevando a cabo. Y le pregunto directamente, ¿qué opina usted sobre las declaraciones que en mayo hizo el presidente de Renfe en relación con la tarificación de las infraestructuras viarias? Desde nuestro punto de vista, para aumentar la competitividad del sector ferroviario no es necesario, bajo ningún concepto, evitar la competitividad o establecer trabas regulatorias en otros sectores y, en concreto, en el transporte de mercancías por carretera. Eso es lo que insinuaba precisamente el señor Táboas en el mes de mayo: que incrementando esos peajes, estableciendo esos peajes en la red de autovías del Estado conseguiríamos que el transporte de mercancías por carretera migrase en buena medida al transporte de mercancías ferroviario. Le pregunto: ¿está usted de acuerdo con eso? Nosotros, desde luego, no creemos que haya que dañar a un sector para favorecer la cuota modal de otros.

Tampoco estamos de acuerdo en el Grupo Parlamentario Popular con lo que se ha hecho con la tarificación por parte de Renfe Mercancías, y es que a lo largo del año 2022, como usted sabe, se han establecido unas nuevas condiciones tarifarias. Le doy un dato que me ofrece el sector del transporte comodal: que van a conseguir sacar fuera de la intermodalidad terrestre unas 500 000 toneladas; es decir, hay incrementos finales netos superiores al 68% en algunas relaciones de tráfico de ida en cargado y vuelta en vacío. Nosotros, señor secretario general, consideramos que ese incremento tarifario no facilita

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 18

en absoluto el incremento de la cuota modal, que es el objetivo que tiene la iniciativa Mercancías 30. Además, no hay ningún país en el ámbito europeo, señor Flores, que haya adoptado una medida similar.

Se ha hablado también de la estrategia indicativa, que ya parte de la Ley del Sector Ferroviario del año 2015 y que, además, establece un plan de inversión ferroviaria. Entendemos que llega tarde, la propia CNMC así lo señalaba, y que vuelve a confiar la financiación de ese plan de infraestructuras a los fondos europeos, en concreto al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Le quiero ofrecer datos de la propia Intervención General del Estado en relación con dichos fondos europeos dimanantes de los Next Generation. A 31 de julio del 2022 solo se han realizado pagos con cargo a dichos fondos por un importe de 4500 millones de euros, mientras que hay 28500 millones presupuestados para este ejercicio. La propia Comisión Europea ha advertido al Estado español que los 9000 millones de euros que hace ya trece meses le dio como adelanto de estos fondos europeos no se han conseguido ejecutar. De poco sirve, por tanto, señor secretario general, esta planificación si los proyectos no se materializan en ejecuciones concretas, en inversiones ejecutadas.

Y hablando de inversiones, le quería señalar, como por otro lado otros intervinientes han hecho, qué está pasando con los corredores ferroviarios que están dentro de la Red Transeuropea de Transporte, que por cierto también reciben fondos europeos para su ejecución. En primer lugar, corredor ferroviario mediterráneo. ADIF Alta Velocidad tenía prevista una consignación presupuestaria en 2021 de 1025 millones de euros; culminado dicho ejercicio presupuestario, solamente se ejecutaron 53 millones de euros, lo cual representa un 14 % de los fondos. ¿Está usted satisfecho de esa ejecución presupuestaria? ¿Le parecen aceptables esos incumplimientos de los plazos de ejecución?

Vamos al otro corredor ferroviario, al atlántico. Es incluso peor el ritmo de ejecución, lo cual demuestra un claro abandono por parte del Ejecutivo, por parte del Gobierno de España en cuanto a la ejecución de esta infraestructura necesaria, y es que, según los últimos datos que tenemos, la ejecución presupuestaria también es muy baja en el año 2022.

El ramal ferroviario central que, como usted sabe, aprovecha la red básica de ambos corredores ferroviarios, conectando el puerto más importante de todo el arco mediterráneo, es decir, el puerto de Algeciras, con nodos logísticos de primer nivel en la península ibérica, también está teniendo trabas importantes, y me refiero a una que usted conoce perfectamente como es la electrificación del tramo entre Algeciras y Bobadilla. ¿Me podría dar usted un horizonte temporal en cuanto a la ejecución de dicha electrificación?

Y, por supuesto, también quería abordar el asunto de las autopistas ferroviarias, y es que el documento recoge una lista amplia de las que se pretenden ejecutar, siendo prioritarias, al menos en el tiempo, la autopista Algeciras-Madrid-Zaragoza y la autopista Madrid-Valencia. Sin embargo, hace pocos meses el director de servicios logísticos de ADIF señaló que era previsible un aumento del plazo y un aumento del presupuesto por problemas de índole técnica, de gálibos, de pasos a nivel y de túneles en la autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza. Inmediatamente le preguntamos al Gobierno, y el Gobierno nos dijo que no se podía definir una solución y, sobre todo, una fecha para la planificación temporal en tanto no estén resueltas técnicamente esas incidencias. ¿Me podría dar usted una fecha?

Termino, señora presidenta, haciendo referencia a la inaceptable exclusión de esta red de autopistas ferroviarias de un territorio importante como es el noroeste peninsular, en concreto Galicia y el Principado de Asturias, que han sido excluidas en este documento Mercancías 30, para la conversión de corredores ferroviarios en autopistas ferroviarias. Eso es una pérdida de oportunidad para el Principado de Asturias y para Galicia, y me gustaría preguntarle si piensan reparar esta pérdida de oportunidad, este agravio hacia esa tierra.

Y una última pregunta, señor secretario general, en relación con algo a lo que usted hacía referencia, como es la revisión que está en marcha de la red TEN-T, y es que hay una pretensión lógica de conectar el puerto de Motril, un puerto también importante en el arco mediterráneo, con la ciudad de Granada. Eso es una petición social importantísima, señor secretario general, y me gustaría que saliéramos de aquí con su compromiso de impulsar en esa revisión de la red TEN-T, de la red transeuropea de transporte, esa infraestructura necesaria y fundamental para el desarrollo económico de la comarca de la Costa Tropical de Granada.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ramos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 19

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

Gracias al secretario general por su comparecencia y por explicar el plan de mercancías.

Esta legislatura ha cambiado el nombre de la Comisión, tradicionalmente era Fomento y ha pasado a llamarse ahora Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y yo creo que, después de las intervenciones que se hacen en esta Comisión, podríamos llamarla la Comisión de qué hay de lo mío, porque aquí cada uno habla de cuál es su infraestructura, cómo está su tren, cómo está su carretera, y si cogiéramos todas las peticiones que hace la gente, yo creo que lo que conseguiríamos es ningún metro cuadrado de España sin un nodo logístico. Creo que esa es la equivocación a la que llegamos en la planificación.

Además, es curioso haber escuchado al Partido Popular hablar del PITVI. Para mí fue una equivocación cómo se planificó el PITVI porque a lo que llevaba era a que se pintaran en un mapa todas las líneas que se podían pintar. Lo ha dicho muy bien el portavoz del Partido Popular. Sería entre 2012 y 2024 cuando se tendrían que desarrollar todas esas infraestructuras, pero si uno echa la cuenta de las cantidades que ponía el Partido Popular en los presupuestos, esas infraestructuras se harían en cuarenta años. ¿Qué ocurre con eso —y lo hemos dicho varias veces en esta Comisión—? Al pintar en un mapa todas las líneas que se pueden pintar, pero no las que se pueden construir, lo que estamos es engañando a los ciudadanos y, sobre todo, generando expectativas que no se van a cumplir y, con ello, generando frustración, y creo que es algo que no podemos permitirnos.

También he escuchado aquí a un partido de ultraderecha decir que este Gobierno maltrata a los camioneros, y yo me pregunto: si este Gobierno maltrata a los camioneros, y ellos son los defensores de los camioneros, ¿cómo es posible que votaran en contra del real decreto ley que se aprobó hace relativamente poco en el Congreso los Diputados con medidas que beneficiaban a los camioneros? Era un real decreto ley apoyado por el sector del transporte, al que ellos, que son los defensores de los camioneros, votaron en contra; muchas veces en esta Comisión se hacen intervenciones que después no tienen nada que ver con la coherencia de las personas que las hacen.

Con las infraestructuras de transportes tenemos que hacer una reflexión. Nosotros defendemos que las infraestructuras de transporte tienen que vertebrar todo el territorio, tienen que garantizar la movilidad y tienen que impulsar la competitividad de todos los territorios, pero cuando nos fijamos simplemente en las infraestructuras nos pueden llevar a la sensación de que porque en un sitio haya un nodo logístico, haya un apeadero de mercancías, tiene que haber mercancías por ferrocarril obligatoriamente, y creo que es una equivocación que tenemos que corregir. El plan que se presenta hoy aquí habla de ello, pone herramientas para que se pueda solucionar y, sobre todo, pone herramientas para que lleguemos a una cuota de mercancías por ferrocarril razonable. Claro, si tú tienes un apeadero de mercancías, pero ese apeadero no enlaza una línea ferroviaria que conecta los puertos, seguramente sea un corredor que no tenga mercancías. Por eso creo que es importante que nos hagamos el esquema de cómo garantizar que las mercancías puedan circular por el ferrocarril y cuáles son los problemas. Aquí se han planteado algunos de los elementos que lo hacen más difícil en la red española que en otras redes, como son los distintos anchos, los distintos voltajes, los distintos sistemas de seguridad, lo que hace que la operatividad de esas líneas sea mucho más complicada.

Tenemos que garantizar, sobre todo —y creo que es una de las cosas que tiene que garantizar este plan—, la conexión entre puertos. Si conseguimos que las líneas ferroviarias conecten puertos y, a partir de ahí, planteamos nodos logístico en aquellos puntos donde se pueda producir de la forma más óptima el intercambio de mercancías, creo que estaremos en el buen camino. Si lo único que hacemos es un planteamiento de: qué hay de lo mío, puede que consigamos el qué hay de lo mío, pero no conseguimos que las mercancías circulen por esos corredores, que es lo importante.

Para mí, como extremeño, el ferrocarril siempre ha sido muy importante, y, evidentemente, para los medios de comunicación también, porque informan de cada una de las incidencias que suceden cada día, lo que me parece bien porque nos pone el foco y ayuda a que el Gobierno impulse las mejoras que son imprescindibles para nuestra tierra. Pero si hay algo que nosotros ponemos en valor, y que creo que es lo que busca este plan, es que la ventaja que tiene lo que ha hecho el Gobierno —y no solo este Gobierno, sino también el Gobierno anterior, que no era de mi partido— era plantear la línea extremeña como línea de pasajeros y mercancías. Creo que es el gran acierto que se planteó porque los extremeños, como dice nuestro presidente, no solo queremos llegar más pronto a los sitios, queremos también tener la capacidad de competir y generar industria porque los costes logísticos son menores, y creo que eso es lo que nos va a cambiar radicalmente. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 20

A finales del año que viene o finales del siguiente tendremos Extremadura-Madrid conectada con los puertos del Atlántico que están en Portugal, lo que permitirá que haya empresas que se planteen radicarse en Extremadura, como el anuncio que ha hecho una gran empresa del sector de las grandes baterías, que instalarán una gigafactoría de baterías por una razón: porque, a partir de ahora, Extremadura va a poder sacar sus mercancías por ferrocarril, y eso va a permitir que grandes industrias puedan llegar a nuestra tierra. Por eso, para nosotros es importante no solo que llegue el AVE, sino que lleguen las mercancías. Además, creo que una de las grandes equivocaciones que se ha cometido en los últimos tiempos por parte de los últimos gobiernos es poner demasiado foco en la alta velocidad, y es algo que se ha dicho muchas veces en esta Cámara, demasiado foco en la alta velocidad y poco foco o poco impulso a las mercancías por ferrocarril y al tren convencional. Creo que este Gobierno lo está cambiando, pero tiene que ser una apuesta decidida de todos, porque eso es lo que nos va a permitir que seamos más competitivos y va a permitir que la gente que tiene que utilizar el ferrocarril cada día para ir a trabajar pueda utilizarlo en las mejores condiciones, ya que ese es el tren que utiliza la mayoría de trabajadores para ir cada día a su puesto de trabajo.

Voy a hacer una petición, que creo que han hecho aquí todos los grupos o una gran parte de los grupos, y es que en el plan de mercancías aparecen una serie de infraestructuras reflejadas y, evidentemente, si aparecen una serie de infraestructuras reflejadas, habrá otras muchas que no están. Yo tengo muy claro que el que aparezca un nodo logístico en el plan de mercancías no es garantía de que vaya a ser un nodo logístico que funcione mejor que otro, por ejemplo, que está en Extremadura, que es la Plataforma Logística del Suroeste Europeo, que no aparece en este plan y que, por la oportunidad y por los corredores que va a unir, va a garantizar que tenga un gran impulso y que tenga un gran funcionamiento. Lo que sí pido es que este documento —creo que lo ha dicho el secretario general— sea un documento vivo que pueda ser revisado, y que, como vivimos en una sociedad cada día más ágil y más cambiante, pueda adaptarse a la nueva revoluciones, a los nuevos cambios y, sobre todo, que aproveche aquellos territorios, como es mi tierra, que ha decidido apostar por crear nodos logísticos con dinero público de los extremeños para conseguir que podamos ser competitivos.

Termino como empezaba. Decía que la Comisión tenía que llamarse comisión ‘qué hay de lo mío’ y yo también he hablado de ‘qué hay de lo mío’. **(Risas)**. Creo que una de las claves más importante que tenemos los diputados —y es algo que entiendo, comprendo y, en parte, comparto— es que no solo estamos aquí como diputados nacionales, sino que somos la voz de los ciudadanos que decidieron votarnos. Entonces, creo que es bueno que los ciudadanos cada vez que vean nuestras intervenciones se vean reflejados en ellas.

Es cierto que me llaman la atención algunas declaraciones del Partido Popular, que gobernó hace relativamente poco. Lo digo porque una de las muchas consecuencias que estamos sufriendo es, por ejemplo, la línea extremeña, que no la hemos podido poner entera entre Plasencia y Badajoz porque el baipás de Mérida no está finalizado; además, el Partido Popular no solo no lo tenía finalizado, sino que este Gobierno lo tuvo que empezar de cero. Pasa lo mismo en Algeciras-Bobadilla, porque alguien se plantea: ¿por qué este Gobierno no electrifica ya el Algeciras-Bobadilla? Pues por la sencilla razón de que el Gobierno anterior no hizo la declaración de impacto ambiental. Si el Gobierno anterior hubiera hecho la declaración de impacto ambiental, el Algeciras-Bobadilla, a día de hoy, estaría electrificado o electrificándose. Por eso, creo que todos los partidos que gobernamos o hemos gobernado tenemos que ser corresponsables de lo bueno, pero también de lo malo, porque, si no, perdemos credibilidad ante la gente que nos escucha.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Toma la palabra para contestar a sus cuestiones don Francisco Javier Flores.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Muchas gracias. Intentaré contestar, en la medida de lo posible, a las diversas cuestiones que se han suscitado.

Sobre si era tardía o no la presentación, es verdad que se solicitó, el documento también llevaba tiempo, yo había comenzado mis responsabilidades hacía poco, y quizá ha sido por eso, pero nunca es tarde si la dicha es buena, dicen. Por tanto, creo que era un documento suficientemente importante como para que valiese la pena compartirlo aquí, como lo hemos hecho con el sector, y seguiremos compartiendo las modificaciones y todo lo que tengamos que hacer.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 21

También se ha hablado de buenas intenciones; seguro, en todos los gobiernos anteriores siempre ha habido una buena intención por lograrlo. De 2010 han hecho un detallado ejercicio de lo que decía el documento de 2010, el PITVI, etcétera. Es verdad que no eran tan ambiguos, eran muy concretos, pero tuvieron los efectos que tuvieron. Por tanto, a veces la ambigüedad puede ser un recurso válido. En todo caso, no tanto ambigüedad como flexibilidad; me gustaría más que se entendiese así, como flexibilidad y no tanto como ambigüedad, porque creo que las cosas las tenemos bien claras, el por dónde debemos ir.

En las intervenciones se ha hablado muy poco de las ayudas, que creo que es trascendental, que es clave y que no se había hecho nunca. El foco siempre estaba en el fomento de las infraestructuras y quizá el foco tenía que estar también en las ayudas, que creo que es un tema muy muy importante. Sobre todo respecto a todo lo que se podía haber hecho en el pasado y de buenas intenciones, hemos intentado hacer un documento diferente en lo que respecta a su planteamiento y cómo lo enfoca.

Y este no es un documento contra los camioneros, ni muchísimo menos. No es un documento contra los camioneros; al contrario, los camioneros son parte básica y trascendental de la cadena logística y lo seguirán siendo; con el 10%, con el 5 o con el 20% tienen un papel a jugar. En ese corto recorrido quizá vendrán menos camiones internacionales y tendremos más camiones de aquí trabajando para ese desarrollo y para ese reparto. Por tanto, esto no es ni un documento contra los camioneros, ni estamos contra los camioneros, y no entramos en ese debate, que creo que no es el que toca y nos equivocáramos. Es un documento en favor de que haya un transporte que nos haga más competitivos y que pueda sustituir a un transporte, a veces, de muy largo recorrido, que creo que tampoco nos aporta y que, por tanto, puede ser sustituido perfectamente. Pero esto no va contra nadie y quisiera dejarlo muy claro, ni tasa, ni fija, ni pone nada hacia los camioneros, ni muchísimo menos. Ni considera que sea necesario para obtener estos objetivos nada por el estilo de lo que se pueda haber insinuado o intentado plantear en alguna de las intervenciones, porque, repetimos, son parte fundamental de la cadena logística el camión y el camionero, y es una parte que defendemos y defenderemos, porque siempre jugarán un papel básico. Por tanto, esto no va contra nadie de esta cadena logística, que es lo que nos interesa promover, que sea la mejor de las posibles.

El diputado que hacía referencia no está, pero se hablaba de la necesidad, de si se quería una doble plataforma, de las variantes, etcétera. La verdad es que al final lo que se necesita no es tanto la nueva línea de doble electrificado, sino que haya la capacidad necesaria y que se den las condiciones para que circule el tren, con eso basta. Creo que obsesionarse con que esto requiere la nueva línea, etcétera, no es el caso para las mercancías. Los ejemplos de otros países donde funciona con unas líneas en unas condiciones a veces más precarias son unos ejemplos que nos podrían servir de sobra; en países donde, además, el transporte por mercancías puede ser un éxito.

Hemos hablado de la interoperabilidad como un concepto que va más allá del ancho. Evidentemente, estamos trabajando desde hace tiempo en un plan estratégico sobre el cambio de ancho y las condiciones sobre este cambio de ancho. Es verdad que en los últimos documentos la Comisión, sobre todo a raíz de la guerra de Ucrania y lo que significa que haya países en el este de Europa con diferente ancho al estándar, habla de un *migration plan*, un plan de migración en el que nosotros ya estamos trabajando y en el que, en el fondo, cuando hablamos con los responsables de la Comisión, España es un ejemplo de cómo ha sabido convivir; ha sabido hacer una apuesta por el ancho estándar, a la vez que ha convivido con una red que tiene un ancho ibérico, y cómo va transformándolo de una manera pausada y con diferentes soluciones que van desde los cambiadores de ancho a las soluciones de la vía mixta, etcétera, para hacer convivir eso; y nos pone como ejemplo estos otros países, a los que pide que hagan un salto hacia ello. La interoperabilidad, evidentemente, involucra otros aspectos —creo que es a lo que se refería el diputado cuando me lo preguntaba—, como el tipo de electrificación que tenemos en España, las 25 000 o 3000 continua. La línea convencional es diferente que la electrificación que tienen en Francia, cosa que obliga a unas locomotoras que sean capaces de ser mixtas y tener esa bitensión o tritensión. Cada vez están apareciendo más, pero en un principio costaba porque no existían, porque estabas en un mercado cerrado donde no necesitabas tener esa dualidad, y cada vez nos está ocurriendo que ya se están preparando más.

En el tema de la señalización pasa también. Evidentemente, en Francia, donde no llegan con unas líneas ni de alta velocidad ni de altas prestaciones a nuestra frontera, porque llegan con la vía convencional, a veces tenemos también unos problemas de señalización porque es diferente. ¿Que se puede solucionar técnicamente? Sí, porque hay máquinas que pueden hacerlo, pero esas máquinas se deben adquirir, se deben comprar, tienes que tener instalado; y eso es lo que la ayuda intenta fomentar para que puedan estar preparadas para esas situaciones y para compartir y superar esas dificultades. Aquí, evidentemente, con Francia y con otros países se ha hablado mucho. Pero al final hay un lío de mapas, eso lo reconozco.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 22

En el documento hay un lío de mapas de lo que es la red TENT de lo que son, diríamos, los corredores donde se puede hacer, donde ya hay unos surcos predeterminados, y esos son conceptos diferentes. Hay una oficina que permite obtener un surco, y esto es a partir de diversos administradores ferroviarios que se han puesto de acuerdo. Y plasmar ese mapa que no se corresponde exactamente con el de los corredores creo que ha provocado una cierta confusión.

El corredor Red TEN-T, que inicialmente no incluía ni el Sagunto-Zaragoza ni el Zaragoza-Pamplona en conexión con la Y vasca, ni tampoco incluía la conexión de los puertos de Gijón o los puertos de A Coruña, ni todos los ramales que van hacia el Principado de Asturias o hacia Galicia, es un corredor que está aprobado desde junio de 2021, en vigor desde enero y en petición desde 2018; es un corredor que incluye todo esto. La Red TEN-T es el corredor atlántico, y parte de la Red Transeuropea son estos corredores, el acceso hasta el puerto de Gijón, el acceso hasta el puerto de A Coruña y todos estos corredores. No hay mapa, y es verdad que la confusión se debe a algún mapa que está más asociado a servicios que no a lo que es la red. Por tanto, la Red TEN-T es esto. La terminal logística León-Torneros es una terminal que está considerada como red básica en esta Red TEN-T y que, evidentemente, es una apuesta también del Gobierno para desarrollar esa terminal en León, en ese noroeste que dice que no tiene terminales, pero tenemos ahí una terminal por la que estamos apostando.

Respecto a la autopista ferroviaria —ha salido mucho— y si se excluye a uno o no se excluye a otro, en la autopista ferroviaria no hay nadie excluido. La autopista ferroviaria, ya digo, se parece más, si me permiten, a una autopista del mar que a la autopista convencional viaria en el sentido de que es una posibilidad. Y pongo el caso de Algeciras, donde estuve hace diez días acompañando a la coordinadora europea, que habló de la electrificación en unas declaraciones públicas donde dijo que estaba muy satisfecha de cómo estaba yendo todo y de las relaciones que tenemos con el puerto de Algeciras, que es estratégico, para que se pueda constituir esta autopista ferroviaria. El puerto de Algeciras es un muy buen ejemplo porque hay una voluntad por su parte de poder servir para tener una relación con Zaragoza. Ha buscado un operador privado que va a comprar unas locomotoras para hacer esta operación, hay un operador logístico en Zaragoza interesado y se ha hecho un convenio entre el puerto de Algeciras, este operador ferroviario y la plataforma ADIF, que determina unos compromisos de inversión por parte de los que necesitan unos surcos, compromisos de inversión en los gálibos, compromisos de resolver y que se pueda configurar esta autopista ferroviaria.

¿Cómo se haría? Si cualquier otro puerto, cualquier otro punto del territorio nacional tuviese la voluntad de decir que tiene unos tráficos que quiere satisfacer con un modelo de autopista ferroviaria y esa oficina que antes destacaba que se ha creado pidiese apoyo y asesoramiento, podríamos emular y repetir esa fórmula que esperemos que sea de éxito. Seguro que lo será, porque confiamos mucho en que esa fórmula pueda ser una de las grandes palancas de cambio del mercado ferroviario. Ese es un muy buen ejemplo que se puede exportar a donde sea, al Principado, a Galicia, a León, a cualquier otro punto del territorio donde haya alguien que realmente tiene una voluntad de transportar, donde haya un operador interesado en esos surcos y haya una inversión que vaya asociada a que realmente hay alguien que vaya a llevar esos trenes y que, además, pida cuál es el gálibo que necesita. No cualquier gálibo, sino: yo quiero el P420, por ejemplo, y ese es el gálibo con el que se adecuarían esos túneles para cumplir esa exigencia. Ese es el modelo al que creemos que apunta este documento, diferente a otros modelos que quizás se basaban más en la oferta, mientras este se basa más en la demanda. En decir: hay esa demanda y vamos a invertir para satisfacerla. Además, cuando le explicamos esto a la coordinadora junto con el puerto de Algeciras, quedó muy satisfecha de que hubiese esta vinculación.

Otra de las cosas que han salido es que esto no va contra la red convencional; al revés, esto va muy a favor de la red convencional y de su consolidación. Esa línea Algeciras-Bobadilla-Ronda ya ha tenido unas inversiones de 120 millones de euros para renovación de vías, de traviesas, y le falta todavía esa electrificación. Estamos con los proyectos, pero hay un tramo que, debido a una exigencia medioambiental lógica de la Junta, que pide que se haga una tramitación ambiental, se ha retardado, por el tema de las lagunas de Campillos, por donde pasa. El poder tener ya ese proyecto listo era nuestra intención cuando lo lanzamos, y en vez de poder hacer una aclaración simplificada nos hemos tenido que ir a una ordinaria. Esa es la situación de la electrificación, estamos trabajando en los proyectos y en poder tener este estudio informativo del que creíamos que podíamos prescindir, pero que se nos ha exigido por cuestiones medioambientales que, evidentemente, respetamos e intentaremos dar la mejor de las respuestas. Pero el objetivo es poder electrificar, y lo confirmamos.

Pero más allá del qué, que es una obsesión que tenemos siempre: electrificar o no electrificar, lo que hicimos con el puerto de Algeciras, y además ante la Comisión Europea, fue decidir cuántos trenes puede

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 23

sacar el puerto. Porque hoy, si preguntas al puerto Algeciras, si dice que necesita sacar treinta trenes, no puede. Tampoco puede sacar diez, porque tiene una capacidad para siete. Hoy puede sacarlos, pero ¿cuántos puede sacar en 2025? En 2025 puede tener una capacidad —y eso lo estuvimos trabajando— de hasta doce trenes, más lo que pueda venir, así que vamos a asegurar que en la línea puedan pasar esos doce trenes y electrificarla lo antes posible en sus mayores tramos. Esa es la manera pragmática —sabéis que lo soy— de trabajar y no obsesionarse en decir si está, si no, si la doble vía, etcétera. ¿Pueden pasar los trenes que va a generar Algeciras por esa línea? Sí, lo vamos a hacer. Acabamos de licitar la señalización en el tramo Ronda-Bobadilla, que era necesaria para que eso fuese así, y estará en servicio en 2025, cuando las actuaciones que hará el puerto dentro del puerto lo permitirán.

Siento haberme centrado mucho en Algeciras, quizá porque fui hace días lo tengo muy presente, y, además, con la Comisión, a la que le gustó mucho como ejemplo de la manera de trabajar con cosas concretas. Es decir, ponemos números y decimos qué vamos a hacer, y unos plazos, 2025, y actuamos. Creo que es el modo de hacerlo. Quien quiera autopista ferroviaria, estamos abiertos a hablar con quien lo necesite o lo requiera para impulsarla y, con ese modelo: que haya una demanda real, que tenga un operador y que especifique qué necesidades tiene de gálibo, de capacidad, nos ponemos a trabajar, a remangarnos, y a solucionarlo. Porque lo otro son planes que ponemos, los encuadernamos y los colocamos; y esto son realidades, que es lo que creo que necesitamos para poder dar ese salto al que aspiramos.

La red convencional. Vuelvo a decir, simplemente, que de las mejoras que se van a impulsar en esa red convencional Algeciras-Ronda se van a beneficiar todos, porque vamos a hacer esas intervenciones, la electrificación central, sea por mercancías o sea por pasajeros. Al final, esas vías van a estar en mejores condiciones, serán más fiables y eso beneficiará al conjunto de los ciudadanos y a las empresas, repito, sea por las mercancías o por los pasajeros.

Salió también el tema de las variantes en algún momento y se me ha pedido que diga qué variantes. Se ha marchado el representante del PNV, una de las variantes es la variante sur de Bilbao, que está pendiente de la declaración de impacto ambiental, en la que estamos trabajando y creo que próximamente la podremos tener para poderla lanzar. Ese es un ejemplo. El representante del PDeCAT preguntaba por Tarragona. Tarragona es un tema complejo, no es sencillo decidir por dónde debe ir esa variante. Sabe perfectamente que conozco el tema en detalle, y se ha hecho un estudio de viabilidad que estamos impulsando, totalmente abiertos con las diferentes administraciones —ayuntamientos, diputación, Generalitat— para que conozcan ese estudio, qué trazados estamos trabajando para definir qué corredores pueden ser. Por tanto, ese es un caso en el que se está trabajando en buscar una solución para poder ponernos luego a concretarla. Pero sí creíamos que era necesario ese estudio de viabilidad que nos permite saber hacia dónde vamos. En el caso de Galicia también han salido muchos ejemplos, pero estamos trabajando también en muchos ámbitos. Su representante citaba el acceso al puerto de A Coruña, por ejemplo, pero yo también añadiría todo lo que se está haciendo en la línea Ourense-Monforte-Lugo, que también es parte del corredor atlántico, como he dicho. No sé si estabas entrando o saliendo cuando he hablado de ello, disculpa. Es corredor atlántico sin lugar a dudas. Y es verdad —lo repito por si no estabas en ese momento— que hay algún plano que lleva a la confusión en el propio documento que deberíamos corregir para dejar claro lo que es la Red Transeuropea y lo que es corredor atlántico. Que esa línea del corredor atlántico llega a A Coruña sin lugar a dudas, quisiera que lo tuvieses muy claro. Y estamos trabajando en ello. Evidentemente, entre atlántico y mediterráneo, pues las inversiones son mitad y mitad, en el componente 6 del propio plan están detalladas para lo que es cada corredor; aproximadamente, que también a veces miramos hasta el último céntimo para que cuadre, pero están focalizadas para que tengan un peso similar.

La liberalización ha funcionado en el sentido de que hay otros operadores. Esta es la realidad. No ha funcionado en el sentido de lograr ganar la cuota, pero que otros operadores han logrado entrar en una parte del mercado es cierto. Yo sí que creo que esta competencia puede ser positiva y ha de ayudar a fomentar estos diferentes corredores que mencionábamos. Por ejemplo, en el caso —reitero— de Algeciras hay una empresa que no es la empresa pública la que está ahí detrás y me parece muy bien y correcto. Por tanto, yo sí tengo la visión de que la liberalización no ha logrado este salto por diversos motivos, pero sí ha entrado, y del éxito de esas empresas dependerá que logremos el objetivo. Esa es también la realidad y, por eso, también el enfoque de las propias ayudas.

La representante de Esquerra Republicana, señora Granollers, se refería a la agenda catalana —la conozco, además, muy bien— y sobre todo hablaba de algunos casos muy concretos. Hacía preguntas muy concretas. A ver, cada caso tiene su casuística, igual diría que la terminal de la Plana de Lleida —supongo que es Quatre Pilans— es toda una operación que tiene que hacer de un sector y cuando ese sector tire adelante, allí ADIF permitirá esa conexión; pero es un tema de que el propio sector todavía no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 24

está desarrollado ni tampoco su plan urbanístico. El caso del Penedés tiene una historia larga larga sobre su conexión y las dificultades con el territorio para el impulso no tanto a las vías sino a la propia operación que hay detrás. Hacía tiempo que no oía hablar de lo del Penedés porque parecía que había salido del día a día. Pero cuando alguien pida conectar, se conectará. En la terminal del Vallés, que supongo que es La Llagosta, las obras están licitadas y se van a iniciar inmediatamente. En cuanto a los accesos al puerto, estamos en unos grupos de trabajo con el puerto y con la Generalitat para definir estos accesos, y estamos ya ultimando lo que sería el proyecto básico de estos accesos.

He querido hacer un repaso rápido de todas las cuestiones que he visto que se han ido planteando, seguro que me habré dejado alguna cosa, pero también seguro que tendrán ahora oportunidad de recordármelo si así lo consideran.

Por mi parte, está terminada esta ronda.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora el último al último turno de réplica. No sé si todos los grupos van a hacer uso de su turno.

¿El PNV va a hacer uso de su turno? (**Denegación**). No va a hacer uso.

¿Ciudadanos? (**Asentimiento**). Ignacio López-Bas, tiene usted el uso de la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Agradezco al señor Flores las explicaciones y las respuestas que nos ha dado a las diferentes cuestiones. Evidentemente, hay muchos temas muy concretos que podremos ir preguntando por el propio trámite parlamentario, incluso ante el propio ministerio y la secretaría general que usted dirige, y estamos seguros de que nos podrá ir aclarando esas cuestiones en este documento, que efectivamente —como se ha dicho— sigo pensando que tiene esa ambigüedad, pero en un aspecto positivo, es decir, en la posibilidad de que sea flexible. Lo que sí nos preocupa es que con ello no alcancemos a ver, por lo menos, propuestas concretas que imagino que se irán materializando con el tiempo.

Para finalizar, le quiero expresar en esta intervención una cuestión: usted ha manifestado que, evidentemente, el objetivo principal es aumentar la cuota modal del transporte por vía ferroviaria en materia de mercancías, y creo que es importante dejar bien claro que, desde luego, eso no puede plantearse desde la incompatibilidad con otros medios de transporte. La intermodalidad es un principio que ha venido para quedarse y, desde luego, tenemos que estar sujetos a cuestiones de eficacia, porque al final hay que aprovechar también los kilómetros que tenemos asfaltados, además, con lo que va a suponer la revolución en el vehículo eléctrico y la posibilidad de que las mercancías también empiecen a descarbonizar por otra vía que no sea simplemente transferir carga al ferrocarril.

Desde luego, en mi grupo sí estamos preocupados porque en ese aspecto, siendo partidarios, como creo que lo es este Gobierno —al menos, desde luego, una parte del Gobierno—, de la liberalización en materia de transporte de mercancías en vía ferroviaria, como lo ha sido con pasajeros —y creo que un ejemplo es el hecho de que, como se ha dicho, las ayudas sean un aspecto importante de la política del Gobierno—, es fundamental que un programa tan ambicioso, con una inversión cercana a los 8500 millones de euros, no derive sobre todo en dos posibilidades —y es lo que creo que habrá que cuidar, y supongo que podrá referirse también a ello—: primero, el problema endémico que tenemos muchas veces de la falta de ejecución de fondos y, sobre todo, tratándose de fondos europeos, con proyectos que sí están sobre el papel, que se dibujan sobre un mapa, pero que al final no llegan a ejecutarse, y hay que tener no solamente la voluntad, sino, efectivamente, los medios y los recursos para hacerlo. Y segundo —y para terminar—, que esas inversiones no van a generar infraestructuras infrutilizadas o inútiles, como nos ha pasado, por ejemplo, con autopistas o con aeropuertos. Quisiera preguntarle si esto nos lo puede asegurar este plan. Creo que es fundamental que, igual que se han desmantelado ya determinadas infraestructuras ferroviarias, estas nuevas infraestructuras en ningún caso se vayan a convertir en vías que luego terminan abandonadas por falta de uso, y, para ello, hay que hacer una buena evaluación de todo lo que se vaya a realizar. Y creo que ahí es importantísimo el diálogo con el sector y las empresas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Néstor Rego, y, después, el señor Ferran Bel.

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

Me alegra saber que la voluntad del Gobierno es actuar en la conexión con Galiza, pero le pediría que corrijan los mapas, y no solo porque cuando vamos al calendario de actuaciones en gálibos no aparece

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 25

ninguna en relación con Galiza. Entonces no sé si es que todos los gálibos están ya perfectamente diseñados o es que realmente no existe esa voluntad. Por lo tanto, tienen que eliminar cualquier incerteza que pueda haber en relación con esto, porque está creando preocupación.

En segundo lugar, creemos que la Administración pública debe planificar en función de las capacidades y las potencialidades. No entendemos, por tanto, esto de que quien quiera una autopista ferroviaria que la pida. Creemos que debe haber una iniciativa pública.

Por último, hoy el primer ministro de Portugal presentaba el trazado de la alta velocidad conexión Lisboa-Porto-Vigo, frente a lo que parece ser la propuesta del Gobierno español de priorizar la conexión Madrid-Lisboa. Para esa conexión faltan solo 15 kilómetros de actuación que corresponden al Gobierno español: Vigo-Tui-Valença. No es solo para viajeros, sino también para mercancías, y fundamental para el futuro de Galiza, pues Portugal es el primer país socio económico de Galiza. La pregunta es: ¿cuándo piensan hacer esta conexión?

Grazas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ferran Bel, tiene usted ahora la palabra.

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

Si me permite el secretario, antes de hacerle alguna alusión, voy a hacérsela al portavoz socialista —y, a pesar de ello, amigo mío— (**risas**) respecto a su nueva denominación de la Comisión de Transportes, que es comisión 'qué hay de lo mío', como todas las comisiones de esta casa. Yo, que vengo compartiendo con él desde 2016 esta Comisión, simplemente le matizaría el nombre: 'qué hay de lo mío' y especialmente de lo de Extremadura. (**Risas**).

Dicho esto, solo quiero agradecer al secretario su respuesta. Y respecto a 'qué hay de lo mío' en Tarragona, sé que usted lo conoce perfectamente, que es una solución compleja, difícil, pero nos congratula saber que se continúa trabajando para una solución que entendemos que no puede ser a corto plazo, pero que sí es importante que esté consensuada con las diferentes administraciones.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

No sé si conocen ese dicho que dice: hay que ver cómo es la gente, que va a lo suyo, y no como yo, que voy a lo que es mío. (**Risas**).

Pasamos ahora al Grupo Republicano. Doña Inés Granollers, tiene usted la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias.

Un poco de humor también va bien a después de dos horas aquí a tope.

Gracias por las respuestas. Entiendo que mis preguntas eran muy concretas; por tanto, las respuestas no podían ser para hoy, por eso le he comentado la opción de hacerlas más tarde, por escrito. En todo caso, las vamos a presentar nosotros por escrito, y más concretamente para cada obra, más que nada para saber, porque estamos convencidos de que el corredor mediterráneo es imprescindible.

Sí me hubiese gustado un poquito más de concreción sobre la inversión en el corredor mediterráneo y lo importante que es para su Gobierno. Nos sorprende que tengamos que hacer las obras a demanda. ¿Quién tiene que hacer la demanda? ¿Los ciudadanos? ¿Recogemos firmas para que se haga una línea de tren? ¿Las diputaciones? ¿Los ayuntamientos? ¿O lo deben hacer empresas privadas cuando ellas necesitan de una infraestructura que tendría que ser pública? Solamente si me pudiese responder a estas preguntas.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

¿El Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común? (**Denegación**). No va a hacer uso de la palabra.

Por el Grupo Parlamentario VOX, doña Patricia de las Heras, tiene ahora usted la palabra.

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

Señor secretario, me hubiera gustado que hubiera respondido a mis cuestiones. No he visto ni que nos hablara del comisionado del corredor atlántico ni de las consecuencias económicas de las exclusiones de las autopistas ferroviarias de Galicia, León o Asturias. La verdad es que pensaba que me iba a responder porque le vi tomando nota. Igual ha sido un error.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 26

A quien sí quiero responder es al portavoz del Grupo Socialista, porque él sí que me ha replicado. Bueno, para ellos son extrema derecha todos los que no piensen como ellos; en su día lo fueron los camioneros y nosotros lo somos cada día. Como he dicho, era raro que no recurrieran al triángulo de Franco —extrema derecha—, Putin y virus, y ha tenido que salir el portavoz socialista a sacarlo a pasear.

En relación con lo que has dicho sobre que votamos en contra del decreto de los camioneros, nosotros no tenemos la culpa de vuestra mala práctica legislativa. Tampoco sé a qué decreto te refieres, porque habéis sacado varios. Si te refieres a aquel en el que mezclabais la cartilla de racionamiento energético con los topes a la temperatura con las ayudas, votamos en contra, efectivamente, por este segundo motivo. Y si te refieres al que ponía un tope a la renta de los contratos de arrendamiento, votamos en contra por este segundo punto, evidentemente. Si legislarais bien, no tendríamos que votar en contra de normas que tienen medidas parcialmente aceptables.

Sin más, señor secretario, si en su contrarréplica ve bien contestarme a esas cuestiones, se lo agradeceré.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Celso Delgado tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señor presidente.

Señor Flores, bienvenido a esta Comisión. Le quería hablar del noroeste. Usted ha evidenciado cómo venimos hoy a decirle que no entendemos esa exclusión, que creemos que va más allá de que no aparezca en los mapas de Galicia, de Asturias o de León, y que ha provocado una auténtica tormenta mediática y política en Galicia. Nosotros hemos pedido la comparecencia de la secretaria de Estado y del autor del informe, del presidente de Ineco, para recibir explicaciones. Hoy recibimos algunas, usted nos habla de un mapa, y yo le quiero decir que la modernización de nuestra red ferroviaria convencional de mercancías es imprescindible para la competitividad. Ayer mismo los presidentes de las confederaciones empresariales de Asturias, de León y de Galicia se expresaban en este sentido, porque estar dentro de esos mapas y de esa planificación supone acceder a fondos comunitarios. No es indiferente, es muy trascendente, y por eso nosotros le instamos a que se rectifique.

No acertamos a entender por qué a día de hoy no se ha nombrado al comisionado del corredor atlántico cuando ya existe el del corredor mediterráneo y lo comprometieron el señor Ábalos y la actual ministra. No entendemos por qué no disponemos todavía del documento completo del Plan Director del Corredor Atlántico Noroeste; se esbozaron las líneas generales, pero no lo tenemos. No entendemos por qué no hay una interlocución con los gobiernos de las comunidades autónomas, que están muy interesados en estas infraestructuras, y eso hay que recuperarlo, así como con el sector de la logística y con los sectores empresariales. El noroeste peninsular no puede permanecer impassible ante las informaciones conocidas.

Dice usted que hay que estar a lo que la demanda reclame, pero ya tenemos la experiencia. En Galicia no teníamos alta velocidad y la gente no viajaba en los trenes. Tan pronto hemos tenido la infraestructura, la gente se ha volcado a los trenes. Aquí pasa lo mismo: si nosotros no tenemos vías preparadas para recibir las mercancías, para que puedan circular trenes de las llamadas autopistas ferroviarias, si no tenemos los gálibos en las líneas preparadas para su circulación, mal podremos generar una demanda, porque la demanda simplemente se apartará del ferrocarril. Estamos haciendo monumentales inversiones en los puertos gallegos. En el año 2017 iniciamos la conexión ferroviaria al puerto de Caneliñas, en Ferrol; estamos ahora ya con las obras del puerto de Punta Langosteira, que fue precedido de cantidad de trámites ambientales y de proyectos que vienen desde no sé cuántos años. Esto es lo que necesitamos, unos buenos puertos conectados ferroviariamente a una línea convencional. Esta línea de Monforte, de la que usted nos habla, está en obras pero van lentas, no hay la suficiente ejecución. Y sobre todo nos gustaría saber si los gálibos de los túneles que se están construyendo están preparados para P400 y para P420; esta es una información que demandamos.

Como ha hecho otro compañero, le instamos a que se ocupen de la salida sur de Vigo, de la conexión del puerto de Vigo. Asimismo, que se ocupen de la línea convencional de mercancías entre Ourense, Zamora y Medina del Campo, que ha quedado libre para el tráfico de mercancías y que puede ser también objeto de aprovechamiento si se hacen los apartaderos para trenes en la longitud exigible.

Sé que están en ello, pero, por favor, pongan también el foco en el noroeste. Queremos y luchamos por el Mediterráneo, pero España es un conjunto. Sé que ustedes no se van a olvidar pero, por si acaso, yo estoy aquí para recordárselo.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Concluimos con el Grupo Socialista. Tiene la palabra el señor César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Lo primero que quiero decir es que apoyo la propuesta de Ferran Bel; yo creo que podemos votarla por consenso en la Mesa de la Comisión.

Hay una cosa que nunca entenderé de la intervención que ha hecho el diputado del BNG, Néstor Rego, y es que no creo que para defender una infraestructura haya que poner en duda otras. Yo soy defensor de la conexión ferroviaria Oporto-Vigo porque creo que es buena para este país y creo que es buena para Galicia, pero también soy defensor de la conexión Madrid-Lisboa por Extremadura. Y además se repite una cosa que me resulta supercuriosa cada vez que se dice que para Portugal no es prioritaria esa vía y sí la del norte. Y me hago una pregunta: ¿cómo no es prioritaria para Portugal esa vía si está en construcción Évora-Elvas, que es una gran parte del trazado Madrid-Lisboa en la parte portuguesa? El año que viene o a principios del año siguiente estará terminado. Una plataforma para doble vía, con ancho ibérico para después cambiarlo a internacional, con alta velocidad y para pasajeros y mercancías. Creo que no hace falta poner en duda las infraestructuras de otros territorios para defender las propias.

Después, hay algo que creo que es importante, y que también el portavoz del PP ha remarcado. A la hora de definir si una infraestructura es o no necesaria no hay que tener en cuenta solo el contexto o las necesidades respecto a la actividad que puede haber, porque eso haría que en regiones donde no tenemos actividad industrial no tuviéramos infraestructuras logísticas porque no son necesarias, pero eso nos condicionaría permanentemente nuestro futuro. Entonces, yo creo que hay que buscar el equilibrio en el que las infraestructuras tienen que servir para algo, pues no puede haber infraestructuras que se queden en desuso, pero también tienen que servir como elemento de desarrollo. Y creo que ese equilibrio que tenemos que conjugar es el que tenemos que conseguir, y esto también tiene que ver con la defensa que siempre hace Ciudadanos de que sean los técnicos los que definan qué infraestructuras se tienen que hacer. Si los técnicos, por criterios técnicos y económicos, deciden las infraestructuras que se tienen que hacer, algunas regiones como la mía nunca hubieran salido de la situación de abandono que hemos tenido durante muchos años y nunca hubiéramos tenido la posibilidad de desarrollo. Tenemos que buscar ese equilibrio que creo que es imprescindible, y para eso está la política, para eso están comisiones como esta, para eso están los presupuestos y para eso está la política por encima de los técnicos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para terminar con la sesión de hoy y contestar a todas las preguntas de los que han intervenido, tiene la palabra el señor Flores, secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Flores García): Iba a decir algo de Extremadura, pero ya no sé qué hacer, si decirlo o no, porque a raíz de lo del ministro portugués... (**Risas**). Pero sí que quería decir algo sobre Vigo. Tenemos un grupo de trabajo constituido con Puertos del Estado y con Vigo para esa salida sur, que es importante y también es compleja, y estamos analizando cómo debe ser esa salida al sur, que, evidentemente, empalmaría y daría continuidad a lo que antes ha comentado sobre lo que el ministro portugués había expresado hoy en declaraciones.

Se ha hablado de la ejecución y, a veces, de las dificultades. Sí que es verdad —antes se me ha pasado— que ha habido algunos porcentajes de ejecución y algunos millones que no cuadran para nada con los datos; o sea, ahora entraremos en si son esos 54 que decía, pero sí que tengo que decir que no me parece que fuesen los reales de la ejecución que ha tenido lugar. Vamos, seguro que no. No sé si eran de una comunidad autónoma o de un punto concreto, porque, si es del conjunto del territorio nacional, no se ajustan. Con independencia de esto, los datos son datos y se pueden consultar cuando se quiera, pero sí que lo quería decir.

Evidentemente, la voluntad de ejecutar todas las infraestructuras que sean necesarias está, pero no para ser inutilizadas. Y aquí, quizá, cuando yo he hablado de la demanda, se puede haber malinterpretado eso de que la demanda se crea, no se crea, etcétera. La infraestructura para llevar mercancías está, con autopista ferroviaria o sin autopista ferroviaria; la infraestructura en muchos casos existe, es cuestión de que pueda surgir el que lo quiera. La autopista ferroviaria es verdad que busca un plus, pero esa infraestructura está y lo que hay que hacer es buscar la máxima eficiencia para aprovecharla. Y sí que estamos trabajando en una mejora de los gálibos y, evidentemente, en la actuación que se está haciendo en Ourense-Monforte-Lugo se está trabajando también en esos gálibos para su mejora.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 754

28 de septiembre de 2022

Pág. 28

Más allá del agravio, yo me refería a la demanda, sobre todo, porque me ha pasado muchas veces que alguien me dice: Es que queremos tal. Y yo le contesto: ¿dónde quieres ir? ¿Qué mercancía tienes? ¿Dónde la llevas? ¿La estás llevando en camión? Pues igual haz un recorrido más corto. Hay que poder concretar, porque, si no, nos movemos siempre en unos grandes discursos y, si no los concretamos, no acaba subiendo esa mercancía al tren, o sube pasada la frontera, que también ocurre. Por tanto, yo no quería expresarme en el sentido de que no hay que hacer nada. Hay que hacer y hay que mejorar, evidentemente, nuestra infraestructura, y tenemos el reto de los gálibos, pero, sobre todo, lo que hay que hacer es escuchar, y es lo que queremos hacer con esa oficina para poder centrar y focalizar recursos donde haya una demanda, sobre todo allá donde existe, sabiendo que, evidentemente, la demanda también se crea y que ha de ser a partir de una pequeña chispa y que luego todo avance.

Sobre el corredor mediterráneo, me he dejado antes Vilamalla y también es una actuación que hace en gran parte la Generalitat con CIMALSA de por medio, porque hay una actuación y estamos a punto de firmar un convenio para lanzarlo. Es evidente que en el corredor mediterráneo estamos trabajando en obras, además con unas afectaciones sobre las cercanías que han dejado en vía única todo un tramo Martorell-Castellbisbal, y se están haciendo todas unas obras que van desde Tarragona. Por tanto, si lo que desea la diputada son cifras pues, claro, yo puedo decirle que entre 2018 y 2022 se han licitado actuaciones por más de 3800 millones de euros: 2500 millones de euros adjudicados, 1300 millones de euros ejecutados. Se han puesto en servicio 233 kilómetros y más de 3600 millones de euros en licitaciones. Puedo dar todas estas cifras sobre el corredor mediterráneo, sobre cosas que se han hecho y podríamos dar también cifras similares para el corredor atlántico.

Igualmente, me ha gustado poder concretar proyectos pero también distinguir qué es realmente responsabilidad del Gobierno su ejecución, qué otras cosas han de hacer empresas particulares, lo que se necesita y qué otras corresponden al Govern de la Generalitat. Todo ello siempre con la colaboración —que antes también ha salido en algún momento— y con la interlocución con los territorios, que es total y absoluta. No hay ningún problema en interlocutar con todos los territorios, con todas las comunidades, algunas de las cuales incluso son también operadoras ferroviarias y tienen éxito. Por tanto, no hay ningún problema.

En cuanto al comisionado, este es un compromiso del Gobierno que cumplirá por usted tiene que buscar la persona adecuada en el momento adecuado. Por tanto, tomo nota de esta petición por parte de los grupos que ya conocíamos, por otra parte. Sobre todo vuelvo a insistir: no hemos excluido a nada, a nadie ni a ningún territorio. Quizás los mapas no nos han ayudado y han confundido, porque en la red transeuropea está Galicia y está el Principado. Se logró en 2021 que este último entrase porque en el original no estaba como corredor. Es un corredor a todos los efectos, para las ayudas y sin ningún tipo de problema. Así lo hacemos y así pedimos estas ayudas para los fondos. Por tanto, no hay ninguna duda de que son una parte del corredor desde 2021, cuando se incluyeron estas conexiones de La Coruña y Gijón. Fueron incluidas, por tanto, que no haya ninguna duda sobre eso.

En cuanto a la autopista ferroviaria, quizá tendremos que concretarlo mejor en este documento para así explicarlo mejor. A veces hay que explicarse para evitar esa sensación de agravio. Al final, yo les diría a los empresarios de León y a los de Asturias que hagamos un proyecto común sobre qué necesitan y sobre cómo impulsar. Hay una infraestructura fantástica en Asturias que será un túnel, que se inaugurará —la variante de Pajares— después de muchos años y que también significará un antes y un después para las mercancías. No hay ningún problema de gálibo, también lo debemos decir, y si hay algún problema en algún punto trabajémoslo. Creo que para poder alcanzar este objetivo, que tantas buenas intenciones no han podido llevar a cabo —y seguro que eran buenas intenciones por parte de todos—, necesitaremos también arremangarnos y trabajar en proyectos concretos porque de lo contrario no lograremos sacarlo adelante.

Hablaba de la interlocución y, sobre todo, de la demanda entendida de esta manera. No quería tampoco excluir territorios porque están, es que están dentro. No hemos excluido a nadie. No hay nadie excluido, están en la red transeuropea definidos. Por tanto, no hay nadie fuera. Estamos trabajando y se están haciendo inversiones en todos esos territorios para la mejora de las infraestructuras ferroviarias.

Con esto y por mi parte lo daría por acabado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Si no hay más asuntos que tratar, damos por acabada la sesión de hoy. Gracias y buenas tardes. Se levanta la sesión.

Eran las seis y treinta y cinco minutos de la tarde.