



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

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 112

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a ESTHER PEÑA CAMARERO

Sesión núm. 5

celebrada el martes 28 de mayo de 2024

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Modificación del orden del día	4
Preguntas:	
— Análisis del impacto que está generando la implantación del sistema de comercio de emisiones (EU ETS) desde enero de 2024 en el flujo de mercancías en los puertos españoles, así como el beneficio que está suponiendo para los puertos de Marruecos esta nueva exigencia climática	4
Autor: Rodríguez de Millán Parro, María José (GVOX) Mejías Sánchez, Carina (GVOX) Flores Juberías, Carlos (GVOX) Rueda Perelló, Patricia (GVOX) (Número de expediente 181/000193).	
— Ausencia del nuevo trazado de AVE de entrada a Galicia en la planificación de ADIF de la estación de Ourense (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/000972)	7
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx) (Número de expediente 181/000002).	
— Necesidad de realizar actuaciones de rehabilitación en el viaducto de Tremor (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/000966)	8
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx) (Número de expediente 181/000004).	

- Inversiones previstas en las conexiones ferroviarias en la costa mediterránea, en especial las conexiones Barcelona-Valencia y Valencia-Alicante 10
 Autor: Granollers Cunillera, Inés (GR)
 (Número de expediente 181/000145).
- Situación de la variante suroeste de Ciudad Real 12
 Autor: López Zamora, Cristina (GS)
 (Número de expediente 181/000183).
- Calendario de ejecución de cada una de las actuaciones pendientes para el Corredor Mediterráneo 14
 Autor: Gavin i Valls, Isidre (GJxCAT)
 (Número de expediente 181/000272).
- Valoración del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible del grado de ejecución presupuestaria de la autovía A-58, tramo A-66-Río Ayuela, en Extremadura 15
 Autor: Teniente Sánchez, Cristina (GP)
 Palencia Rubio, Héctor (GP)
 (Número de expediente 181/000064).
- Previsiones acerca de llevar a cabo una actuación integral en la N-435 ante el gran deterioro de la misma y, en su caso, partida presupuestaria y fecha de ejecución que tendría dicha actuación 17
 Autor: Verano Domínguez, Bella (GP)
 Llamazares Domingo, Esther (GP)
 Pastor Julián, Ana María (GP)
 Martínez Labella, Ana (GP)
 Teniente Sánchez, Cristina (GP)
 CruzGuzmán García, María Soledad (GP)
 Bravo Baena, Juan (GP)
 García Félix, Manuel (GP)
 Palencia Rubio, Héctor (GP)
 Herrero Bono, José Alberto (GP)
 Delgado Arce, Celso Luis (GP)
 Ramajo Prada, Óscar (GP)
 Beamonte Mesa, Luis María (GP)
 Cabezón Casas, Tomás (GP)
 Merino Martínez, Javier (GP)
 Rojas Manrique, Juan Antonio (GP)
 (Número de expediente 181/000122).
- Inversiones previstas, así como las efectuadas desde junio de 2018, en la red de carreteras de la provincia de Málaga 19
 Autor: López Cano, Ignacio (GS)
 (Número de expediente 181/000181).
- Estado de desarrollo en el que se encuentra el Estudio Informativo «Carretera N-320, Variante de Guadalajara y acondicionamiento de trazado», en la provincia de Guadalajara 20
 Autor: Rojo Blas, Alberto (GS)
 (Número de expediente 181/000184).
- Previsiones acerca de asumir por el Gobierno su responsabilidad ante la deficiente gestión de las líneas ferroviarias que conectan Cáceres y Badajoz con el resto de regiones españolas y en especial con Madrid 22
 Autor: Rodríguez de Millán Parro, María José (GVOX)
 Mejías Sánchez, Carina (GVOX)
 Flores Juberías, Carlos (GVOX)

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 3

- Hoces Íñiguez, Ignacio (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
(Número de expediente 181/000198).
- Previsiones y actuaciones del Gobierno para la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria ... 25
Autor: Peña Camarero, Esther (GS)
(Número de expediente 181/000229).
- Mejoras previstas en los servicios ferroviarios en Extremadura 26
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS)
(Número de expediente 181/000232).
- Avances llevados a cabo en el Pla Transformem Rodalies de Catalunya 29
Autor: Verdejo Vicente, Ferran (GS)
(Número de expediente 181/000233).
- Explicaciones del Gobierno a la ralentización y paralización de las obras y los proyectos de infraestructuras de carreteras estatales en la provincia de Ourense 30
Autor: Delgado Arce, Celso Luis (GP)
Palencia Rubio, Héctor (GP)
(Número de expediente 181/000234).
- Fecha para la llegada del primer tren de alta velocidad en servicio comercial con pasajeros a la estación de Almería 33
Autor: Martínez Labella, Ana (GP)
Sánchez Torregrosa, Maribel (GP)
Hernando Fraile, Rafael Antonio (GP)
(Número de expediente 181/000249).
- Actuaciones que tiene planificadas el Gobierno de España para mejorar las comunicaciones en tren y carretera de Ávila con la capital, incluido el cronograma temporal de ejecución que se plantea, y las mejoras en tiempo o coste que supondrían cada una para el usuario, así como previsiones acerca de bonificar a los usuarios como medida compensatoria, hasta que se equipare la situación de Ávila con el resto de las ciudades limítrofes a Madrid 35
Autor: Palencia Rubio, Héctor (GP)
Rodríguez Calleja, Patricia (GP)
(Número de expediente 181/000250).
- Previsiones acerca de seguir, tras la aprobación de la nueva Ley de Movilidad Sostenible, los mismos criterios con las revisiones de las Obligaciones de Servicio Público del transporte por ferrocarril, que los que se han seguido con las líneas de autobús que han supuesto que en Aragón 151 municipios dejaran de tener paradas, debiendo ser atendidas estas por las líneas autonómicas 38
Autor: Beamonte Mesa, Luis María (GP)
Navarro López, Pedro (GP)
Palencia Rubio, Héctor (GP)
González Bella, María del Mar (GP)
(Número de expediente 181/000251).
- Previsiones en el desarrollo y ejecución de la A-68 o autovía del Ebro a su paso por la provincia de Teruel 40
Autor: Herrero Bono, José Alberto (GP)
Clemente Muñoz, Raquel (GP)
(Número de expediente 181/000252)

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 4

Se abre la sesión a las diez y treinta y cinco minutos de la mañana.

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La señora **PRESIDENTA**: Se abre la sesión.

Buenos días, comenzamos la sesión de preguntas orales. Les quería hacer una propuesta inicial sobre una cuestión de orden. Si les parece bien, ya que de las diecinueve preguntas que hoy tenemos en el orden del día solamente una va dirigida al secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, cambiamos el orden para que no esté en medio y la pregunta número 9 pasará a ser la número 1. También es cierto que, para compaginar la sesión con todas las comisiones que hay, nos ha pedido algún otro miembro el cambio de orden de alguna pregunta, de tal manera que la número 19 pasaría a ser la número 2 y la 7... **(El señor Rego Candamil pide la palabra).**

Sí, señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: Yo también tengo una cuestión a las once y cuarto y mis preguntas son la primera y la segunda.

La señora **PRESIDENTA**: Pues bien, si les parece, sí que hacemos primero la del secretario, luego continuamos con las del señor Rego y luego con la propuesta de modificación de las demás. **(Rumores)**. Cuanto antes comencemos, ante terminamos todos.

PREGUNTAS:

— **ANÁLISIS DEL IMPACTO QUE ESTÁ GENERANDO LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES (EU ETS) DESDE ENERO DE 2024 EN EL FLUJO DE MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES, ASÍ COMO EL BENEFICIO QUE ESTÁ SUPONIENDO PARA LOS PUERTOS DE MARRUECOS ESTA NUEVA EXIGENCIA CLIMÁTICA.**

AUTOR: RODRÍGUEZ DE MILLÁN PARRO, MARÍA JOSÉ (GVOX)

MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)

FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)

(Número de expediente 181/000193).

La señora **PRESIDENTA**: Les recuerdo que, tal y como acordamos en la última sesión de la Mesa y portavoces, cada ponente tendrá cuatro minutos de intervención. Sin más dilación, comenzamos con la pregunta número 9, del Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

Buenos días. Gracias, secretario de Estado, por su comparecencia. En la Comisión Europea, se aprobó en julio de 2021 la reducción de las emisiones de gases invernadero en un 55 % para 2030 y fijó para 2050 cero emisiones. Esto está alineado con el Pacto Verde Europeo, pacto al que VOX votó en contra porque atenta contra los intereses de nuestro sector primario, de la industria, del transporte y de la clase media trabajadora. Pacto al que PP y PSOE votaron a favor, como hacen en nueve de cada diez ocasiones. En esta cuestión, la Autoridad Portuaria de Algeciras —hago mención de ello— le mostraron su disconformidad con esta nueva normativa, porque es cierto que perjudica a los puertos del sur de Europa; le avisaron de fuga de escalas a puertos cercanos no europeos para reducir el pago, como es el caso del puerto de Marruecos; y le hablaron de pérdida de competitividad. Y aunque hoy los escucharé hablar de que algunos puertos han crecido, como es el caso de Málaga en el último trimestre, la realidad es que en 2023 el desplome del tráfico fue de un 42,6 %. Llama especialmente la atención la caída que se produce en la parte de contenedores, que cae un 87 %. Aunque dirán que ha crecido no es verdad, porque la realidad de la crisis geopolítica está haciendo que algunos puertos tengan más actividad como consecuencia de esa crisis del mar Rojo, que ha obligado a las navieras a elegir rutas más seguras.

Por tanto, teniendo en consideración que desde Europa se están determinando políticas que están perjudicando nuestra industria; teniendo en consideración que la realidad es que el puerto de Tánger ha desbancado a Algeciras como líder del Mediterráneo, confirmando las sospechas que tanto las autoridades portuarias como VOX advirtieron, y teniendo en consideración que estas políticas de PSOE y PP en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 5

Europa con tintes ecologistas están lastrando nuestra competitividad, me gustaría que hiciese una valoración sobre ello, en cuanto a —y esta es la pregunta— qué impacto real ha tenido. Porque, sabiendo que el transporte marítimo se enfrenta a una nueva situación geopolítica, el impacto de la pandemia de la COVID 19 —de la que aún estamos arrastrando las consecuencias—, la subida de los carburantes, la subida de la inflación y la dificultad para fabricar nuevos contenedores, si queremos que, por favor, nos dé esas explicaciones. Resulta que estamos en un momento en el que las políticas que están dictadas desde Bruselas, apoyadas por PP y PSOE, son políticas contrarias a los intereses de España, y esto lo evidencia. Repito, el puerto de Algeciras ha sido desbancado por el puerto de Tánger. Hay que recordar la alta tasa de desempleo en Algeciras. Por tanto, Algeciras necesita actividad en su puerto, como muchos puertos de España.

Es cierto que es el momento de hacer una reflexión porque estamos muy cerca de esas elecciones del 9J, y aquí se nos ataca —y hoy quizá escucharé decir de nuevo que VOX es antieuropeo—, pero la reflexión es que no hay nada más antieuropeo que votar a favor de las políticas que están destrozando la vida de las clases medias europeas y de los trabajadores, y lo que se debería hacer, con responsabilidad y compromiso, es defender los intereses de España. Qué menos que los políticos españoles defiendan los intereses de España, con tesón y con determinación, y no lo que se ha hecho en estos últimos cinco años y no solo desde Bruselas, sino también por el Gobierno de España.

Así pues, sin más, queremos saber la verdad —no maquillada, la verdad— sobre el impacto que está generando esa implantación del sistema de comercio de emisiones en el flujo de mercancías en los puertos españoles, teniendo en consideración que se están beneficiando puertos de países como Marruecos y Rusia.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, muchas gracias.

Tiene la palabra el señor secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo. **(Rumores)**.

Nos comentan los técnicos que hay un problema con la grabación y nos piden que esperemos cinco minutos. **(Por problemas técnicos se interrumpe la sesión.—Pausa)**.

Muy bien. Si les parece, reanudamos la Comisión. Vamos a repetir la pregunta, para que todos tengan derecho a oír su intervención, así que comenzamos de nuevo con la pregunta del Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra la señora Rueda por cuatro minutos.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias, señora presidente.

Bienvenido y gracias por su comparecencia, secretario de Estado. La Comisión Europea aprobó en julio de 2021 una reducción de emisión de gases invernadero en un 55% para 2030 y fijó para 2050 cero emisiones. Esa es una propuesta alineada con el Pacto Verde Europeo, el cual es contrario a los intereses del sector primario, de la industria, del transporte y de las clases medias trabajadoras. Pacto Verde Europeo al que VOX votó en contra mientras que PP y Partido Socialista votaron a favor, les recuerdo hoy en esta Comisión que PP y PSOE votan lo mismo en Europa nueve de cada diez veces.

Resulta que autoridades portuarias como la de Algeciras mostraron su disconformidad con esta nueva normativa, que ya alertó de que perjudicaría a los puertos del sur de Europa, y les avisaron de fuga de escalas a puertos cercanos no europeos para reducir el pago, puertos como el de Marruecos, que no se ve obligado a realizar este pago. También les avisaron de la pérdida de competitividad. La Autoridad Portuaria de Málaga reconoció el desplome del tráfico un 42,6% en 2023 y especialmente llamativa es la caída que se produce en la parte de contenedores, que cae un 87%. Entiendo que hoy el diputado socialista por Málaga le hablará de los datos buenísimos de 2024, pero no ha crecido por seguridad jurídica, no ha crecido por una normativa europea que beneficia a los puertos españoles, no ha crecido porque le hayan mejorado las condiciones y, por tanto, haya menos gravámenes; ha crecido porque la realidad es que algunos puertos tienen más actividad como consecuencia de la crisis del mar Rojo, que ha obligado a las navieras a elegir rutas más seguras.

Por tanto, teniendo en consideración este sistema de comercio de emisiones, que lo que está haciendo tras su implantación es reducir de manera sistemática el flujo de mercancías a los puertos españoles, ¿cuál es el impacto que ha valorado el Gobierno, teniendo en consideración que lo que está haciendo esto es beneficiar a puertos como el de Marruecos? Esta nueva exigencia climática beneficia a puertos como el de Marruecos, y la realidad es que el puerto de Tánger ha desbancado a Algeciras como líder del Mediterráneo durante 2023. Esto confirma las sospechas que tanto las autoridades portuarias como VOX advirtieron. Estas políticas con falsos tintes ecologistas, apoyadas por socialistas y populares europeos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 6

están lastrando la competitividad de nuestras empresas. No hay nada más antieuropeo que votar a favor de políticas que están destrozando las condiciones de vida de las clases medias europeas. Lo que deberían hacer desde el Reino de España y desde Bruselas es defender la prosperidad y los intereses de los españoles con tesón y con determinación, como hemos demostrado en Europa y en España estos últimos meses y años. Porque el transporte marítimo se enfrenta a una nueva situación geopolítica, se enfrenta a las consecuencias que tuvo el impacto de la pandemia de la COVID-19, se enfrenta a la subida de carburantes, se enfrenta a la inflación y a la dificultad para fabricar nuevos contenedores y se enfrenta a políticas dictadas desde Bruselas, políticas apoyadas por el Partido Popular y PSOE en Bruselas, que son decisiones contrarias a los intereses de España. Mientras, tenemos al puerto de Tánger creciendo, tenemos puertos como los de Rusia creciendo y tenemos a una China que crece mientras nuestra industria desaparece.

Por tanto, secretario de Estado, nos gustaría que nos dijese cuál es ese impacto y si el Gobierno lo ha medido en términos reales.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Rueda.

Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, señora Rueda. Lo ha dicho usted y es cierto. A fecha de hoy es difícil determinar un impacto exacto de la entrada en vigor de la inclusión del transporte marítimo en el sistema europeo de derechos de emisiones porque, como bien sabe, el sector del transporte marítimo está involucrado ahora mismo en una coyuntura derivada de la geopolítica en torno al mar Rojo y los ataques que las fuerzas hutíes están realizando a los tránsitos de buques con destino al Canal de Suez, cuestión que ha hecho que se desvíe gran parte del tráfico bordeando África. Esto ha supuesto una distorsión del tráfico general que venía dándose en el transporte marítimo.

Quiero decirle que en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible somos bien conscientes de que una normativa que aborda regionalmente la descarbonización del transporte marítimo tiene un riesgo de fuga de carbono y, por eso, ya desde el momento en el que se inició la negociación de esta directiva, hemos intentado —y conseguido— que se introdujeran medidas que, sin afectar al objetivo último de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, permitieran salvaguardar los intereses del sector marítimo y portuario y, especialmente, evitar una merma de la competitividad de los puertos europeos respecto de los puertos cercanos al territorio europeo, en concreto y en nuestro caso los puertos del norte de África.

En consecuencia, el expediente de la directiva que incluía el transporte marítimo en el sistema de comercio de emisiones de la Unión Europea reconocía este riesgo de fuga de carbono, establecía la posibilidad de modificar la normativa si se identificaban estas situaciones de fuga de carbono e introdujo un concepto, a petición española, que es el de puerto transparente, de manera que estos puertos que compiten directamente en tránsito de transbordo de contenedores con puertos europeos tengan un tratamiento idéntico en las mercancías que tienen como destino la Unión Europea. Además, en ese sentido, estamos promoviendo medidas que supervisen el impacto de la inclusión del transporte marítimo en el sistema de comercios de emisiones. Estas medidas y esa evaluación del impacto deben hacerse en el marco europeo. Prueba de ello es que en la reunión informal de ministros de Transporte organizada por la Presidencia belga el pasado 4 de abril e impulsada desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible del Gobierno de España, que contó con la participación de diecisiete Estados miembros, se presentó una propuesta de declaración en la que se proponen una serie de criterios de vigilancia del impacto del ETS que evite, precisamente, las fugas de carbono, que es el objetivo último de esta normativa, por la desviación de tráfico y por una cuestión que también nos preocupa, si cabe, un poquito más, que son las infraestructuras. Porque, al final, los tráfico, especialmente en lo relativo a tráfico interoceánicos de portacontenedores, siguen a la infraestructura, a la terminal y es casi más importante vigilar dónde se realizan las inversiones de los terminalistas que ver el desvío puntual de una línea que no muestra una tendencia general. No obstante, vamos a hacer un seguimiento detallado —esa es nuestra intención— de la situación para asegurarnos de que la sostenibilidad del transporte marítimo y la reducción de emisiones no afectan a la competitividad de nuestros puertos.

En concreto, sobre los datos de tráfico marítimo, querría decirle una cosa. Es verdad que el puerto Tánger Med superó a Algeciras el año pasado, 2023, en tráfico de contenedores, pero lo cierto es que no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 7

creo que se le pueda achacar esa consecuencia a la implantación de una normativa como la del ETS, de inclusión del transporte marítimo en el comercio de derechos de emisión de la Unión Europea, que ha entrado en vigor en enero de 2024. Creo que es temprano todavía para establecer esa causalidad.

Por último, con respecto a la ambición del programa de descarbonización del transporte marítimo en la Unión Europea, le tengo que decir que no es solo una cuestión de la Unión Europea. En julio del año pasado, la Organización Marítima Internacional, en la que países como India, China o Estados Unidos tienen voz y voto y deciden los objetivos de descarbonización del conjunto del transporte marítimo a nivel mundial, estableció unos objetivos que no son idénticos, pero, desde luego, al menos en los niveles de ambición, los mismos que los que tiene el Pacto Verde Europeo respecto de la descarbonización del transporte marítimo. Salvo por el decalaje en los calendarios de implantación de uno y otro, la meta final, que es la descarbonización del transporte marítimo, es ya un objetivo compartido a nivel global.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor secretario general.

— AUSENCIA DEL NUEVO TRAZADO DE AVE DE ENTRADA A GALICIA EN LA PLANIFICACIÓN DE ADIF DE LA ESTACIÓN DE OURENSE (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/000972).

AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)

(Número de expediente 181/000002).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 1 del orden del día, del señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL: (Comienza su intervención en gallego)**. Y ahora la versión en castellano. En las informaciones que tenemos, en relación con los planes de ADIF de la estación de Ourense, no figura la ejecución del último tramo de alta velocidad de la llamada variante de Ourense entre Seixalbo y la propia estación. En diversas iniciativas que presentamos se nos confirma por parte del ministerio que se está trabajando activamente en el tramo entre Taboadela y Seixalbo, pero no en el tramo siguiente, que nos parece imprescindible porque sería independizar la línea de alta velocidad de la línea tradicional con vía única, la tradicional Ourense-Zamora con vía única, para una doble vía electrificada que permitiese mantener la alta velocidad hasta la propia estación de Ourense. Esa preocupación es mayor porque en la presentación que el día 16 el ministro de Transportes hizo de las actuaciones vinculadas al corredor atlántico de mercancías se habla del primer tramo, Taboadela-Seixalbo, pero no del siguiente, Seixalbo-Estación de Ourense. Por lo tanto, queremos que el ministerio aclare, para disipar la preocupación lógica y razonable que existe en Galicia y que existe en Ourense, si se va a ejecutar ese tramo y, al mismo tiempo, si hay alguna previsión de modificar el ancho ibérico para ancho internacional en el resto de las vías de alta capacidad en Galicia.

Muito obrigado.

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

Tiene la palabra —bienvenida— la secretaria general de Transporte Terrestre.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, como es mi primera intervención en esta sesión de control en el Congreso desde que he sido nombrada secretaria general de Transporte Terrestre, permitidme daros las gracias por estar aquí y os comento que es un gran honor estar en esta sesión.

Sobre la entrada a Ourense, desde luego, no es en absoluto un punto débil para el servicio ferroviario de alta velocidad y de alta calidad, del que ya disfrutan y por el que deberíamos felicitarlos. La entrada en servicio la pasada semana de los trenes Avril de Talgo es una muestra de ello. Yo creo que si hay en España un ejemplo de lo que está suponiendo la alta velocidad y de la mejora de los servicios de alta velocidad es precisamente su comunidad autónoma. En concreto, la ciudad de Ourense es por méritos propios un nodo de la movilidad ferroviaria y de la alta velocidad en Galicia. Ya ha llegado la alta velocidad a Ourense. Los principales hitos son la puesta en servicio del tramo entre Zamora y Pedralba y la puesta en servicio del tramo Pedralba-Taboadela —perdonad si no digo bien los nombres— de la línea Madrid-Galicia en diciembre de 2021. Es decir, ya llevamos varios años con alta velocidad en la ciudad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 8

Ourense. Además, está en marcha el proyecto de integración urbana, que cambiará todo el entorno de la estación y de la playa de vías en Ourense, y el 17 de mayo —hace diez días— se han iniciado las obras de ampliación y remodelación de la nueva estación intermodal; o sea que en realidad estamos invirtiendo en la ciudad.

Se está avanzando en la modernización integral de la línea convencional Ourense-Monforte de Lemos-Lugo, con una inversión de más de 640 millones de euros; son 117 km de alta velocidad. Ya está prácticamente la inversión movilizada por completo y se reforzará la capacidad y la fiabilidad. Se está avanzando en la variante exterior, que también es un ejemplo de lo que estamos haciendo en la ciudad de Ourense, donde hay una inversión en marcha de más de 125 millones de euros. Al final, como bien saben sus señorías, las obras ferroviarias son muy caras y lentas; o sea, tenemos unos plazos muy amplios de implementación, pero no son un fin en sí mismas. El fin que tenemos es dar el mejor servicio a la ciudadanía y que realmente la ciudadanía de Ourense, la ciudadanía de Galicia, pueda disfrutar de un servicio de alta calidad. En este caso, concretamente en Galicia, los resultados son palmarios, tanto por la situación actual como por la futura. Estamos invirtiendo muchos cientos de millones de euros en la comunidad y cuando finalicen las obras de la estación intermodal de Ourense y de la variante exterior que están en marcha, se va a reducir aún más los tiempos de viaje.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— NECESIDAD DE REALIZAR ACTUACIONES DE REHABILITACIÓN EN EL VIADUCTO DE TREMOR (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/000966).

AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000004).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 2 del orden del día, también del señor Rego Candamil, que tiene cuatro minutos.

El señor **REGO CANDAMIL: (Comienza su intervención en gallego)**. En relación con el viaducto de Tremor, queremos saber acerca del proyecto del ministerio para reparar los daños que en principio se detectan en la estructura del viaducto, algo que nos preocupa porque tiene el mismo procedimiento constructivo que el de O Castro, que colapsó en su día. Se detectaron también problemas en otros dos viaductos con un procedimiento constructivo similar, el de Allariz y el de A Valenzá, en la A-52. Por lo tanto, queremos saber si las obras que inició el ministerio —entendemos que por urgencia— se están desarrollando como estaba previsto, si hay algún riesgo para la circulación por esa vía, cuándo está previsto finalizar esas obras y si todos los trabajos se están desarrollando de manera que se pueda garantizar el pleno uso de la A6 y también la seguridad de todas las personas que la utilizan, de la A-6 y a la A-52, porque, como digo, hacía referencia también a esos dos viaductos en Allariz y en A Valenzá.

Por último, queremos que el ministerio cumpla con el compromiso de acabar en tiempo y forma en este año 2024, tal y como se comprometió en el acuerdo de investidura con el BNG, entre otras cosas, el viaducto de O Castro en sentido A Coruña y la reparación integral del firme de la A-6, porque en distintos tramos, especialmente en la provincia de Lugo y también en A Coruña, por ejemplo en la zona entre Arteixo y la AP-9, el estado del firme no es el adecuado para garantizar la seguridad de esa vía.

Muchas gracias. *Muito obrigado*.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rego.
Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Primero comentaré que las obras y las actuaciones en el viaducto de Tremor ya comenzaron en marzo del año pasado, en marzo del año 2023. Se iniciaron con trabajos de impermeabilización y mejora del drenaje del viaducto, como se recoge en la declaración de emergencia que se realizó de los trabajos de inspección especial y evaluación del nivel de seguridad del viaducto. Las obras se están ejecutando con un procedimiento de emergencia, efectivamente. Además, el pasado 24 de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 9

mayo mediante resolución —también el otro día— se ha procedido a aprobar una ampliación de la declaración de emergencia precisamente para realizar una serie de actuaciones complementarias, entre las que se encuentra la ampliación de las obras de impermeabilización y drenaje de la estructura. Estamos auscultando de manera constante el viaducto. O sea, se están extrayendo muestras para ensayos, se están tomando datos de monitorización de la infraestructura precisamente para una mejor comprensión del estado y el comportamiento de esta que permitan una evaluación certera, así como el análisis de distintas opciones de reparación del viaducto y la propuesta final de reparación.

Los análisis estructurales y el control de los resultados obtenidos mediante monitorización instalada por el momento nos garantizan que la seguridad estructural es suficiente. No tenemos el mismo problema que con el de O Castro. En cualquier caso, con los datos que se están obteniendo del sistema de monitorización se están realizando estudios técnicos que definirán en algún momento las actuaciones a realizar y los desvíos de tráfico necesarios. En la actualidad, este sistema de monitorización continuo nos permite controlar en tiempo real la respuesta estructural y establecer un sistema de alertas ante una anomalía en la respuesta que nos permita cortar el tráfico si fuera necesario para no tener que lamentar ningún problema, que fue similar a lo que pasó en el viaducto de O Castro, que en realidad se pudo detectar con antelación. La monitorización que estamos realizando ahora mismo de manera continua comprende la fuerza en los cables —estamos monitorizando cuarenta y cuatro cables mediante acelerometría de alta precisión— y, además, estamos realizando la medición de la flecha en el centro del vano, en una muestra de diez vanos del viaducto. La flecha es lo que mide la deformación en sobrecargas por la flecha instantánea o por efectos térmicos o a largo plazo. Se mide también en continuo el movimiento en cabeza de las diez pilas para estar completamente seguros de que el viaducto tiene las condiciones de seguridad suficientes, y se ha monitorizado la respuesta en mamparos. Todos los registros de estas mediciones se transmiten a una plataforma de gestión de la información de puentes monitorizados de la Red de Carreteras del Estado y gracias a este sistema de monitorización —lo repito porque creo que es importante—, si se produce cualquier incidencia, podríamos tener la información con suficiente antelación para establecer medidas de seguridad necesarias.

Con esos análisis que estamos haciendo, y con el control de los resultados, se están realizando estudios técnicos de las distintas opciones de rehabilitación. Por el momento no se han finalizado y no se ha definido aún la propuesta final de reparación. Es cierto que la tipología del viaducto es como la del de O Castro y ambos se encuentran sometidos a unas condiciones similares, tanto ambientales como de tráfico, pero eso no significa que el estado de conservación sea el mismo. Al final, hay muchas incidencias que delimitan el estado de conservación del viaducto y, por tanto, el estado estructural no es equiparable en ningún caso. En cualquier caso, el ministerio, a través de la Dirección General de Carreteras, realiza de manera constante una inspección de todas las infraestructuras y de todas las estructuras que forman la Red de Carreteras del Estado conforme a la normativa interna que tenemos y a partir de dichas actuaciones se programan las actuaciones que se llevan a cabo en cada caso, que pueden ser muy variadas. En algunos momentos no se requiere ninguna actuación y simplemente se programa la siguiente inspección, se realizan labores de mantenimiento ordinario o se puede requerir la reparación de elementos estructurales, como está ocurriendo en el viaducto de Tremor y como ocurrió en su momento en el viaducto de O Castro.

Es cierto que la A-6 es una de las autovías de primera generación y una de las vías de comunicación principales dentro de la Red de Carreteras del Estado y requiere un continuo esfuerzo inversor. El ministerio, de verdad, está trabajando para implementar y para mantenerlas en óptimas condiciones de mantenimiento y de seguridad. Por darle algunos datos, desde que hemos finalizado las actuaciones de conservación en la A6 por valor de 42,6 millones de euros en el año 2018, tenemos actualmente en ejecución obras por importe de 117 millones de euros en toda la A-6, además de tener licitadas obras por importe de otros 12 millones. Esto es, tenemos muchas obras ejecutadas. Concretamente en Lugo —las cantidades las tengo aquí—, finalizadas en el año 2018, tenemos financiadas obras de conservación por valor de 9 millones de euros; en ejecución, por valor de más de 12 millones de euros y planificados casi otro medio millón de euros de conservación y mantenimiento de las infraestructuras. Y en cuanto al viaducto de O Castro, por el que me preguntaba también, las obras van al ritmo esperado y confiamos en tenerlas terminadas a finales de este año.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 10

- **INVERSIONES PREVISTAS EN LAS CONEXIONES FERROVIARIAS EN LA COSTA MEDITERRÁNEA, EN ESPECIAL LAS CONEXIONES BARCELONA-VALENCIA Y VALENCIA-ALICANTE.**
AUTOR: GRANOLLERS CUNILLERA, INÉS (GR)
(Número de expediente 181/000145).

La señora **PRESIDENTA**: La siguiente pregunta, atendiendo a las peticiones que nos han hecho de modificación, sería la número 5, de la señora Granollers Cunillera.

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

Le agradezco el cambio y quería preguntar si podemos hacer dos turnos de pregunta. O sea, puedo hacer un turno dentro de los cuatro minutos que me tocan...

La señora **PRESIDENTA**: Puede utilizar sus cuatro minutos como considere.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Vale, pues lo voy a partir en dos.

A raíz del anuncio, a finales del mes de abril, de las nuevas líneas de tren de alta velocidad que conectaban Madrid con Logroño y Teruel, nuestro grupo parlamentario quiere trasladar también su inquietud en relación con las conexiones de alta velocidad entre Barcelona y el país valencià o València y Alacant, conexiones que hoy por hoy no existen, aunque los gobiernos de las comunidades autónomas, tanto de Cataluña como del país valencià, y las formaciones políticas de los territorios lo han pedido en reiteradas ocasiones por el hecho de que es una de las peticiones recurrentes de los ciudadanos de estas grandes ciudades, que ven que sus necesidades de movilidad no están cubiertas por parte de la Administración estatal. Por tanto, queremos saber cuáles son las inversiones previstas en las conexiones ferroviarias en la costa mediterránea, en especial en las conexiones entre Barcelona y València y València y Alacant.

Pero tenemos más inquietudes, y creo que no le sorprenderá. Creo que es de justicia, como diputada de Esquerra Republicana, pero sobre todo como ciudadana de Cataluña y usuaria de cercanías, que haga mención al despropósito vivido el pasado 12 de mayo con los servicios de los que el Estado es responsable, un caso que evidencia la falta de transparencia de Renfe y ADIF, quienes no publican con regularidad los datos de incidencias y averías, ya que las últimas de las que disponemos son de 2022. En 2022 hubo 831 incidencias graves, que son las que superan más de cien minutos de retraso, y esto significa más de dos incidencias al día, pero este año es mucho peor porque, según una publicación de *El Periódico* de 6 de mayo, tenemos hasta abril 373 incidencias, lo que supone tres por día. En esta línea, como dato muy interesante de la Generalitat de Catalunya, nos encontramos con que entre 2011 y 2023 los minutos de retraso que provocan las incidencias se han doblado, pasando de doscientos a cuatrocientos minutos en 2023. Este caos impacta gravemente en la vida de la ciudadanía y tensiona al máximo el sistema de transporte público de la Generalitat, puesto que este cúmulo de incidencias genera que haya más demandas —hasta un 30% en hora punta— de otros servicios de transporte. Todo está asumido únicamente por el Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya. Además, sabemos que la Cambra de Comerç de Barcelona dice que esta mala afectación económica es tan dramática como insostenible, porque estamos hablando de que solo las incidencias graves de enero a abril de 2023 supusieron un impacto negativo de más de 13 millones de euros. Y para acabar con mi primer turno, también quiero recordarle que, según datos oficiales de Renfe y ADIF, solo una de cada tres incidencias se debe a elementos externos al servicio y a la infraestructura, es decir, dos de cada tres averías son culpa directa de la falta de inversión por parte de ADIF y de Renfe en Rodalies de Catalunya.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Empiezo con las inversiones en el corredor mediterráneo. Estaba pidiendo cifras, y yo creo que hay que dar algunos datos previos para contextualizar esta pregunta. Ahora mismo tenemos más de setecientos kilómetros de vías en obras entre Almería y la frontera francesa. Desde 2008 se han puesto en servicio 630 kilómetros y desde 2018 hasta la fecha ha aumentado la longitud del corredor mediterráneo en 311 kilómetros. En cuanto a las inversiones por las que usted pregunta, puedo decirle que desde junio de 2018 hasta enero de 2024 se han ejecutado más de 3450 millones de euros en todo el corredor y que vamos a recibir más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 11

de 3000 millones de euros de ayudas europeas específicamente para el corredor mediterráneo, porque el Gobierno de España ha luchado para que se incluyera el corredor mediterráneo como una de las redes básicas dentro de las redes de transporte TEN-T. Yo creo que las cifras hablan por sí mismas, pero, más allá de valoraciones cuantitativas, hay un valor cualitativo.

En relación con las obras en el corredor mediterráneo, y en particular entre Barcelona y Valencia y entre Valencia y Alicante, vamos a dotar de ancho europeo, de ancho internacional, de ancho estándar a todo el tramo, tanto para pasajeros como para mercancías. Esto —y creo que alguna vez se ha dicho— ya no es una evolución, sino una revolución en el transporte, especialmente en el transporte de mercancías en el Estado español. Por un lado, porque priorizamos las conexiones con el resto de Europa; por otro, porque abrimos la puerta a nuevos servicios en un sistema urbano mediterráneo en el que Barcelona y Valencia son claves. Le puedo confirmar que las conexiones ferroviarias entre Barcelona y Valencia y entre Valencia y Alicante son absolutamente prioritarias y los recursos que se están desplegando lo demuestran.

Y con respecto al tema de rodalies, el ministro dio una rueda de prensa para explicar las incidencias acaecidas el día 12 de mayo en la red de rodalies, debidas a lo que parece ser un robo o un sabotaje —no se sabe bien— en la estación de Montcada Bifurcació, y me remito a sus declaraciones acerca de lo que ocurrió ese día.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra por un minuto veinte.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias.

Es cierto, no vamos a negar que se está haciendo una inversión, pero esta inversión no es suficiente debido a las desinversiones que ha habido durante décadas, en las que hemos estado sin hacer nada, y todavía continuamos en esta línea porque nunca se ejecuta el cien por cien de lo que tenemos presupuestado. O sea, lo que está presupuestado ya no llega a las inversiones mínimas y si, además, se ejecutan por debajo del 50 %, es muy difícil que podamos priorizar o que tengamos bien estas infraestructuras. Sabemos que venimos de años donde se ha priorizado la alta velocidad y las consecuencias las vemos ahora en rodalies. Por otro lado, celebramos el corredor mediterráneo. Me imagino que todas estas inversiones son en mercancías, porque estamos muy lejos de cumplir los objetivos de la Unión Europea de tener un 17 % de transporte en mercancías.

Veo que se me acaba el tiempo y quiero decir que el tema del robo del 12 de mayo es por falta de infraestructuras en las vías y, por favor, pedimos que por lo menos se hagan las inversiones que hay presupuestadas.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Yo creo que desde 2018 se están implementando muchísimas medidas y muchos proyectos y se están ejecutando obras en el corredor mediterráneo no solamente para mercancías, sino también para personas. No es únicamente una cuestión de mercancías, aunque es cierto que tenemos el compromiso de intentar aumentar la cuota de transporte de mercancías por ferrocarril en los próximos años. En cualquier caso, en los dos tramos que usted comentaba al principio, Barcelona-Valencia y Valencia-Alicante, se está instalando el ancho estándar entre Castellón y Tarragona. Sabéis que es la implementación del tercer carril, que además permitirá la conexión Barcelona-Valencia en ese ancho, fundamental para mejorar los tiempos de viaje, que ahora mismo se ven afectados, precisamente, porque en algunos tramos circulamos en vía única y porque se comparte la vía entre servicios de cercanías y servicios de larga distancia. Está en marcha, además, el plan para mejorar la conexión gracias al túnel pasante de Valencia —se anunció hace pocos meses que es una de las conexiones fundamentales del corredor mediterráneo—, así como la nueva plataforma entre Valencia y Castellón, precisamente para separar los tráficos. Se cuadruplicarán las vías en un futuro cuando se puedan separar los tráficos de mercancías y cercanías por la vía actual y la alta velocidad por la nueva infraestructura. Y la infraestructura entre Valencia y Alicante se va a cambiar también completamente al pasar a ser una conexión de alta velocidad, permitiendo en su caso tener un servicio de media distancia en alta velocidad, como hay en otras comunidades autónomas, entre Castellón, Valencia y Alicante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 12

El corredor mediterráneo, además, transcurre hasta Almería —creo que hay una pregunta también sobre la alta velocidad de Almería— y precisamente ahora se está trabajando en la conexión con Murcia y Almería. Se van a conectar más de diez ciudades de cien mil habitantes y se va a facilitar el paso de mercancías por ferrocarril por todo el eje productivo del Mediterráneo. El pasado martes, en Consejo de Ministros, se aprobó la licitación para la ampliación de vías en ancho estándar de cuatro a diez en la estación de Alicante para prepararla para todos los nuevos servicios que va a recibir del corredor mediterráneo. Ahora mismo las vías que hay son suficientes para la conexión actual, pero necesitamos ampliar la capacidad de las estaciones. Y hace dos semanas fue la conexión de mercancías la que aprobó el Consejo de Ministros: la puesta en marcha del ancho mixto entre Alicante y la estación de La Encina.

No sé el tiempo que tengo...

La señora **PRESIDENTA**: Poco.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): ¿Poco ya? Pues poco más. Se está actuando por tramos. Creo que, precisamente, todo el dinero que se está invirtiendo en el corredor mediterráneo es una muestra del Gobierno de la apuesta por este corredor, tanto para mercancías como para personas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

— SITUACIÓN DE LA VARIANTE SUROESTE DE CIUDAD REAL.

AUTOR: LÓPEZ ZAMORA, CRISTINA (GS)

(Número de expediente 181/000183).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con una de las propuestas de modificación, sería la pregunta número 7 de la señora López Zamora.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Muchas gracias, presidenta.

Bienvenida, secretaria general de Transporte Terrestre a esta tu Comisión. Hoy nos encontramos aquí para abordar un tema de vital importancia para el futuro de Ciudad Real, como es la urgente necesidad de llevar a cabo el proyecto de la variante suroeste. Este proyecto no es solo una infraestructura vial, es una inversión en el bienestar, la seguridad y el desarrollo económico de la ciudad. Esta variante conectará la A-41 con la N-430. Actualmente, todo ese tráfico pasa por las rondas interiores de la ciudad, por lo que conlleva numerosos problemas, afectando, desde luego, a la calidad de vida de nuestra ciudadanía. Por eso, es fundamental destacar las ventajas que tendría desarrollar esta infraestructura. La variante suroeste proporcionará una ruta alternativa crucial, desviando el tráfico pesado y de paso fuera del centro urbano, aliviando la congestión y mejorando la movilidad para todos. También debemos atender a que la congestión no solo es una molestia, sino un peligro real. Dicha conexión, además, creará rutas más seguras, tanto para conductores como para peatones. Por lo tanto, es imperativo que prioricemos la seguridad de nuestros ciudadanos. El proyecto de la variante sur también contempla medidas para la protección del medio ambiente; al reducir los atascos y el tiempo que los vehículos pasan por la ciudad, se disminuirá la emisión de gases contaminantes. Por otra parte, el desarrollo de esta infraestructura es un motor esencial para el crecimiento económico; mejorando la eficiencia del transporte de mercancías, conseguiremos también atraer nuevas inversiones. Finalmente, y es lo más importante, este proyecto es, sobre todo, una inversión en la calidad de vida de nuestra ciudadanía; menos tiempo en el tráfico significa más tiempo para disfrutar con la familia; menos ruido significa más tranquilidad y una mejor salud mental. Una ciudad con menos contaminación y ruido es una ciudad más saludable y agradable para todos sus habitantes. Por ello, señora secretaria general, le pregunto si puede informarme sobre la situación de la variante suroeste de Ciudad Real.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra, secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Gracias, señora presidenta.

Señoría, respecto a la variante suroeste de Ciudad Real, el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible acaba de adjudicar, a finales del mes de abril, el contrato de servicios para el estudio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 13

informativo de la variante, por un importe aproximado de 326 000 euros. Como saben, la autovía A-41, Ciudad Real-Puertollano, y la carretera nacional N-430 a su paso por Ciudad Real se conectan en la actualidad a través de las rondas interiores. Se lo comentaba anteriormente a la diputada, yo soy de Ciudad Real, conozco bien el problema de la ronda de Ciudad Real, y es cierto que la travesía está sobrecargada de tráfico y provoca una serie de perjuicios a los habitantes de la ciudad, como son el incremento de emisiones atmosféricas, el incremento de emisiones acústicas, además de acelerar los procesos de degradación del firme a consecuencia del tráfico. El estudio informativo nos va a permitir, precisamente, una conexión directa entre la autovía A-41 y la nacional N-430 sin necesidad de circular por las travesías de la ciudad. Se va a mejorar mucho la calidad de vida de los habitantes de Ciudad Real y se va a contribuir a mejorar las infraestructuras del Estado en la provincia. Creo que esa es una actuación fundamental de la que llevamos hablando muchos años y que va a contribuir a mejorar la sostenibilidad del transporte por carretera en toda la provincia. La zona de conexión entre las carreteras será la comprendida entre el actual enlace de la A-41 con la N-420, que se sitúa en el kilómetro 160 de la autovía y, por el otro lado, en el kilómetro 299 de la N-430. Esta zona, que será el ámbito geográfico del estudio informativo, va a comparar las distintas alternativas viables para la futura variante. Yo espero tener un estudio informativo pronto, pero ya lo veremos. Además, va a servir de base al expediente de información pública y al trámite de evaluación ambiental para, precisamente, seleccionar la alternativa más adecuada.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Por dos minutos, tiene la palabra la señora López Zamora.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Muchas gracias, presidenta.

Muchísimas gracias, secretaria general, por el compromiso por parte del Gobierno de realizar esta infraestructura; porque, como decía usted, espera y desea, pero es que en Ciudad Real también esperamos y deseamos, con muchísimas ganas, que llegue esta infraestructura. Desde luego, también, lamento que, durante años de otros gobiernos, de gobiernos del Partido Popular, no se haya hecho cuenta de esta tan importante infraestructura y se haya olvidado. Como diputada socialista lo digo claro: no voy a dejar de reivindicar ninguna de las infraestructuras, gobierne quien gobierne. Ahora está mi partido, y agradezco el compromiso, pero seguiré reivindicando que esto es necesario y que hay que hacerlo para evitar molestias, como he comentado en mi primera intervención. Mientras vemos cómo el Partido Popular en mi provincia se dedica a hablar de otros temas que poco o nada tienen que ver con la provincia de Ciudad Real, desde luego, en el Partido Socialista seguiremos reivindicando las mejores infraestructuras para nuestro municipio y las mejores conexiones. Aquí tiene la mano tendida; y agradezco esa simpatía. Además, valoro muy positivamente que lo conozca de primera mano, porque, así, creo que podremos encontrar una solución lo antes posible.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar, intervendrá la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Tengo poco que añadir, solamente quiero refrendar el mensaje de que en los últimos años se ha realizado una inversión importante en infraestructuras en Ciudad Real, especialmente en materia de carreteras. Desde junio de 2018, desde que lleva el Gobierno del Partido Socialista en la Administración General del Estado, se han invertido, aproximadamente, 250 millones de euros en la Red de Carreteras del Estado en Ciudad Real, de los cuales, unos 248 millones se han destinado a actuaciones de mejora. La A-4 es otra de las autovías de primera generación que más inversión requieren ahora mismo en conservación y mejora de la seguridad vial. Para este 2024, como bien sabemos, contamos ahora mismo con presupuestos generales del Estado prorrogados, lo cual nos pone en un escenario que siempre es mucho más complejo a la hora de realizar inversiones, pero se van a destinar 54 millones de euros en inversiones para carreteras en la provincia. Desde junio de 2018, además, se han licitado once contratos en Ciudad Real, que ha supuesto un presupuesto base de licitación de unos 70 millones de euros, principalmente relacionados con actuaciones de rehabilitación estructural, tanto en la N-340, que tiene mucho tráfico, como en la N-420.

En definitiva, creo que con la adjudicación de ese contrato de servicios para redactar el uso informativo ya se ha dado el primer paso para materializar, efectivamente, que la ronda de Ciudad Real deje de ser

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 14

una travesía y pueda conectarse la Red de Carreteras del Estado con variantes, como se hacen en otras capitales de provincia de España. Yo creo que esto demuestra el compromiso que tenemos en el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible con la provincia de Ciudad Real y con la sostenibilidad del transporte por carretera.

Gracias.

— CALENDARIO DE EJECUCIÓN DE CADA UNA DE LAS ACTUACIONES PENDIENTES PARA EL CORREDOR MEDITERRÁNEO.

AUTOR: GAVIN I VALLS, ISIDRE (GJXCAT)

(Número de expediente 181/000272).

La señora **PRESIDENTA**: Agradeciendo su paciencia y, sobre todo, su compañerismo, terminamos con la última modificación, que es la pregunta número 19 del señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS: (Comienza su intervención en catalán)**. Haré una doble intervención en catalán y en castellano, ya que no hay previsto intérprete. **(Continúa su intervención en catalán)**.

Ahora, la haré en castellano. **(La señora secretaria general de Transporte Terrestre, Serrano Balbuena: Yo le he entendido)**. Le agradezco el comentario, pero será mejor así.

Decía que para nosotros es sorprendente que en el año 2024 tengamos que estar hablando del corredor mediterráneo —he dado unas grandes cifras—, que representa el 50 % del tránsito total de mercancías terrestres, que conecta los principales puertos del Estado, que concentra el 50 % de la actividad industrial y una muy buena parte de la actividad exportadora, que genera el 40 % del producto interior bruto y que durante años y años se han ido anunciando fechas de finalización que se han ido incumpliendo, todas ellas. Se ha ido retrasando una obra que, me parece, por los datos, no por mi opinión, es absolutamente obvio que debía haber sido priorizada. No lo ha sido. Se ha priorizado un sistema radial de pasajeros con alta velocidad entre Madrid y toda una serie de destinos peninsulares y, por tanto, decía que esta situación es alarmante, con impactos negativos de todo tipo, no ayuda a descarbonizar la movilidad y provoca congestión en algunos puntos de la red del tránsito. Para acabar, la pregunta es qué fechas manejan para finalizar todas las actuaciones necesarias en el corredor y qué calendario tienen previsto, sabiendo que el año 2030 es la fecha límite y me imagino que no nos la vamos a saltar.

La última pregunta, que no quiero dejar de hacer, porque usted ha hablado a raíz de una pregunta anterior sobre el corredor mediterráneo de que van a poner el ancho internacional entre Barcelona y Valencia, es cuándo se podrá viajar a 300 kilómetros por hora. Esto se puede hacer ahora ya entre Madrid y Valencia y se puede hacer entre Madrid y Barcelona, pero no se puede hacer entre Barcelona y Valencia, que son, casualmente, la segunda y la tercera ciudad más importantes del Estado.

Gracias.

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

Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE (Serrano Balbuena)**: Gracias, señora presidenta.

Señoría, yo creo que puedo compartir con usted la crítica sobre lo que ha ocurrido en el corredor mediterráneo en los últimos años, pero desde el año 2018 el Gobierno ha hecho una apuesta fundamental por el corredor. Cuando se llegó al Gobierno en el año 2018 no había ni planificación ni un calendario realista de la ejecución del corredor mediterráneo. Ahora mismo, el 80 % del corredor mediterráneo está en obras o está ya terminado. En estos años hemos recuperado el ritmo inversor, en los últimos años hemos licitado más de 6000 millones de euros, con una media de más de 1000 millones por año en el período 2018-2024, lo cual es una media altísima, si estamos hablando de la capacidad de licitar y de ejecutar obras por parte de ADIF. En el año 2023 ejecutamos más de 1000 millones de euros en el corredor y se prevé que en este año 2024 ejecutemos 1200 millones de euros solo en el corredor mediterráneo. Nuestra apuesta, obviamente, es global. El corredor mediterráneo es una red de infraestructura, de nodos, de servicios. Tenemos en marcha los accesos a los nueve puertos del corredor mediterráneo en ancho europeo, precisamente para que se pueda facilitar el transporte de mercancías por ferrocarril. Además, tenemos en marcha los accesos a diez terminales logísticas, entre públicas estatales, autonómicas y privadas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 15

En lo que respecta a Cataluña, el corredor mediterráneo ya es una realidad desde la frontera francesa hasta Barcelona. Y se está avanzando en Barcelona, concretamente, en la nueva estación de La Sagrera, después del parón que tuvimos hace diez años, y en la implementación del ancho estándar en el tramo Castellbisbal-Vilaseca. Estamos impulsando actuaciones que mejorarán la conexión con los puertos de Barcelona y Tarragona y con los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona El Prat-Girona. Todas estas conexiones están programadas, cuentan con presupuesto para ser ejecutadas y, de hecho, no solamente cuentan con presupuesto para ser ejecutadas, sino que contamos en gran parte con presupuestos que provienen del mecanismo de recuperación de la Unión Europea y, por lo tanto, con unos plazos muy estrictos de ejecución. Yo creo que ahí se demuestra, precisamente, por parte del Gobierno que se ha apostado muy fuerte por el corredor mediterráneo al pedir una financiación con unos plazos tan ajustados para las obras a ejecutar en el corredor antes del año 2030. El calendario que me pide usted es el que tenemos, el compromiso que tenemos con los reglamentos europeos, concretamente con los reglamentos de la red TENT, para conseguir llegar en plazo a los proyectos y las obras.

Con respecto a la última pregunta que me hacía sobre alcanzar los 300 kilómetros por hora entre Barcelona y Valencia, le diré que con la implementación del tercer carril en la segunda vía entre Valencia y Castellón no se van a alcanzar esas velocidades, pero sí se van a alcanzar con la nueva plataforma que estamos haciendo de alta velocidad entre Valencia y Castellón y que, ahora mismo, está en tramitación la declaración de impacto ambiental del estudio informativo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— VALORACIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL GRADO DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DE LA AUTOVÍA A-58, TRAMO A-66-RÍO AYUELA, EN EXTREMADURA.

AUTOR: TENIENTE SÁNCHEZ, CRISTINA (GP)

PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

(Número de expediente 181/000064).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el orden del día. Pasamos a la pregunta número 3, de la señora Teniente Sánchez.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: Buenos días, señorías.

Bienvenida, secretaria general. Extremadura, como saben, es la única comunidad autónoma biprovincial de España, pero sus dos capitales de provincia están todavía conectadas por una carretera convencional en lamentable estado, algo incomprensible al ser una vía prioritaria de conexión provincial y de conexión con Portugal. Su conversión en autovía ha sido una reivindicación histórica, permanentemente aplazada, y ha convertido a esta infraestructura en un nuevo símbolo del abandono y del agravio del Gobierno de Sánchez con Extremadura. Si no tenemos bastante con el AVE imaginario, pues tenemos también esto. El estado tercermundista en el que se encuentra esta carretera tuvo su máximo exponente en diciembre de 2022 con un socavón provocado por la borrasca Efraín, que dejó totalmente incomunicadas las dos capitales de provincias durante un mes. El tráfico pesado tardó siete meses en restablecerse, con graves riesgos para conductores y un perjuicio enorme para transportistas, empresas y localidades de las zonas afectadas. Esta autovía es una inversión prioritaria en una región que no es una prioridad para el Gobierno, diga lo que diga el ministro Puente, y los datos de ejecución lo demuestran. El compromiso del Ministerio de Transporte fue licitar y comenzar las obras de la autovía a finales de 2020; grandes titulares, anuncios, expectativas... Todo humo. En 2021 se consignan 4 millones de euros en el presupuesto, ejecución cero; en 2022, otros 4 millones de euros, ejecución cero; en febrero de 2023, a las puertas de las elecciones autonómicas, se adjudica el contrato de obra del tramo A-66-río Ayuela. Se inaugura, se rentabiliza, ponen el cartel y, después de los comicios, se paran las obras con la excusa de un modificado que, por las respuestas de abril, sigue en tramitación. Esto es una auténtica vergüenza, señorías. Los datos de ejecución son tan ridículos como insultantes; tras años a cero en los presupuestos generales de 2023 consignaron 5,4 millones de euros y a 28 de noviembre lo ejecutado eran 506 000 euros; de la proyección plurianual, que es 43,8 millones de euros para 2024, pues nada se sabe porque estamos con falta de presupuestos o presupuestos prorrogados. Teniendo en cuenta que el plazo de ejecución es de cuarenta meses, entenderán nuestra preocupación. Llevan dieciséis meses y estamos con poco más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 16

de 500 000 euros ejecutados, a fecha de noviembre, de 76 millones de euros para el primer tramo y quedan otros siete. A este ritmo, ¿cuántos años se necesitarán para acabar esta autovía? Nos gustaría llegar a verla, y ya tenemos una edad, no solo imaginarla. Por eso, exigimos respuestas y no evasivas, que demuestran una absoluta falta de respeto. Preguntamos por la cifra de ejecución al final de 2023 y nos respondieron sin datos, y esto entendemos que vulnera los derechos de los diputados. Decimos que las obras de este tramo están en ejecución, haciéndose trabajos de desbroce, riego, ordenamiento, tala de árboles, no es contestar a lo que preguntamos. Porque preguntamos por la cifra ejecutada a 31 de diciembre y los árboles, los desbroces y los riegos no son una cifra. Responden lo que se aprecia a simple vista, que el terreno se convirtió en un barbecho con la excusa de un nuevo proyecto modificado. Ahí sigue el cartel anunciador de la trola y un lento movimiento de tierras y embustes, una burla más de las muchas que soporta el pueblo extremeño.

Señora secretaria general, los hechos demuestran que esta autovía ha sido utilizada por el Gobierno como pura propaganda electoral. Es como el Guadiana, aparece y desaparece en función del calendario electoral, y es triste, señoría. Merecemos un compromiso de ejecución, merecemos fechas y plazos. Queremos saber su valoración sobre los indignantes datos de ejecución de esta importante infraestructura para nosotros.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Teniente.
Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Gracias.

Yo creo que precisamente lo que demuestra el compromiso del Gobierno con Extremadura y con esta autovía en concreto es que este corredor era de competencia autonómica y se tuvo que firmar un convenio que se materializó en el año 2019, precisamente para modificar la titularidad de la Junta de Extremadura a la Administración General del Estado, de manera que la nueva autovía, la nueva A-58, compartirá el trazado de la anterior carretera autonómica EX-100, que ahora se denomina N-523 precisamente por ese traspaso de competencias. Yo creo que eso es lo primero que tenemos que poner sobre la mesa, esta carretera era autonómica y nosotros lo que hemos hecho ha sido asumir las competencias para convertirla en autovía. Para que el ministerio pudiera asumir esas obras, por la titularidad del corredor y por las competencias que nos marca la Constitución española, ha sido necesaria la suscripción, como les decía, de un acuerdo para el cambio de titularidad que se hizo efectivo el 15 de junio. De este modo, el ministerio asumió la construcción de la autovía de nuevo trazado, de forma consensuada entre ambas administraciones.

En lo que se refiere al tramo por el que usted pregunta, el tramo de la A-66 al río Ayuela, el proyecto fue redactado por la Junta de Extremadura, pero luego nosotros, desde el Gobierno, desde la Dirección General de Carreteras, tuvimos que actualizar el proyecto, lo tuvimos que someter a información pública y tuvimos que seguir todos los protocolos y todos los reglamentos a que nos obligan nuestra legislación y nuestra normativa. Posteriormente, en julio del año 2022, el Consejo de Ministros autorizó la licitación de las obras, que fueron iniciadas hace un año, en abril del año 2023, y se encuentran en fase de ejecución. Es cierto que es el primer tramo de una autovía que va a ser más largo y es cierto que las obras no están en plena ejecución, pero es que las obras se tienen que empezar por los desbroces, por los reconocimientos geotécnicos, por los trabajos arqueológicos de los que usted ha hablado, hay que empezar por ahí en cualquier obra de cualquier infraestructura. Yo creo que son trabajos necesarios para la ejecución y están recogidos en el contrato de construcción y calendarizados en ese contrato de ejecución de obras de la A-58. Se está estudiando además ahora mismo una modificación del contrato, que ya estaba prevista y contemplada de forma previa a la contratación de las obras en el pliego de cláusulas administrativas particulares, porque teníamos algunos problemas de adaptación, pero en cualquier caso y hablando de datos sobre inversión y sobre ejecución de la actuación, ahora mismo hemos ejecutado medio millón de euros en lo que va de 2024, hasta abril de 2024, y el año pasado se ejecutaron algo más de un millón y medio de euros en estos trabajos previos de la obra de ejecución de la carretera. Es un proyecto complejo y, aunque los datos puedan parecer bajos o una cifra reducida, siempre se empieza así; los primeros trabajos son los que menos ejecución suponen en la construcción de una infraestructura. Yo creo que podemos considerarnos razonablemente satisfechos con cómo está yendo la ejecución de la Autovía A-58 en Extremadura.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 17

— PREVISIONES ACERCA DE LLEVAR A CABO UNA ACTUACIÓN INTEGRAL EN LA N-435 ANTE EL GRAN DETERIORO DE LA MISMA Y, EN SU CASO, PARTIDA PRESUPUESTARIA Y FECHA DE EJECUCIÓN QUE TENDRÍA DICHA ACTUACIÓN.

AUTOR: VERANO DOMÍNGUEZ, BELLA (GP)

LLAMAZARES DOMINGO, ESTHER (GP)

PASTOR JULIÁN, ANA MARÍA (GP)

MARTÍNEZ LABELLA, ANA (GP)

TENIENTE SÁNCHEZ, CRISTINA (GP)

CRUZGUZMÁN GARCÍA, MARÍA SOLEDAD (GP)

BRAVO BAENA, JUAN (GP)

GARCÍA FÉLIX, MANUEL (GP)

PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

HERRERO BONO, JOSÉ ALBERTO (GP)

DELGADO ARCE, CELSO LUIS (GP)

RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)

BEAMONTE MESA, LUIS MARÍA (GP)

CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GP)

MERINO MARTÍNEZ, JAVIER (GP)

ROJAS MANRIQUE, JUAN ANTONIO (GP)

(Número de expediente 181/000122).

La señora **PRESIDENTA**: Pasaríamos al punto número 4, la pregunta del señor García Félix, del Grupo Popular.

El señor **GARCÍA FÉLIX**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, señora secretaria general, son muchas las carencias en materia de infraestructuras que padece mi provincia de Huelva. Por indicar alguna, no tenemos el muy necesario corredor ferroviario AVE entre Sevilla y Huelva, ni tampoco la conexión a través de este camino de hierro con Portugal, país limítrofe. De esta manera, se consolidaría esa eurorregión con la comunicación entre Andalucía y el Algarve, entre Huelva y Faro. Mi provincia es un territorio que no tiene aeropuerto, lo que, en unión a esta ausencia ferroviaria del AVE, dificulta mucho el mantenimiento del turismo. Es necesario un tercer carril desde Sanlúcar la Mayor hasta Huelva en la Autovía A-49, pues son múltiples las dificultades de acceso a nuestra capital y a nuestras playas. Nuestra Costa de la Luz es una de las joyas inigualables de nuestro turismo. Otro déficit es el que nos trae hoy a esta pregunta oral: la carretera N-435. Es la vía que vertebra de norte a sur nuestra provincia, es el principal acceso a las comarcas de la Sierra, el Andévalo, la Cuenca Minera, la Campiña y el área metropolitana; es una vía fundamental para el desarrollo socioeconómico, pues por ella pasa todo el tráfico de la actividad minera, todo el tráfico del sector cárnico y también, de la misma manera, los traslados escolares. Tras casi veinte años reivindicando la construcción de una autovía paralela a la N-435, denominada por el antiguo Ministerio de Fomento A-83, los onubenses hemos visto cómo esta promesa ha caído en saco roto y no está entre las prioridades del Gobierno, pero lo más triste es que esta carretera lleva ya años sufriendo el abandono y la desidia del Gobierno de España y tras las últimas lluvias se ha hecho más patente su deplorable estado. La previsión del aumento de tráfico por la apertura de nuevos centros de producción y nuevos centros de trabajo hace inviable esta mal conservada vía conectiva. Además, el entronque con la A-49 es un cuello de botella que se solucionaría precisamente con la construcción de un carril de aceleración. El trazado es curvilíneo, en muchos lugares no hay carriles de aceleración, tampoco áreas de descanso, el estado del firme es muy irregular, con muchos resaltes y además con cambios de rasante continuamente, y todo esto hace que haya un alto índice de siniestralidad. Si se hace una remodelación integral de esta vía conectiva, la N-435, estaríamos hablando de un proyecto, primero, de seguridad, porque garantizaría un mejor trazado y una mejor situación del firme asfáltico; segundo, de fijación del territorio, porque ayudaría a su desarrollo, mantenimiento y crecimiento; tercero, de fijación de población, porque su buena viabilidad y trazado contribuirían muy mucho a que las personas siguieran viviendo en sus lugares de origen; cuarto, de consolidación del turismo, ya que es el único acceso prácticamente que los ciudadanos de Extremadura tienen hacia nuestras playas, y quinto, ayudaría al crecimiento del puerto de Huelva, porque todo el tráfico minero tendría un buen acceso hacia nuestras instalaciones portuarias.

De toda esta ecuación vamos a despejar una incógnita, que es nuestra pregunta: ¿Tiene previsto su ministerio llevar a cabo una actuación integral en la N-435 ante el gran deterioro de la misma y, en su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 18

caso, partida presupuestaria y fecha de ejecución que tendría dicha actuación? Y le añado una cosa para la reflexión. Un secretario de Estado, el conde de Floridablanca, creó la Dirección General de Caminos y llegó a decir: ordeno hacer caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio y desarrollo de unas provincias a otras, dando principio por Andalucía. Señora secretaria, si esto se veía claro y necesario en el siglo XVIII, imagine ahora cómo sería de necesario en pleno siglo XXI.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor García Félix.
Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias.

Sobre la N-475 yo creo que es necesario pararse primero a ver cómo están las actuaciones o cómo está la tramitación de la autopista que, como sabe, va en paralelo a la A-83, que se encuentra planificada para su desarrollo en el corredor de esta carretera. La N-435 tendrá menos tráfico, menos problemas de siniestralidad y menos problemas de firmes cuando la A-83 se ponga en servicio. El estudio informativo de la A-83, que conecta Huelva con Zafra, se dividió en dos tramos hace tiempo, como bien sabe. El tramo Zafra-Zalamea la Real presenta una complejidad considerable debido a numerosos condicionales ambientales. Yo creo que precisamente lo que está haciendo este Gobierno es cuidar el Parque Natural de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche y, por tanto, cuidar el patrimonio natural de la provincia de Huelva. Aun así, el tramo con mayor demanda de tráfico, que es el comprendido entre Zalamea y Huelva, no presenta una afectación potencial tan grande sobre el parque natural y, por tanto, es el que estamos priorizando desde el ministerio en la actualidad. Precisamente, nos encontramos en fase de análisis de las opciones más adecuadas para impulsar esta actuación, cumpliendo con los condicionales ambientales que nos ha impuesto el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en su documento de alcance, que eso sí lo tenemos ya, y así poder desarrollar el estudio informativo acorde y obtener en el futuro una declaración de impacto ambiental después de la fase de tramitación de la información pública, como bien saben.

Por otro lado, sobre las actuaciones en el corredor de la N435 en concreto, tenemos actuaciones muy prioritarias en esa carretera de la Red de Carreteras del Estado. Se puso en servicio, en el año 2019, la variante entre Beas y Trigueros, precisamente para sacar tráfico de la población, así como la variante de los asentamientos de Los Pinos y Puerto Blanco, en Valverde del Camino. Además, se han planteado y se han estudiado para que en el futuro puedan actuar como la primera calzada de la A-83 y tener una inversión ya adelantada. Adicionalmente, se han impulsado y se están desarrollando actuaciones de mejora de conservación de la carretera. La glorieta de Valverde del Camino es uno de los ejemplos, que se encuentra ya finalizada, así como el desarrollo de diversos proyectos de actuaciones de rehabilitación de firmes, mejora de la seguridad vial y acondicionamiento.

Además, estas actuaciones que estamos comentando en la N-435 han permitido reducir el elevado tráfico de las travesías de estas localidades de las que estamos hablando, precisamente unas localidades, como usted decía, con un elevado porcentaje de tráfico pesado y, en algunos casos, con mercancías peligrosas procedentes o con destino al Polo Químico de Huelva. Precisamente por eso se han priorizado las actuaciones de variantes en la N-435. Además, en la actualidad, estamos empezando a trabajar en la redacción de un nuevo proyecto para el desarrollo de la variante de Los Pinos y Puerto Blanco en Valverde del Camino, donde se invertirán más de 42 millones de euros en una carretera de, aproximadamente, 13 kilómetros.

Tenemos actuaciones de conservación en marcha o finalizadas, que supondrán en su conjunto una inversión de 21,4 millones de euros. Son las que ya hemos comentado, además de la rehabilitación superficial del firme en esta carretera, en la variante de Jerez de los Caballeros; una mejora de la seguridad vial, como la adecuación de la intersección de la carretera con la carretera provincial HU-3102, de acceso a Navahermosa de Beas; el acondicionamiento y la mejora de la movilidad en la travesía de Almendral, mediante actuaciones sostenibles con el proyecto en redacción, o la rehabilitación del firme en la N-435, entre Jerez de los Caballeros y el límite provincial con Huelva.

Yo creo que es una muestra de lo que hemos desarrollado, de lo que tenemos previsto acometer y de lo que estamos trabajando para mejorar la carretera y planificar las actuaciones que es necesario abordar para mejorarlas en el futuro.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 19

— INVERSIONES PREVISTAS, ASÍ COMO LAS EFECTUADAS DESDE JUNIO DE 2018, EN LA RED DE CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA.

AUTOR: LÓPEZ CANO, IGNACIO (GS)

(Número de expediente 181/000181).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 6, del Grupo Socialista, señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Buenos días. Muchas gracias.

Esta cuestión que le voy a plantear sobre las infraestructuras en carreteras en Málaga tiene una causa. Se lo voy a preguntar por algo y creo que es importante que, antes de formularla, ponga en contexto por qué lo hago. Yo lo hago porque el Partido Popular —lo hace en toda España, en cada territorio, también en Málaga— habla de que el PSOE, el Gobierno, margina, ponga usted la provincia que usted quiera: llámese Teruel, llámese Ciudad Real, Málaga o la que sea. Es imposible marginar a todas. Por lo tanto, hay mucha falsedad en ese discurso. Pero en la provincia de Málaga, la presidenta del PP se ha venido muy arriba y ha llegado a decir que el PSOE tiene en su ADN —fíjense, en su ADN— animadversión a la provincia de Málaga. Pues yo creo que alguien que se venga así arriba hay también que bajarla con los datos y con la información, porque es muy importante que la gente esté informada de dónde vienen las grandes infraestructuras que cuando uno va a Málaga puede ver y disfrutar. Porque las grandes infraestructuras de la provincia de Málaga son obra del PSOE, de un gobierno del PSOE. El aeropuerto de Málaga, uno de los mejores aeropuertos de Europa, es obra de un gobierno del PSOE. El puerto de Málaga, que cualquiera que pueda pasear por él ve lo maravilloso que es, es obra de un gobierno del PSOE. La red de carreteras que hay, que es mejorable, y por eso se lo voy a preguntar hoy, es obra del PSOE.

Cuando uno va a Málaga y ve ese triunfo de las empresas tecnológicas que van ahora a Málaga es porque hace muchos años un gobierno del PSOE hizo una apuesta por el parque tecnológico que tiene Málaga hoy. Es la envidia de toda España. Y eso es obra del PSOE, como también lo es la universidad, focalizada en esas carreras técnicas que han formado a una generación de ingenieros que hace que hoy sea esa Málaga tecnológica. También es obra de gobiernos del PSOE. O también la red de Metro, obra de un gobierno del PSOE. Pero no vayamos a la historia, sino a lo actual. Cuando dice el PP que se margina a Málaga, yo me pregunto si los más de 30 000 jóvenes malagueños que reciben más y mejores becas crearán eso. Cuando se habla de que se margina a Málaga, me pregunto yo si los más de 200 000 pensionistas malagueños que ven sus pensiones mejoradas crearán que se les margina. Cuando la Policía y la Guardia Civil tienen más medios y más personal que nunca, lo que genera seguridad, no sé yo si eso es marginar. Cuando el IMEC, el centro tecnológico de microelectrónica más importante del mundo, viene a Málaga por gestiones del Gobierno de España, pregunto yo si eso es marginar. Cuando vienen todos los fondos europeos, por ejemplo, para construir más de 1300 VPO en Málaga, pregunto yo si eso es marginar. Lo que le quiero preguntar hoy es por infraestructuras, por carreteras, para que el PP y la ciudadanía tengan claro cuánto se ha invertido desde 2018 hasta hoy y qué planes hay para mejorar, porque hace falta, y ustedes son conocedores también de que hace falta mejorar esa red de carreteras.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias, señoría.

Me voy a centrar exclusivamente en la parte de carreteras, obviamente. **(Risas)**. Yo creo que las actuaciones que estamos llevando a cabo desde el ministerio en Málaga, así como las que tenemos previstas en los próximos años, son de gran relevancia, tanto cuantitativa como cualitativamente. Como sabe, la situación presupuestaria de este año es compleja, ya lo he comentado con anterioridad. Tenemos los presupuestos generales del Estado prorrogados desde el año pasado, pero, aun así, este año vamos a destinar solo a carreteras de la provincia de Málaga un total de 28,1 millones de euros, incluyendo las previsiones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Desde junio de 2018, la inversión acumulada en Málaga es de casi 111 millones de euros, y se han licitado 16 contratos. Como balance de gestión, por hacer un poco de balance, desde junio del año 2018, como me preguntaba el señor diputado,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 20

hemos puesto en servicio en julio de 2021 la remodelación del enlace de Benalmádena este a Arroyo de la Miel, en la AP-7, con un presupuesto de casi 12 millones de euros; en diciembre de 2021 se pusieron en servicio las obras correspondientes al enlace de la AP-46 con el municipio de Casabermeja, y la ampliación de la conexión sur de la autopista AP-46 mediante la ejecución de dos nuevos ramales de conexión con la carretera MA-20. Pero yo creo que es importante destacar que no nos quedamos solamente en lo ejecutado, sino que ahora mismo tenemos en cartera una gran cantidad de proyectos que demuestran la preocupación del Gobierno con la provincia de Málaga y con la ejecución de sus infraestructuras, en este caso, de sus infraestructuras viarias.

En febrero del año 2024 se ha solicitado el inicio de la tramitación ambiental para el acceso norte al aeropuerto de Málaga, precisamente lo que usted comentaba, uno de los aeropuertos más importantes del Estado español. Este acceso es desde el enlace del PK 230 de la autovía del Mediterráneo hasta el mismo aeropuerto, con un presupuesto que supera los 42 millones de euros. En marzo del año 2024 se ha aprobado provisionalmente, para pasar al trámite de información pública, el proyecto de ampliación de carriles y obras complementarias, entre el PK 0 y el PK 9 de la ronda oeste de Málaga, otra de las actuaciones fundamentales para la ciudad. Esta obra cuenta con un presupuesto de casi 190 millones de euros. No sé en qué momento se puede hablar de abandono de la provincia con estas cifras de inversión, tanto ejecutada como presupuestada. Además, en diciembre de 2023 se licitó la redacción del estudio previo de alternativas de mejora de la Red de Carreteras del Estado en la zona este del área metropolitana de Málaga. Además, y no nos olvidamos, ya no somos el Ministerio de Fomento, somos el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y está claro que tenemos que hacer una inversión muy importante para conservar y mantener los activos carreteros en todo el Estado español. Concretamente, en la provincia de Málaga podemos destacar las actuaciones ya finalizadas o en ejecución, que ascienden a más de 50 millones de euros. Son actuaciones de mejora de firmes, más de 8 millones de euros en obras de conservación, rehabilitación estructural de firmes y obras de emergencia relativas a reparaciones, que son inevitables en cualquier punto, además con una red tan extensa como la Red de Carreteras del Estado.

Relacionado con estructuras, más de 3 millones de euros, entre ellas obras de reparación de muros, pasos superiores, obras de drenaje y actuaciones relacionadas con túneles, más de 39 millones de euros correspondientes a obras de adecuación de túneles para adecuarlos a la Directiva 2004/54, sobre túneles de la red transeuropea, y al Real Decreto 635/2006, que la traspone a nuestro ordenamiento jurídico. Creo que aquí podríamos destacar el proyecto de adecuación de los túneles pertenecientes a la autopista de la Costa del Sol, al tramo Estepona-Guadiaro, con un presupuesto de más de 16 millones de euros, que ya se encuentra finalizado, y el proyecto que estamos ejecutando actualmente de adecuación de los túneles de nuevo de la autopista de la Costa del Sol, en este caso del tramo Málaga-Estepona, y que cuenta con un presupuesto de más de 22 millones de euros.

Continuando con lo que se refiere a conservación —se me está acabando el tiempo— y gestión de activos, yo creo que tenemos que destacar también que estamos en fase de redacción de proyecto de conservación por más de 18 millones de euros. Es decir, no nos quedamos en lo que ya hemos ejecutado o lo que estamos ejecutando, sino que tenemos una planificación muy amplia de actuaciones que, además, se complementan con otras obras de mejora financiadas a través del mecanismo del PRTR, con un conjunto de actuaciones que superan los 53 millones de euros en la provincia de Málaga.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

— **ESTADO DE DESARROLLO EN EL QUE SE ENCUENTRA EL ESTUDIO INFORMATIVO «CARRETERA N-320, VARIANTE DE GUADALAJARA Y ACONDICIONAMIENTO DE TRAZADO», EN LA PROVINCIA DE GUADALAJARA.**

AUTOR: ROJO BLAS, ALBERTO (GS)

(Número de expediente 181/000184).

La señora **PRESIDENTA**: Para la siguiente pregunta, tiene la palabra el señor Rojo Blas, por el Grupo Socialista.

El señor **ROJO BLAS**: Muy buenos días y gracias, señora presidenta.

Buenos días, señorías, y, por supuesto, muy buenos días y bienvenida, secretaria general de Transporte Terrestre, señora Serrano Balbuena. El nudo de Cuatro Caminos, en Guadalajara, es el punto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 21

más conflictivo de la ciudad, y casi me atrevería a decir de la provincia, en lo que a la gestión de tráfico y de seguridad vial se refiere, por ser el lugar en el que la carretera N-320 confluye con la autovía A-2, con el acceso al hospital de la provincia, a dos centros educativos y con un sector empresarial y comercial en el que trabajan y visitan miles de personas de forma diaria. La variante de la N-320 a su paso por Guadalajara es un proyecto del que la provincia de Guadalajara lleva dos décadas escuchando hablar, año tras año, presupuesto tras presupuesto, sin apreciar avances destacables hasta la llegada del actual Gobierno. Veo a señorías del Partido Popular a los que les entran las prisas reivindicando distintas infraestructuras, cuando este Gobierno, desde el año 2018, está poniendo en marcha distintas infraestructuras de una manera determinante en el conjunto del país. Bien es verdad que cuando gobierna el Partido Popular en sus territorios —así lo hace el Partido Popular de Guadalajara— están realmente callados, no reivindican. Solo reivindican cuando gobierna el Partido Socialista en Madrid.

Siendo quien les habla alcalde de Guadalajara, el Gobierno de España y el ayuntamiento de la ciudad iniciamos una mesa de trabajo con el objetivo de abordar de la mejor manera este proyecto. El pasado 14 de marzo de 2023, se celebró una reunión en el Ayuntamiento de Guadalajara, en la que se hizo pública la idea de un proyecto no solo de la variante de la N-320, sino también de la ejecución de la conocida como ronda este de la ciudad, creando una verdadera circunvalación que ayudaría a reducir la presión de tráfico y también a aportar mayor seguridad vial en la zona, siendo conscientes de la influencia que el paso de la autovía A-2 por una ciudad en pleno desarrollo ya conlleva. En concreto, gracias a la inversión del ministerio, tal y como se hizo público y tal y como ambas administraciones pudimos trabajar, el objetivo es descongestionar la N-320 a su paso por el municipio de Guadalajara, principalmente en el nudo de Cuatro Caminos, con actuaciones como la duplicación de la vía entre la R-2 y la A-2, la construcción de una nueva variante, la denominada ronda sur, y también una nueva conexión con la A-2, la denominada ronda este. En paralelo, se trabaja también en la construcción de una pasarela peatonal en el nudo de Cuatro Caminos.

Estas actuaciones reducirán un 50% el tráfico en el conflictivo nudo de Cuatro Caminos de la ciudad de Guadalajara. Estas actuaciones previstas están incluidas en el estudio informativo de la variante de la N-320 en Guadalajara, que además contempla una mejora notable en la conectividad de esta infraestructura con el resto de la red viaria, mejorando sustancialmente el entorno de Guadalajara, la capital, con distintos pueblos del entorno de la ciudad. Destacan, además de estas actuaciones, el desarrollo de un nuevo enlace con la CM-2004 y la remodelación del enlace existente de la N-320 con la A-2, incluido en la nueva variante de la N-320 entre la autovía A-2 y el este de Guadalajara; también la remodelación del enlace existente en la A-2, incluido en la nueva conexión este de la N-320 con la autovía A-2, y la remodelación de los enlaces existentes de la N-320 con la CM-10 y con la R-2, incluido en la duplicación de la N-320 entre la R-2 y la A-2. Son infraestructuras importantes. Además, la inversión prevista de estas actuaciones puede superar los 90 millones de euros y, desde luego, la interlocución entre el ministerio y el ayuntamiento sentó las bases para seguir cooperando con el objetivo de que el estudio informativo concrete la propuesta de trazados y detalle de las actuaciones a desarrollar en esta importante obra.

En este sentido, pregunto a la secretaria general de Transporte Terrestre del Gobierno de España en qué estado se encuentra el mencionado estudio informativo de las obras de la variante y acondicionado de trazado de la carretera N-320 en la provincia de Guadalajara.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rojo.
Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias, presidenta, señoría. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).**

Respecto a la variante de Guadalajara, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, entonces el MITMA, adjudicó en febrero del año 2022 el contrato de servicios para redactar el estudio informativo de la carretera N-320, variante de Guadalajara, y acondicionamiento del trazado, por un importe de más de 280 000 euros. Esta carretera, como ha estado explicando su señoría, conecta la provincia de Cuenca con Guadalajara, continuando hasta Venturada, en Madrid. En el tramo de dicha carretera que discurre entre el nudo de Cuatro Caminos —que lo ha citado y que yo creo que es uno de los puntos más problemáticos— y el nudo de Cabanillas del Campo, concurren distintas circunstancias que generan ciertos condicionantes en los accesos este y oeste de Guadalajara, respectivamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 22

La continuidad del itinerario de la N-320 entre ambos nudos actualmente se mantiene a través de la autovía A-2, y es cierto que en este tramo coinciden los tráficos de larga distancia con los tráficos de agitación propios de una ciudad como Guadalajara. Asimismo, en el entorno del enlace de Cuatro Caminos se producen importantes problemas de congestión, y en las cercanías del enlace de Cabanillas del Campo se suceden distintas conexiones, primero, con la carretera autonómica CM-10 y, segundo, con la autopista de peaje, con la R-2, que genera una elevada intensidad de tráfico. Por tanto, tenemos que ver cómo implementamos la infraestructura necesaria para agilizar, en la medida de lo posible.

En aras precisamente de dar solución a esta problemática, se adjudicó el contrato de servicios para redactar el estudio informativo que definirá y comparará las diferentes alternativas viables para la futura variante. Tras esta adjudicación, la redacción del estudio comenzó en el mes de marzo de 2022 y ahora mismo se encuentra en fase de avanzada redacción. Está previsto someter el estudio a la preceptiva fase de información pública a lo largo del segundo semestre del año 2024. Es decir, en breve la ciudadanía de Guadalajara tendrá sobre la mesa la propuesta del Gobierno de las distintas alternativas a la variante de la ciudad. Adicionalmente, y muy relacionado con esta actuación, creo que es importante resaltar que tenemos en fase de redacción el proyecto de construcción de pasos peatonales a distinto nivel en el nudo de confluencias entre la autovía A-2 y la N-320. Además de todo lo que acabamos de mencionar, el pasado mes de febrero, hace apenas tres meses, se aprobó la orden para el estudio informativo para el desarrollo de variantes de población y acondicionamiento de variantes de esta misma carretera, pero en este caso entre los puntos kilométricos 298 y 317. En ese tramo, que es continuación del tramo objeto de la pregunta y que también sufre una elevada IMD, concurren una serie de circunstancias: tiene una elevada accidentalidad, un trazado bastante sinuoso también por la zona por la que discurre la carretera, una demanda de tráfico intensiva y cuenta con numerosos accesos e intersecciones. Por tanto, está previsto licitar el contrato de servicios para el estudio informativo durante este año 2024 para también mejorar el tramo, a continuación, por el que usted preguntaba.

También creo que es importante resaltar que, como se han estado implementando nuevas empresas del sector logístico, sobre todo en el norte de la ciudad de Guadalajara, y más concretamente en los polígonos del Henares y de la Ciudad del Transporte, se ha venido produciendo un incremento de tráfico importante en las carreteras de titularidad autonómica que dan acceso a estos polígonos industriales, especialmente en la CM-101 y en la CM-10, en la ronda norte de Guadalajara. No son vías de alta capacidad, pues el diseño que tienen estas carreteras no está concebido para soportar una cantidad de tráfico tan elevada como la que tienen ahora mismo, y en el ministerio estamos contribuyendo a agilizar el tráfico en estas carreteras con la bonificación temporal en el peaje de Guadalajara norte de la autopista R-2, como bien sabe, gestionado por SEITT, gracias a la suscripción de un convenio entre esta entidad y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. De esta forma, parte del tráfico que discurriría de manera natural por estas carreteras autonómicas se está captando en la R-2 para una mejora de los niveles de servicio, para contribuir a la descongestión de estas carreteras y para elevar los niveles de seguridad viaria.

En definitiva, estamos trabajando en todos los documentos para agilizar lo máximo posible el desarrollo de la N-320 en la variante de Guadalajara y hay un compromiso por parte del ministerio con la ciudad, como bien sabe usted de su etapa como alcalde y como también estamos demostrando con toda la tramitación de proyectos que tenemos actualmente en marcha.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora Serrano.

— **PREVISIONES ACERCA DE ASUMIR POR EL GOBIERNO SU RESPONSABILIDAD ANTE LA DEFICIENTE GESTIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS QUE CONECTAN CÁCERES Y BADAJOZ CON EL RESTO DE REGIONES ESPAÑOLAS Y EN ESPECIAL CON MADRID.**

AUTOR: RODRÍGUEZ DE MILLÁN PARRO, MARÍA JOSÉ (GVOX)

MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)

FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)

HOCES ÍÑIGUEZ, IGNACIO (GVOX)

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)

(Número de expediente 181/000198).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a continuación a la siguiente pregunta, la número 10, que formula la diputada doña Patricia Rueda Perelló.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 23

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias. Buenas tardes.

Día 15 de febrero, cinco de la mañana. Te levantas, porque vas a coger el tren a primera hora, y resulta que a las siete de la mañana la cabecera del tren Cáceres-Madrid sufre lo que después se describió como un conato de incendio, con presencia de humo, y te ves obligado a las siete de la mañana a desalojar el tren a la altura de la estación de Cañaveral. Afortunadamente, sin daños personales, porque hay que agradecer a los efectivos que se desplazaban hasta allí, a la Guardia Civil, a la Policía local y a la dotación de bomberos del SEPEI, que una vez más sí que estuvieran a la altura. Es un grave incidente, porque estamos hablando de falta de seguridad en la red ferroviaria española y tenemos un Óscar Puente que, sobre el último incendio (**muestra un titular de prensa**), dice que hay que acostumbrarse, que son incidencias normales. O sea, que te evacúen de un tren a las siete de la mañana, cuando tú tienes que llegar a tu puesto de trabajo, a cumplir con tu cita del médico o a cuidar a tus padres, es un incidente normal. ¡Váyanse acostumbrando!

Pero, desgraciadamente, no es la primera vez. Esto fue en febrero, pero en junio de 2023 evacuaron a 170 pasajeros, la mayoría niños que venían de una excursión, 144 menores que se quedaron tirados casi cuatro horas en las vías del campo, desde las siete hasta las diez y veinte minutos de la noche. Y esta incidencia se suma a otras incidencias. Es una irresponsabilidad por parte de un ministro del Reino de España, más preocupado en bloquear tuits que en garantizar la seguridad del sistema ferroviario español y, por tanto, de garantizar la movilidad. Porque, claro, tenemos un gobierno que entiende la política ferroviaria de este país como un cambalache. Y esto lo digo hoy porque esta semana se va a aprobar la infame ley de amnistía, y entre esos cambalaches estuvo el acuerdo PSOE-Esquerra para la cesión de cercanías al Gobierno catalán. Y es que tenemos a un Sánchez que va a amnistiar a delincuentes a cambio de mantenerse en el poder. Y mientras, en el sistema ferroviario español hablamos de incendios, de descarrilamientos y de averías en cercanías, en larga y media distancia, y hablamos de retrasos. Esa es la realidad de la gestión de este Ministerio de Transportes.

Las quejas de los pasajeros crecen un 150% y hay muchas molestias a los usuarios del tren. Por cierto, nos recomiendan que viajemos en tren mientras nos prohíben entrar en los centros de las ciudades con los vehículos que no son nuevos, porque las clases humildes no se pueden permitir vehículos nuevos. Tenemos una red ferroviaria con incidencias por fallos técnicos y limitaciones en las infraestructuras, y aquí seguro que nos dirán que todo va bien.

La pregunta tiene que ver con cuándo va a asumir el Gobierno su responsabilidad ante la deficiente gestión de las líneas ferroviarias que conectan Cáceres y Badajoz con el resto de regiones españolas, en especial con Madrid.

Y no quiero finalizar mi intervención sin hacer una mención a lo que acabo de escuchar en esta Comisión. Hace un momento escuchaba al diputado del Partido Socialista, diputado por Málaga, hablar de lo bien que están los jóvenes malagueños gracias a las becas. Hombre, muy contentos no estarán los malagueños cuando no pueden acceder a la vivienda. Hablaba de lo bien que estaban las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, con más medios y recursos. Hombre, mejor que hable con la policía y con las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, porque crece la tasa de criminalidad en Málaga y en España, y no tienen recursos económicos ni humanos. Y le he escuchado hablar de complacencia en cuanto a infraestructuras en Málaga. Hombre, pues que hable con los vecinos de la costa oriental y de la costa occidental, que padecen horas de atascos para ir a sus puestos de trabajo, quienes afortunadamente tienen trabajo.

Y se le ha olvidado comentar algo importante, pues resulta que en Málaga llevamos casi veinte años pidiendo el tren litoral. Afortunadamente, Málaga crece, pero no crece en infraestructuras, porque no se puede soportar la movilidad en una provincia como Málaga debido a la falta de inversión en infraestructuras. Y con tristeza veo cómo PP y PSOE se lo echan en cara, porque hace poco Juan Espadas, secretario general del PSOE en Andalucía, se ofrecía como mediador para hablar de un proyecto concreto del tren. Esto ya es un dislate. Vamos a ver, que hayan gobernado Partido Socialista y Partido Popular y que ahora lo estén utilizando con fines electoralistas es tomarles el pelo a los malagueños, y los malagueños afortunadamente no son tontos.

Y para finalizar —gracias, señor presidente—, esto me lleva a situaciones como la que padezco en esta Cámara, donde en veinte años PP y PSOE no han hecho nada por mejorar las infraestructuras, en este caso concreto con el tren litoral, pero sí que se ponen de acuerdo para regularizar a 500 000 inmigrantes ilegales, para el reparto de sillas en las comisiones del Congreso y cada vez que votan lo mismo, nueve de cada diez veces, en Europa.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 24

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Gracias, señora Rueda Perelló. Tiene la palabra para responder la secretaria general de Transporte Terrestre.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias.

No voy a hacer ningún comentario sobre legislación que no tenga que ver con el transporte terrestre, como comprenderán, porque considero además que no tiene ninguna influencia en nuestra responsabilidad ante la gestión de las líneas ferroviarias.

En este caso, como usted hizo la pregunta sobre las que conectan Cáceres y Badajoz con el resto de regiones españolas, el Estado español ha asumido la responsabilidad desde hace muchos años, pero concretamente desde el año 2018 se está produciendo una inversión extraordinaria en los servicios ferroviarios tanto de Extremadura como del resto del Estado español. Ahora mismo, la empresa pública Renfe ha ejecutado el mayor contrato de compra de material móvil de la historia de este país, tanto en alta velocidad como en cercanías, y, de hecho, la implementación y la puesta en servicio de este nuevo material rodante va a suponer una revolución en todo el Estado. Precisamente, el incendio al que usted se refería anteriormente se debió en gran parte a la antigüedad del material móvil, puesto que no se había hecho una compra importante en los últimos años.

Concretamente, sobre las líneas, creo que es cierto que la Comunidad Autónoma de Extremadura ha sufrido muchísimos años de desinversión que no son justificables, y no solo en ferrocarril, sino también con cifras de inversión anuales extremadamente bajas. En 2016, con el Gobierno del Partido Popular, en este ministerio no se llegó a los 100 millones de euros, pero desde hace unos años las cosas se están haciendo de manera muy diferente, y estamos revirtiendo la situación a otro orden de magnitud. O sea, si en el año 2016 fueron 93 millones de euros los que invirtió el Gobierno del Partido Popular en la red ferroviaria de Extremadura, en el año 2022 se alcanzaron los 436 millones de euros, multiplicando por cuatro la inversión en infraestructuras ferroviarias en esta comunidad autónoma.

Tal y como ha dicho el ministro en alguna ocasión, tenemos una agenda importantísima de inversiones y de documentos en esta región. Hablamos de una cartera de proyectos en la conexión del AVE de alta velocidad o de la conexión ferroviaria de Madrid con Extremadura que superan los 600 millones de euros, con obras en marcha en este año 2024. En cuanto al ferrocarril, yo diría que cada vez hay un mejor servicio, y las obras del corredor Madrid-Badajoz avanzan para que aún sea mejor. Se va a modificar el material móvil con el que se presta servicio a Extremadura en los próximos años y se va a aumentar considerablemente el número de plazas con las que los extremeños pueden contar. Estaba buscando el dato en la documentación. Hace pocas semanas se anunció, en lo que afecta a Extremadura, la sustitución, a partir del próximo mes de junio, es decir, dentro de pocos días o pocas semanas, de los Talgo Intercity por material S730, lo que supone 600 plazas más por semana en la conexión con Madrid, y se va a incorporar una nueva frecuencia diaria Madrid-Badajoz, también con material S730, lo que supondrá que, al final, la Comunidad Autónoma de Extremadura contará con 3700 plazas más a la semana en su conexión con Madrid. Con la incorporación de esta tercera frecuencia comercial se llevará a cabo una reordenación de todos los servicios ferroviarios de Extremadura, tanto los servicios comerciales como los servicios públicos, los servicios regulados mediante contratos de OSP, que va a conllevar la reducción de tiempos de viaje, más plazas disponibles y un salto de calidad de la actual oferta comercial.

En definitiva, creo que es un conjunto de actuaciones que mejorará muy significativamente las conexiones de Extremadura con el resto de la red y por las que debemos estar bastante satisfechos. Quizá se pueda reclamar que Extremadura se merece más. Desde luego, la línea que estamos construyendo ahora mismo entre Plasencia y Badajoz es de primera categoría, y ahora toca también a las administraciones responsables hacer un esfuerzo para que se pueda aprovechar. Le toca a la Junta de Extremadura, precisamente, mirar qué puede hacer dentro de sus competencias para que los extremeños tengan los mejores servicios de movilidad dentro de la comunidad autónoma, para que la conexión con estos servicios ferroviarios, que estamos haciendo el esfuerzo desde el Gobierno para implementar, sean alimentados con el mapa concesional autonómico y que los extremeños realmente puedan acceder a una movilidad sostenible de calidad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora secretaria general de Transporte Terrestre.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 25

— PREVISIONES Y ACTUACIONES DEL GOBIERNO PARA LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS-VITORIA.

AUTOR: PEÑA CAMARERO, ESTHER (GS)
(Número de expediente 181/000229).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Tiene la palabra para formular la siguiente pregunta, que es la número 11, la diputada doña Esther Peña Camarero.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Muchas gracias, presidente.

Gracias, secretaria general. Burgos es centro estratégico del norte de España. Burgos es líder industrial, es capital humano de excelencia, es energías renovables y Burgos es alta velocidad, y lo es desde que Pedro Sánchez inauguró, el pasado verano del año 2022, la unión de la capital castellana con Madrid. Y también lo es desde la apuesta firme del Gobierno socialista para que enganchemos con País Vasco y el resto de Europa. Y esto, que parece una secuencia lógica, no lo es, porque Burgos merece inversión, Burgos merece respeto, merece futuro, pero, sobre todo, lo que necesita es un gobierno que apueste por el potencial de nuestra provincia, como está haciendo el Gobierno de España tras ocho años oscuros del Partido Popular.

En Burgos sufrimos un PP que paralizó todas, todas, todas las infraestructuras de la provincia durante su mandato, ahogó el tren directo, hizo que Burgos perdiera la oportunidad de ser nodo logístico con fondos europeos, tenía previsto no liberar la AP-1 y abandonadas la A-11, la A-12 y la A-73; prometió el AVE a Vitoria en 2015, en 2017, en 2019, en 2021 y en 2023, y miren dónde estamos. Pero es que, además, cuando no gobiernan siguen poniendo palos en las ruedas. La alcaldesa de Burgos, del PP, acaba de decir que mejor que los aviones salgan del aeropuerto de Valladolid, abocando al aeropuerto de Burgos a la nada. El ministro Oscar Puente propone que haya una nueva línea de tren entre Madrid y Logroño, estableciendo Miranda de Ebro como intercambiador, y el Partido Popular se niega y lo rechaza. Y, como guinda a este desaguisado, vota en contra de que Miranda de Ebro tenga parada estable de AVE. Sin rubor, hace un mes, el Partido Popular votó en las Juntas Generales de Álava para paralizar y retrasar el trazado del AVE entre Burgos y Vitoria, el PP y Bildu, y para que no haya baipás en Miranda, que es lo que le permite a la ciudad tener parada de AVE. Por suerte, el PSOE fue capaz de conseguir los votos suficientes para que este plan del PP, tan negativo para los intereses de Burgos, saliera adelante. Igual que lo que sucedió hace escasas semanas, cuando los eurodiputados españoles del Partido Popular votaron en contra de los acuerdos de la Red Transeuropea en el Parlamento Europeo. Esto significaría paralizar los 1500 millones de euros que ya tiene asignado este tramo, Burgos-Vitoria, de alta velocidad. Una vez más, la fuerza de los votos socialistas, en este caso, en Europa, consiguió que el Partido Popular no arruinara las expectativas burgalesas.

Así pues, ante esta calamitosa realidad que el PP desea para Burgos, quiero poner en valor la apuesta valiente del Gobierno de Pedro Sánchez para que la alta velocidad apueste por Burgos con claridad, y que se hayan disipado esos fantasmas que alimentaba el PP, diciendo que se llegaría a Euskadi por otro sitio y no por tierras burgalesas. Es tristísimo que un partido, como el PP, desde el Gobierno no haga nada por Burgos, pero lo que es un drama es que, estando en la oposición, no arrimen el hombro, sino que traten de torpedear todas y cada una de las actuaciones de avance para nuestra provincia. Con todo creo que es un buen momento para que su ministerio nos confirme situación y planificación respecto a esta importante vía, para afianzar la apuesta del Gobierno de Pedro Sánchez por Burgos y disipar todas las estrategias desplegadas por el PP para que Burgos no crezca.

Claro que quedan muchas cosas por hacer en carreteras, en infraestructuras viarias, pero los socialistas burgaleses tenemos clara la apuesta por el AVE Burgos-Vitoria, un trayecto integrado en la red básica para el año 2030, 101 kilómetros de recorrido, 1500 millones de inversión, que supondrán al menos un aumento del 4,5% del PIB de Burgos, y así maximizar lo que somos, el potencial de una provincia líder e industrial.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora Peña.
Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias.

Señoría, en la actualidad, ADIF Alta Velocidad está trabajando activamente en la redacción de los proyectos para la construcción de la nueva línea de alta velocidad entre Burgos y VitoriaGasteiz. Estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 26

proyectos se contrataron el año pasado por valor de más de 21 millones de euros. La redacción del proyecto básico de construcción constituye el paso previo, como todos ustedes saben, para poder licitar las obras de esta nueva línea de alta velocidad.

En este punto, me gustaría recalcar los datos que ha dado su señoría con respecto a las cifras de inversión de este proyecto. Es un tramo de algo más de 100 kilómetros de longitud, de 101,3 kilómetros, que representa una inversión de más de 1500 millones de euros, cofinanciado en parte por la Unión Europea, y, como usted bien ha dicho, gracias a que se han aprobado los reglamentos de las redes TENT, hemos podido acceder a estos fondos CEF. Por tanto, aunque el importe definitivo se concretará en los proyectos, es una inversión importantísima de cientos de millones de euros en la provincia de Burgos.

Esta actuación permitirá realizar el trayecto entre Burgos y Vitoria en treinta minutos y entre Madrid y Vitoria en dos horas y cinco minutos.

Como sus señorías bien conocen, la nueva línea de alta velocidad va a impulsar el desarrollo del corredor atlántico, al dar continuidad a la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Burgos y conectar Euskadi con la red de alta velocidad. Se convertirá en un enlace entre esta red y la que se construye para comunicar las tres capitales vascas, la denominada Y vasca, que esperemos que pronto tengamos el estudio informativo completo del último tramo, precisamente el que corresponde a Vitoria-Gasteiz.

La solución propuesta ha optado por dedicar la nueva línea de alta velocidad al tráfico exclusivo de personas y especializar, en el futuro, la actual línea Madrid-Hendaya para las cercanías, separando y evitando problemas de explotación al mezclar distintos tráficos, como los tráficos regionales de personas, estos últimos muy importantes para poder vertebrar el territorio y dar alternativas a la movilidad sostenible de la ciudadanía. La construcción de esta futura línea de alta velocidad, Burgos-Vitoria, se ha estructurado en dos tramos, ambos en vía doble, de Burgos a Pancorbo, el primero, y de Pancorbo a Vitoria-Gasteiz, el segundo; así como el baipás en vía única en Miranda de Ebro, que posibilitará tanto la parada de trenes en esta localidad como la circulación sin parada por el exterior del municipio.

Por otro lado, con respecto a concretar fechas, que era lo que usted me solicitaba al principio, es cierto que la redacción de los proyectos de construcción se ha dividido en cinco lotes, correspondientes a cada uno de los cinco subtramos en los que tenemos dividida la infraestructura, pero se prevé que la fecha de finalización de estos proyectos sea en el último trimestre de 2024 y principios de 2025, según el lote del que estemos hablando, y, una vez aprobado, se iniciarán inmediatamente los trámites de licitación de las obras. Me comentaba la diputada que hoy teníamos titulares acerca de que el ministerio había pedido, precisamente, prorrogar la declaración de impacto ambiental, y es, precisamente, para no colisionar con estos plazos que tenemos ya previstos de licitación de las obras en el año 2025, no tener problemas en la tramitación, ya que es un procedimiento ordinario con el Ministerio de Transición Ecológica, y que nos permitirá licitar las obras, y empezarlas cuanto antes, del tramo entre Burgos y Vitoria.

En ese sentido, me gustaría recordar que el ministro Oscar Puente anunció ya la declaración de impacto ambiental favorable para la llegada de la alta velocidad a Vitoria-Gasteiz, y estamos terminando de tramitar el estudio informativo.

En definitiva, este tramo de alta velocidad entre Burgos y Vitoria, en el que estamos trabajando de manera coordinada en lo que nos compete al ministerio en cuanto a estudios informativos y lo que le compete a ADIF Alta Velocidad en cuanto a proyectos constructivos, contribuye de manera notable al desarrollo del corredor atlántico al dar continuidad a la línea de alta velocidad y conectar finalmente a Euskadi con la alta velocidad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora secretaria general. Señora Peña, dispone usted de cincuenta y siete segundos. **(Denegación)**. Declina. Muy bien.

— MEJORAS PREVISTAS EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN EXTREMADURA. AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS) (Número de expediente 181/000232).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la siguiente pregunta, la número 12, que formula el diputado don César Ramos Esteban.

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

La pregunta es muy sencilla, es sobre la mejora de los servicios ferroviarios previstos en Extremadura.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 27

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Adelante, señora secretaria general. Ha sido breve.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias.

Sí, ha sido breve. Ya hemos hablado anteriormente de los servicios ferroviarios en Extremadura, pero yo creo que podemos hacer, de nuevo, un repaso del déficit de inversión que había en la comunidad autónoma cuando llegó el Gobierno, en el año 2018, tanto en mantenimiento de la red convencional, pero, sobre todo, en cuanto a la inversión en la red de alta velocidad. Las incidencias eran constantes. Los tiempos de viaje eran poco atractivos y poco o nada competitivos, como en coche, tanto en frecuencia como en los mismos tiempos de viaje.

Este Gobierno se ha comprometido a que los extremeños y las extremeñas tengan los mejores servicios ferroviarios. Para eso no paramos de hacer mejoras, de invertir en infraestructuras, como ya se ha comentado, de invertir en material rodante para no tener ese tipo de incidencias y aprovecharlo para mejorar los servicios.

Me gustaría iniciar con los servicios, que yo creo que es lo que más le puede interesar, al final, a la ciudadanía. La ciudadanía luego entiende poco de surcos, de superestructuras, de gálibos, estas cosas en las que nos encanta enredarnos a los técnicos. La gente lo que quiere saber son los servicios que va a tener. Yo creo que Extremadura va a ser una de las nueve comunidades autónomas que se van a beneficiar de la redistribución de material rodante de Renfe. De este modo, en el servicio entre Madrid y Badajoz se van a reubicar dos trenes Alvia S730 que, como hemos comentado anteriormente, van a permitir crear una tercera frecuencia diaria, incrementando así las plazas ofertadas. La primera medida, ya anunciada por el ministro y confirmada la fecha de entrada en servicio, va a ser la sustitución del actual tren Intercity por un Alvia S730 a partir del 2 junio; es decir, a partir de esta misma semana, ofertando el producto Alvia para las dos frecuencias diarias que hay actualmente y con un aumento de seiscientas plazas a la semana por la mayor capacidad del tren. Esos trenes son capaces de circular por diferentes infraestructuras, permitiendo así extender las ventajas de la alta velocidad a nuevos destinos y pudiendo combinar las dos infraestructuras que actualmente existen en ese corredor.

Además de esto, está previsto añadir otro tren, otro tren Alvia S730, como comentaba con anterioridad a la pregunta de la diputada del Grupo Parlamentario VOX, en el momento en el que finalicen las obras entre Plasencia y Badajoz, que esperamos que pueda ocurrir para finales de este año 2024. En ese momento, si las obras van como esperamos que vayan, se va a añadir la frecuencia diaria adicional con lo que se pasará de dos a tres trenes al día entre Madrid y Badajoz y un aumento en números absolutos de 3700 plazas más a la semana.

Además, es importante hablar de la oferta comercial de los servicios de media distancia que ya se prestan actualmente entre Madrid, Cáceres y Mérida, con un total de 4400 plazas semanales; entre Madrid, Plasencia y Sevilla, con un total de 7400 plazas semanales; en la conexión con Puertollano, con Badajoz, con mi ciudad, con Ciudad Real de 9900 plazas semanales, y de Cáceres con Valencia de Alcántara. Además, no quiero dejar de mencionar que hemos puesto en marcha los bonos gratuitos para los viajes en tren, especialmente para las personas que lo utilizan de manera recurrente para ir a trabajar, de los que se han beneficiado miles de usuarios en Extremadura.

En cualquier caso, no quiero dejar pasar tampoco la parte de infraestructuras porque creo que es importante. En paralelo seguimos avanzando con las obras y preparando el terreno para el futuro. Tenemos ya casi 150 kilómetros finalizados entre Plasencia, Cáceres y Badajoz de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura del corredor atlántico. En 2022 se puso en servicio el primer tramo de la alta velocidad entre Plasencia y Badajoz, lo que significó mejores servicios y tiempos de viaje. En 2023 hemos puesto en servicio la electrificación entre Plasencia y Badajoz, mejorando la fiabilidad y reduciendo los tiempos de viaje que permiten los trenes eléctricos. Estamos trabajando en la implementación del sistema de señalización ERTMS y en la construcción del baipás de Mérida, otros 18 kilómetros más, con las obras ya en marcha en las estaciones de Mérida, Aljucén y Cáceres. Todo esto se traducirá en mejoras significativas de tiempo para la ciudadanía de Extremadura. Ya veo que se me está acabando el tiempo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Puede seguir.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): En cualquier caso, estamos trabajando en el tramo Talayuela-Plasencia con 69 kilómetros, en el que las obras avanzan a buen ritmo con todos los tramos de plataforma ya en marcha o terminados, y del tramo Madrid-

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 28

Oropesa sigue la tramitación del estudio informativo para la obtención de la declaración de impacto ambiental que nos permita su aprobación definitiva. Por tanto, yo creo que podemos estar seguros y seguras de que se están mejorando los servicios ferroviarios de Extremadura y de que se va a seguir trabajando para que en el futuro se sigan mejorando aún más.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias.

Tiene la palabra don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias a la secretaria general.

Lo primero que quiero hacer es un reconocimiento a todos aquellos que consiguieron poner foco a la necesidad del tren de Extremadura: Guillermo Fernández Vara, al pacto por el ferrocarril en el que estaban la Junta de Extremadura, los agentes sociales y otras asociaciones que el PP ha desmontado y a todos aquellos colectivos que consiguieron que España se fijara en Extremadura, porque hasta hace muy poco teníamos unos servicios ferroviario muy deficitarios. Hasta hace relativamente poco, teníamos traviesas de madera; hasta hace relativamente poco, teníamos cero kilómetros de tren electrificado en Extremadura; hasta hace relativamente poco, la inversión en el convencional era cero; hasta hace relativamente poco, con el Gobierno del Partido Popular, muchas de las obras de alta velocidad estaban paradas.

Para nosotros, para los extremeños, la llegada del PSOE al Gobierno de España supuso una esperanza. Primero, un compromiso y, después, una esperanza. Permitted eliminar las traviesas de madera; permitió, desde el año 2022, que en Extremadura entre Plasencia y Badajoz haya una nueva vía con características de alta velocidad; permitió que en el año 2023 hubiera unas vías electrificadas entre Plasencia y Badajoz. Es cierto que hay que reconocer que no es solo gracias al Gobierno socialista, también el Partido Popular hizo inversiones en la época en que gobernó, pero, evidentemente, todas estas inauguraciones, todo el impulso definitivo lo ha dado el actual Gobierno del Partido Socialista. Muy pronto, además, tendremos el baipás de Mérida y tendremos el ERTMS. Todas las mejoras que hemos conseguido en Extremadura, que son muchas, en los servicios ferroviarios se van a ver incrementadas en los próximos tiempos. Se mejorarán mucho más los tiempos de viaje, se mejorará la fiabilidad y, por fin, con el ERTMS podremos decir que en Extremadura hay alta velocidad.

Permítanme que haga una reflexión para analizar a qué sitios se mueve habitualmente la gente de mi ciudad, de Cáceres capital. Los datos del ministerio, los datos de movilidad te permiten saber puntualmente a qué hora se mueve la gente y hacia dónde se mueve. De Cáceres a Madrid al día se mueven 220 personas. Si hacemos esa comparación con Badajoz, son más de 1200 personas. Actualmente, como he dicho, Extremadura tiene unos servicios ferroviarios, una infraestructura ferroviaria que conecta Badajoz con Cáceres con alta velocidad. Con el baipás de Mérida, incluso, podrán circular trenes sin pasar por Mérida con tiempos de viaje muy competitivos.

Pero aquí en Extremadura seguimos poniendo en parte el foco en cómo llegamos a Madrid. Es importante y nosotros vamos a seguir exigiendo al Gobierno de España que esas infraestructuras que están pendientes en Castilla-La Mancha se desbloqueen para que lleguemos lo antes posible a Madrid. Ahora la pregunta es cómo conseguimos que esos 1200 cacereños que cada día van a Badajoz mejoren sus servicios. Ya tenemos la infraestructura, miles de millones invertidos en esas infraestructuras durante gobiernos, uno tras otro. Es responsabilidad de la Junta de Extremadura y me pregunto qué está haciendo la Junta de Extremadura para plantearse cómo aprovechar esos miles de millones para que los extremeños tengamos mejores servicios ferroviarios internos, porque creo que es el gran debate que tenemos hoy en día y el gran reto que tenemos por delante. Creo que es la pregunta que se tiene que hacer la Junta Extremadura y la pregunta que hacemos nosotros. De nada sirve que yo de Madrid a Cáceres llegue en un tren muy competitivo en tiempos con el coche si para llegar a mi casa tengo una gran dificultad de acceso al transporte público. De nada servirá. Para eso, la Junta de Extremadura y los ayuntamientos, gobernados por el Partido Popular mayoritariamente, tienen que hacer su tarea porque de la movilidad de los extremeños no solo depende el Gobierno de España. El 95% de la población extremeña que se mueve a diario, se mueve en rangos de menos de 50 kilómetros, que son competencia de la comunidad autónoma y ayuntamientos. Nosotros agradecemos el esfuerzo hecho al Gobierno de España, agradecemos los miles de millones y ahora pedimos a la Junta de Extremadura que haga su trabajo, porque la movilidad la garantizan con los servicios de transporte, la infraestructura está y ahora depende de la voluntad política del Partido Popular.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Gracias, señor Ramos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 29

— **AVANCES LLEVADOS A CABO EN EL PLA TRANSFORMEM RODALÍES DE CATALUÑA.**
AUTOR: VERDEJO VICENTE, FERRAN (GS)
(Número de expediente 181/000233).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Tiene la palabra para formular la pregunta que está en el orden del día como número 13 el diputado don Ferran Verdejo Vicente.

El señor **VERDEJO VICENTE**: Gracias, presidente.

Gracias, secretaria general. Hemos podido ver en Cataluña las últimas semanas —con motivo, seguramente, de las elecciones— la utilización política, por parte de muchos partidos, del hurto y el sabotaje sufrido en la red justamente el día de las elecciones. Lo hemos vivido en esta Comisión hace unos minutos también, incluso llegando a obviar las competencias propias que tienen en materia de seguridad. Si se ven las cifras de sabotajes en Cataluña respecto a otras comunidades autónomas, podemos ver que el problema es la falta de seguridad y cómo obvia el Govern de la Generalitat las competencias en esa materia. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

Yo creo que los ciudadanos y las ciudadanas de Cataluña merecen saber realmente cómo está Rodalies, saliendo de este ruido y centrándonos en hechos y acciones del ambicioso plan Transformem Rodalies, que desde el ministerio se está llevando a cabo desde el año 2020, que mejora y moderniza la red ferroviaria catalana y que es clave también para la transformación sostenible del transporte en Cataluña, incluso con esfuerzos importantes por parte del ministerio, como la construcción de la intermodal de La Llagosta del Vallés Oriental, que ayuda en ese sentido.

Desde el inicio del plan, para poner en contexto a todos y a todas sus señorías, el ministerio ha avanzado en la transformación de Rodalies con 1500 millones de euros en inversiones ejecutadas y un total presupuestario de 4600 millones de euros para esta primera fase. También, cabe destacar que se han creado 3000 puestos de trabajo para empezar a situar el estado. Concretamente, yendo al año cerrado anterior, en el 2023 se licitaron obras por valor de 520 millones de euros y se han adjudicado obras por valor de 800 millones, entre las que destacan la integración urbana del ferrocarril en Montcada i Reixac, la nueva adjudicación para la construcción de la nueva estación de Parets del Vallès y el estudio informativo para la conexión ferroviaria entre el Vallés Oriental y el Vallés Occidental, que es clave para la movilidad en Cataluña y, concretamente, para ese territorio.

Creemos que este es el rumbo correcto del ministerio. Por eso nos gustaría saber qué acciones están llevando a cabo del seguimiento del plan de Rodalies en Cataluña, para poner negro sobre blanco, para quitar este ruido que muchos y muchas han intentado poner en la línea de Rodalies de Cataluña y el gran trabajo que está haciendo el ministerio.

Desde este grupo y, particularmente, desde el PSC, instamos al Gobierno a seguir este camino, porque hemos visto las diferencias cuando gobierna el Partido Popular y cuando gobierna el PSOE en materia de infraestructuras en Cataluña. Necesitamos seguir por este camino y esperemos que sea complementado por un Govern de la Generalitat presidido por Salvador Illa.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Verdejo.
Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Gracias por la pregunta.

Es cierto que ha habido mucho ruido sobre rodalies, especialmente en estas últimas semanas, pero, desde luego, para el Ministerio de Transportes es una prioridad la mejora de los servicios en todos los núcleos de cercanías. En realidad, las redes de cercanías son las que más personas transportan diariamente, mucho más que la alta velocidad, mucho más que los servicios de media y larga distancia regionales.

Por supuesto, como no puede ser de otra manera, estamos muy enfocados en la mejora del servicio y de la infraestructura de Rodalies de Cataluña. Yo creo que, antes de entrar en detalle en el grado de avance del plan Transformem Rodalies, me gustaría resumir un poco el contexto, porque la red de rodalies es una red muy extensa, tiene una longitud de más de 1200 kilómetros de vía, de los cuales alrededor de 1100 están a cielo abierto, siendo la red de cercanías más extensa de todo el Estado español.

Durante el año 2023, Renfe ha transportado 130 millones de personas, concretamente, en Cataluña, lo que ha supuesto un crecimiento porcentual de casi un 20% respecto al año anterior, con un aumento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 30

de más de 21 millones de personas usuarias. Con ello, se ha superado en la red de Rodalies de Cataluña los datos de 2019, los datos previos a la pandemia del COVID-19. A ello ha contribuido la prolongación de la gratuidad de los servicios acordados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y se ha continuado prestando un elevado nivel de servicio en la oferta equivalente al producido antes del inicio de la pandemia. Todo ello en un periodo caracterizado por una elevada intensidad de obras de mejora de la red existente, de nuevas construcciones en infraestructuras integradas en el plan que comentaba usted, en el plan Transformem Rodalies, pero también relacionadas con el corredor mediterráneo, porque la red en Cataluña es compleja y es mixta en muchos de los tráficos, así como la nueva estación de La Sagrera, que, como ya he comentado anteriormente, estamos en vías de ejecución.

En lo que se refiere al desarrollo del plan Transformem Rodalies, la valoración que hacemos desde el ministerio es muy positiva. El ritmo en las licitaciones sigue siendo bueno, así como en la producción y aprobación de proyectos correspondientes a las actuaciones programadas desde el año 2020, que fue la fecha en la que arrancó el plan. Hasta diciembre de 2023, se ha ejecutado el 40% de lo programado hasta 2025. Además, en abril de 2024 ya se ha licitado más del 95% del presupuesto contemplado en el plan, con lo cual somos optimistas en cuanto a que llegaremos a ejecutar en las fechas previstas en el plan.

En materia de infraestructuras ferroviarias, la intensa actividad de ADIF se está materializando, entre otras actuaciones, en el nuevo ramal al Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat —¡estos nombres tan larguísimos de los aeropuertos!—. Estamos desarrollando las actuaciones en Sant Feliu de Llobregat, la duplicación de vía en Parets, La Garriga y la remodelación de la estación de Castelldefels, así como el próximo inicio de las obras de integración urbana en Montcada, la remodelación de Montcada Bifurcació, que, además, ahora estamos reparando a marchas forzadas —precisamente, por el incendio que se produjo hace pocas semanas—, y de la variante de Vallbona, y un salto de carnero en la bifurcación de Aiguës.

Un aspecto muy positivo de todo el año 2023, desde mi punto de vista, lo constituye el fuerte impulso dado por el ministerio a los diferentes estudios funcionales y estudios informativos. Esto es especialmente significativo en el caso de la duplicación de la línea donde presta servicio la R-3 o la conexión entre el Vallés Oriental y el Vallés Occidental, como bien comentabas antes.

Desde el ministerio, entendemos que, al final, la ejecución de obras de infraestructuras muchas veces interrumpe los servicios ferroviarios y provoca molestias a la ciudadanía, pero son inevitables si queremos tener un servicio de cercanías de calidad, como es el caso del servicio de Rodalies en Cataluña.

Además, por parte de Renfe, se constata el avance en la fabricación de los 101 nuevos trenes: destinados al servicio de rodalies, 69, y regionales, otros 32. Estos nuevos trenes entrarán en funcionamiento progresivamente en los próximos años, conforme se vayan entregando por parte de las distintas empresas constructoras y se vayan habilitando ahora para la circulación en la red ferroviaria de interés general.

Y, por último, yo destacaré el acuerdo político para posibilitar el traspaso con la Generalitat de Catalunya. Como saben sus señorías, en marzo de este año el ministerio y la Generalitat crearon la comisión de seguimiento, así como los siete grupos de trabajo para avanzar de forma coordinada en el traspaso de Rodalies.

En definitiva, señorías, y a pesar de los contratiempos que se están produciendo y que en la gran mayoría de los casos son por causas externas, desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se está trabajando de manera constante en la mejora de la red ferroviaria de Cataluña con el objetivo, como en todo el Estado español, de prestar un servicio ferroviario público, fiable y de calidad para toda la ciudadanía.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— EXPLICACIONES DEL GOBIERNO A LA RALENTIZACIÓN Y PARALIZACIÓN DE LAS OBRAS Y LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS ESTATALES EN LA PROVINCIA DE OURENSE.

AUTOR: DELGADO ARCE, CELSO LUIS (GP)

PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

(Número de expediente 181/000234).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la siguiente pregunta.

Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Delgado Arce.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 31

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, señora presidenta.

Señora secretaria general, esta pregunta tiene por objeto pedir explicaciones al Gobierno sobre la ralentización y paralización de las obras y proyectos de infraestructuras de carreteras estatales en la provincia de Ourense.

Le voy a poner a usted cuatro ejemplos. El 16 de septiembre de 2022 la entonces secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Isabel Pardo de Vera, y el delegado del Gobierno en Galicia colocaban este hito conmemorativo (**muestra un recorte de prensa**) del inicio de las obras del primer tramo de la variante norte de Ourense de la A-56, entre Eirasvedras y Quintela, 16 de septiembre de 2022. Estas obras fueron adjudicadas por el ministerio el 9 de marzo del 2022, por un importe de 29,3 millones de euros y un plazo de ejecución de treinta meses.

A día de hoy, señora secretaria general, teniendo en cuenta que las obras fueron iniciadas el 17 de junio de 2022, han transcurrido ya más de 23 meses. Se ha consumido más del 76% del plazo contractual y, señorías, no hay obra alguna ejecutada en estos 1,7 kilómetros de trazado. No hay obra alguna ejecutada, no hay ni caseta de obras, no se ha movido un metro cúbico, no hay una sola estructura; allí solo crece la hierba y la desidia. Presupuestos para esta obra: en 2022, de 2 millones solo se gastaron 175000, y en el año 2023 había 8,9 millones de euros y ha quedado prácticamente sin gastar esta partida. Es un escándalo sin explicación. Pedimos que estas obras se reanuden inmediatamente y que se justifiquen estas demoras.

Igualmente está pasando con la demora y paralización del resto de los tramos de la autovía A-56 entre Ourense y Lugo. El proyecto entre Quintela y A Casilla está sin aprobar, todavía es un proyecto constructivo, y lo mismo está sucediendo con los tramos siguientes: A Casilla-Cambeo o Cambeo-San Martiño, un tramo que es extraordinariamente importante para darle funcionalidad al único tramo que está en servicio de esta autovía, que tiene 8,8 kilómetros.

Luego le tengo que hablar de la comarca de Valdeorras, la gran comarca ourensana abandonada por completo en materia de carreteras por el Gobierno socialista, porque así hay que calificar el enorme retraso de las obras de la circunvalación de O Barco de Valdeorras. Fíjese usted, el 23 de septiembre de 2019 en esta localidad tuvo lugar el acto de inicio de las obras de la conexión de la N-120 con la N-536. Allí el delegado del Gobierno dijo: En otoño de 2022 esta obra será una realidad. Pues mire, las obras no avanzaron en 2020, estuvieron paradas en 2021 y en la casi totalidad de 2022 y el 23 de septiembre del año 2022 venció el plazo contractual de 36 meses sin que las obras, de tan solo 5,6 kilómetros, hubieran avanzado ni un 40%. Lo peor de todo es que en febrero de 2023 su ministerio autorizó y aprobó un modificado que incrementaba el plazo de ejecución de 36 a 62 meses y los presupuestos se elevaron también de 47 a 54,74 millones de euros. Lo peor de todo —porque hay cosas todavía peores— es que en este momento una de las noticias es que están tramitando, solo un año después, un segundo modificado que va a incrementar nuevamente la obra en 6,8 millones de euros. Yo le advierto —y se lo digo con toda honestidad y claridad— que vigilen la ejecución de esta obra mediante la inspección de su ministerio, porque estamos detectando y conociendo irregularidades y fallos que no tienen justificación y queremos que se eviten luego sus consecuencias. Tómese en serio esto que le acabo de decir.

Finalmente —ya termino, señora presidenta—, me refiero a la A76 entre Ourense y Ponferrada. Ustedes llevan ya seis años al frente del Gobierno de España —los cumplen ahora dentro de muy pocos días— y en estos seis años han sido incapaces de licitar ni uno solo de los tramos de la A76 y había dos que estaban en condiciones de poder hacer: el de A Veiga de Cascallá a O Barco de Valdeorras y el leonés de Villamartín de la Abadía a Requejo. El anterior secretario general de Infraestructuras, el señor Flores, el 2 de marzo de 2023 visitó Valdeorras y dio a conocer esta nota de prensa (**muestra un documento**) que decía: El ministerio reafirma su compromiso con la autovía y licitará en este año las obras del tramo entre Villamartín de la Abadía y Requejo. Pues no, terminó 2023 y estas obras no han sido licitadas. Nos vamos a meter en 2024 y el señor Puente avanzó el otro día en una visita a Ponferrada que sería a finales de 2024. Nosotros estamos preguntando: ¿creen que los valdeorreses tienen derecho a seguir circulando por una N-120 que usted sabe que está mal mantenida, que es insuficiente y está superada? ¿Cuándo van ustedes a licitar por fin alguno de estos tramos, y así veremos ejecución de obra en estos seis años de Gobierno en los que ustedes han abandonado las carreteras estatales de Ourense?

Nada más, señora presidenta. Muchas gracias. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Delgado.
Señora secretaria general.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 32

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias.

En general, en relación con las infraestructuras de la provincia de Ourense, creo que hablar de ralentización y paralización por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible es poco apropiado. Hemos empezado esta sesión de preguntas parlamentarias hablando de Ourense precisamente y hablando de una inversión movilizada de más de 600 millones de euros en obras ferroviarias. **(El señor Delgado Arce: Carreteras)**. Sí, pero el abandono... **(El señor Delgado Arce: Carreteras)**. Entiendo perfectamente que usted habla de carreteras y voy a continuar hablando de carreteras, pero en ningún caso el Gobierno está abandonando la provincia de Ourense cuando tenemos una movilización... **(El señor Delgado Arce: Carreteras)**. Déjeme terminar, por favor.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, esto no es un diálogo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Tenemos una movilización inicial de más de 600 millones de euros en ferrocarriles, pero además estamos haciendo actuaciones muy relevantes en la autovía A-56 y en la autovía A-76, que precisamente, si se vieron impulsadas con algo, fue con el cambio de Gobierno del año 2018, puesto que ustedes cuando estaban en el Gobierno no licitaron ningún tramo de la autovía A-56, como sí ha hecho este Gobierno. Concretamente, en septiembre del año 2020, en la A-56 hemos puesto en servicio el primer tramo de esta autovía entre San Martiño y A Barrela, del que más del 50% de su ejecución se ha llevado ya a cabo, desde el año 2018. En cuanto al resto de los tramos, se están priorizando los que dan continuidad hacia el sur, donde las intensidades del tráfico son mayores, especialmente en los tramos correspondientes a la variante norte de Ourense: Eirasvedras-Quintela y Quintela-A Casilla. Concretamente, el tramo Eirasvedras-Quintela está suspendido temporalmente, estamos ejecutando todo lo relativo a los servicios afectados. Se está tramitando un modificado de la obra. Usted bien sabe que Galicia es un territorio orográficamente complicado. Se va a pedir la continuidad provisional de los trabajos en las próximas semanas. Es decir, estamos encima de las carreteras de la provincia de Ourense. Además, en junio de 2022 se iniciaron estas obras que le comentaba que, al final, cuando se termine la ejecución, supondrán una inversión de más de 30 millones de euros, y en diciembre del año 2023, hace apenas cinco meses, se aprobó el proyecto de trazado del tramo Quintela-A Casilla, que sometimos a información pública. Además, en marzo del año pasado, aprobamos definitivamente el trazado del tramo del enlace de Cambeo y A Casilla. En cualquier caso y con respecto a este tramo del enlace entre Cambeo y A Casilla, está prevista la aprobación del proyecto constructivo en este ejercicio.

Sobre la A-76, entre Ponferrada y Ourense, se está trabajando en la redacción de los proyectos de los tres tramos en los que se ha dividido ese trayecto. Efectivamente, no hemos iniciado las obras, pero necesitamos tener los proyectos con antelación y el anterior Gobierno no nos dejó ninguno redactado. Por tanto, se está priorizando la redacción del proyecto de la variante de Monforte de Lemos que se inició en el año 2018, que es un tramo cuyos tráficos son los más altos de la conexión entre la A-76 y la A-72.

Finalmente, en el tramo Monforte de Lemos-Ourense hay una problemática, que no es tal. Desde el punto de vista del desarrollo de infraestructuras, nosotros contemplamos siempre la protección de los bienes de interés cultural o de las zonas medioambientales de especial protección. En este caso, el tramo Monforte de Lemos-Ourense se encuentra ligado a la declaración de bien de interés cultural de la Ribeira Sacra por parte de la Xunta de Galicia en el año 2018, que está en trámite de ser declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco y que probablemente supondrá modificaciones del proyecto, como no podría ser de otra manera.

En relación con los proyectos de esta autovía, hay otra cuestión que yo considero importante que es la problemática de la que usted hablaba por la diferencia de presupuestos entre los estudios informativos y los de los proyectos. Es cierto que durante la redacción de los proyectos se ha producido un importante incremento del coste respecto del que se estimó en el estudio informativo aprobado definitivamente en el año 2014. Por tanto, necesitamos revisar los contratos actuales con las empresas para adaptarlos a los nuevos condicionantes. Hemos tenido que analizar los proyectos y ver qué ha pasado. No se pueden acometer estas obras, con costes de hasta 27 millones de euros por kilómetro, sin estar seguro de que está todo correctamente realizado. Precisamente, esa labor de inspección que usted nos está pidiendo que realicemos en las carreteras de la provincia de Ourense es lo que estamos haciendo para realizar estos modificados. Estos 27 millones de euros duplican el coste medio habitual en terrenos como el que presenta la provincia de Ourense, con una situación orográfica muy complicada. Por eso tenemos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 33

estar seguros en cualquier paso que demos en la redacción de los proyectos, estos tienen que estar muy consolidados. En el proyecto de Villamartín de la Abadía-Requejo hemos tenido que trabajar en el rediseño del intercambiador entre las autovías, aprovechando parte de las infraestructuras existentes para, precisamente, que no se disparase el precio de las obras. Y en el proyecto entre Requejo-A Veiga de Cascallá —se me está acabando el tiempo— se está analizando el aprovechamiento de la calzada de la N-120 en el sentido Ponferrada.

Por tanto, yo creo que el compromiso del ministerio es claro con la provincia de Ourense, tanto en infraestructuras ferroviarias como en carreteras. Hay proyectos en redacción en la parte de carreteras de muy elevada complejidad técnica. Nuestros equipos, tanto en la demarcación de carreteras de Galicia como en la sede central del ministerio, están trabajando y esperamos tener resultados en breve para el desarrollo de las infraestructuras viarias en Ourense. Le repito que estamos trabajando desde el ministerio con total solvencia, con total diligencia y con todo el rigor que tenemos en esta casa, y con un respeto que creo que se le debe a los profesionales del ministerio.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— FECHA PARA LA LLEGADA DEL PRIMER TREN DE ALTA VELOCIDAD EN SERVICIO COMERCIAL CON PASAJEROS A LA ESTACIÓN DE ALMERÍA.

AUTOR: MARTÍNEZ LABELLA, ANA (GP)
SÁNCHEZ TORREGROSA, MARIBEL (GP)
HERNANDO FRAILE, RAFAEL ANTONIO (GP)
(Número de expediente 181/000249).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la siguiente pregunta, del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra la señora Martínez Labella por un tiempo de cuatro minutos.

La señora **MARTÍNEZ LABELLA**: Gracias, señora presidenta.

Señora secretaria general, los almerienses somos gente valiente, emprendedora y esforzada, nadie nos ha regalado nada. Conseguir ser una de las provincias que mayor aportación hace al PIB de este país ha sido precisamente gracias a eso, a nuestro trabajo pese a las muchas dificultades y escasos recursos con los que hemos contado y contamos.

Situados en una esquina en el sudeste de la península, el déficit de infraestructuras que nos comuniquen cercena nuestro desarrollo. Actualmente, en 2024 las comunicaciones por ferrocarril son sensiblemente peores a las que Almería tenía en las últimas décadas del siglo pasado: menos frecuencias, menos destinos y con maquinaria muy antigua que presenta problemas con demasiada asiduidad. Conectarnos vía AVE es una de las grandes reivindicaciones de la provincia, una demanda que lleva varios lustros de retraso, con fechas para su llegada que se han ido postergando paulatinamente. La última de las fechas dada por este Gobierno es 2026, pero más allá de que en estos momentos todas las fases, como me va a decir usted ahora, se encuentren en ejecución, los plazos hacen muy difícil cumplir con las expectativas creadas.

La pregunta que hoy le quiero hacer ya la formulé por escrito, pero la contestación que se nos dio nos dejó aún más desconcertados. Dijo literalmente: Se trabaja con el objetivo de dar cumplimiento a los plazos marcados. Creo que tienen ustedes las mismas dudas que tengo yo y que tienen todos los almerienses, otra cosa es que lo quieran admitir. Por eso, esta mañana le pregunto, y fíjese la pregunta que le hago: ¿cuál es la fecha para la llegada del primer tren de alta velocidad en servicio comercial con pasajeros a la estación de Almería? No me lo confunda con la fecha de finalización de las obras en ejecución, porque no es eso lo que pregunto. Lo que queremos saber los almerienses es cuándo nos vamos a poder subir en un tren AVE y cuándo vamos a tener que dejar de utilizar nuestros coches particulares.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias.

La línea de alta velocidad Almería-Murcia está integrada en el corredor mediterráneo —sobre el que ya hemos tenido con anterioridad distintas preguntas— y va a conectar la ciudad de Almería con la línea

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 34

de alta velocidad tanto vía Madrid y Castilla-La Mancha como con la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia. De esta manera, se van a favorecer las relaciones ferroviarias de Almería con Murcia, con Levante, con Cataluña, con Castilla-La Mancha y con el centro peninsular, integrándola en el conjunto de las redes ferroviarias y reduciendo los tiempos de viaje, además de mejorar los servicios de cercanías del trayecto Murcia-Águilas en una fase posterior.

Como bien saben sus señorías, hoy en día todos los tramos de la plataforma, que tiene una longitud de alrededor de 200 kilómetros en la provincia de Almería, se encuentran en ejecución, a excepción de la estación de Vera, cuyo proyecto está redactando ADIF-Alta Velocidad, al igual que la adaptación del ramal Pulpí-Águilas, habiéndose licitado recientemente la estación de Totana. En cuanto a las superestructuras, se encuentran en ejecución las obras de energía del tramo Murcia-Lorca, de 62 kilómetros, por un importe de 43,3 millones de euros, estando el resto en redacción. De igual manera, se encuentran en redacción los proyectos de montaje de vías de instalaciones de seguridad. También se ha contratado la construcción de una subestación eléctrica en Totana y centros de autotransformación en Murcia, Alhama de Murcia, Totana y Lorca, por importe de más de 15 millones de euros. Además, ADIFAlta Velocidad está destinando más de 250 millones de euros para el despliegue de los sistemas de señalización y gestión de tráfico con la implantación del ERTMS nivel 2, el más avanzado del mundo, en el tramo MurciaAlmería. De esta forma, de los más de 3620 millones de euros previstos para la realización de esta conexión se encuentran ejecutados ya más de 1700, casi la mitad del conjunto de las obras.

Y con respecto a cuándo va a llegar el primer tren, el compromiso del ministerio —y aquí recuerdo las palabras del ministro de Transporte y Movilidad Sostenible cuando dijo que dar fecha te da dos titulares, el día que lo anuncias y el día que lo incumples— es intentar llegar a Almería a finales del año 2026.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señoría, tiene el uso de la palabra.

La señora **MARTÍNEZ LABELLA**: Bueno, me temía que me contestase como lo ha hecho. Creo que, si suma los plazos, dos más dos siempre salen cuatro, nunca va a salir tres. ¿Cómo piensa que va a llegar el AVE a Almería si tiene que pasar inevitablemente por Murcia y el tramo de Lorca lleva un retraso más que considerable? El acta de inicio se firmó a finales de abril y hablamos de una obra de 32 meses. Si se cumplen escrupulosamente los plazos, las obras de plataforma estarían listas para diciembre de 2026, pero hay que trabajar luego en la colocación de vías, la electrificación, la formación del personal y el período obligatorio de pruebas, así que eso nos lleva inevitablemente a un horizonte de 2027 o incluso más. Quizás, si hubieran sido algo más eficientes en la ejecución en años anteriores no estaríamos en esta tesitura. Se presupuestaron 1775 millones de euros para la alta velocidad en la provincia de Almería entre 2019 y 2023 y solo se invirtieron 428 millones de euros, es decir, el 24 % de lo comprometido, y eso que ha dicho usted que se recuperó en este plazo de tiempo el ritmo inversor.

Al final, tendré que enterarme de la fecha definitiva a través de la tele, a través del programa de Broncano, cuando inviten de nuevo a un artista de mi tierra y el ministro le conteste raudo y veloz. Lo que es ser famoso e ir a un programa amigo del Gobierno, que enseguida te responde el propio ministro. Yo he tenido que esperar varios meses para que comparezca usted y me dé una nula respuesta.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra, señora secretaria.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Creo que el compromiso del Ministerio de Transportes es claro y rotundo y recoge muchas más actuaciones que la llegada de la alta velocidad. Es decir, el corredor entre Murcia y Almería está en desarrollo y es un corredor complicado, con unos condicionantes ambientales importantísimos, que precisamente están en su provincia porque pasamos cerca del Cabo de Gata. Pero, además, creo que tenemos de nuevo que hablar de servicios y no solo de infraestructuras. Estamos aumentando los servicios ferroviarios entre Madrid y Almería, haciendo que los nuevos servicios pasen por Granada. Para posibilitar esta circulación se está instalando precisamente un cambiador de ancho en la estación de Granada, permitiendo la circulación de los trenes de la serie 730 híbridos, trenes con ancho de rodadura variable, con los que se reducirá el tiempo de viaje y se evitarán los transbordos. Igualmente se contempla, como hablábamos antes también para Extremadura, la sustitución de los antiguos Talgo en vía de servicio de Linares por material de la serie 730 para duplicar la oferta de servicio en esta relación, pasando a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 35

veintiocho circulaciones semanales. A final de año todos serán productos Alvia, que tienen, en gran parte, una velocidad altísima.

La segunda de las actuaciones es la integración ferroviaria en Almería, cuyos trabajos avanzan de cara a recibir la alta velocidad en el año 2026. En ese sentido, me gustaría poner en valor el convenio firmado en 2023 entre el ministerio, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Almería para la ejecución y financiación de la segunda fase de la integración del ferrocarril en la ciudad, movilizandando una inversión de más de 200 millones de euros. En esta actuación, además, considero especialmente relevante la renovación y ampliación de la estación, que contará con 4800 metros cuadrados de superficie en dos plantas para adecuarse al nuevo servicio ferroviario y para los previsibles aumentos de tráfico. Además, se va a convertir en un nodo intermodal precisamente para potenciar la movilidad sostenible y para poder coordinarse con los servicios de autobús que espero que su Gobierno en la Junta de Andalucía ponga en servicio en coordinación con los servicios ferroviarios, ya que la nueva estación de autobuses junto a la estación ferroviaria tendrá veintiséis dársenas para ese tipo de servicios.

En resumen, creo que se puede decir, sin lugar a duda, que Almería es una de las provincias donde mayor esfuerzo inversor está realizando el ministerio con el objetivo no solo de la llegada de la alta velocidad ferroviaria, sino de la mejora global de la conectividad de la ciudadanía por tren.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, gracias.

— ACTUACIONES QUE TIENE PLANIFICADAS EL GOBIERNO DE ESPAÑA PARA MEJORAR LAS COMUNICACIONES EN TREN Y CARRETERA DE ÁVILA CON LA CAPITAL, INCLUIDO EL CRONOGRAMA TEMPORAL DE EJECUCIÓN QUE SE PLANTEA, Y LAS MEJORAS EN TIEMPO O COSTE QUE SUPONDRÍAN CADA UNA PARA EL USUARIO, ASÍ COMO PREVISIONES ACERCA DE BONIFICAR A LOS USUARIOS COMO MEDIDA COMPENSATORIA, HASTA QUE SE EQUIPARE LA SITUACIÓN DE ÁVILA CON EL RESTO DE LAS CIUDADES LÍMITROFES A MADRID.

AUTOR: PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

RODRÍGUEZ CALLEJA, PATRICIA (GP)

(Número de expediente 181/000250).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Palencia Rubio.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Gracias, señora presidenta.

Señora Serrano, voy a dividir mi intervención en dos turnos. Le voy a hacer una radiografía actual de la comunicación entre Ávila y Madrid. Coste del peaje entre las conexiones de las capitales limítrofes a Madrid: Toledo, cero euros; Guadalajara, cero euros; Cuenca, cero euros; Segovia, 19,4 euros ida y vuelta; Ávila, 22 euros ida y vuelta. Vamos a ver los tiempos de conexión en tren: Segovia, 25 minutos; Guadalajara, 22 minutos; Toledo, 36 minutos; Cuenca, a 170 kilómetros, una hora; Ávila, entre una hora y treinta minutos y una hora y cuarenta y siete minutos si no contamos los retrasos.

Vamos ahora a ver en la red de cercanías. Toledo, Guadalajara y Cuenca, incluidas en la Red de Cercanías de Madrid; Ávila y Segovia, no. Para que me hable de futuro, yo le voy a hacer el balance de los últimos seis años. Éxitos en tren: ningún avance en la reducción de tiempos. En seis años, hoy se tarda mucho más que en el siglo pasado; en seis años se han cronificado los retrasos, pero en seis años también hay menos frecuencias entre Ávila y Madrid.

Valoremos los éxitos en carreteras. En estos seis años, se ha ampliado la concesión de la AP-6 y la AP-51 de 2026 a 2029. Los peajes son más caros hoy que hace seis años. Y, ahora, solicitan un informe sobre la financiación de la concesión, que lastra no solo a Ávila, sino a Castilla y León, Galicia y Asturias. ¿Por qué, en este caso, se pide este informe y no en otros, cuando se ha realizado la asunción de la autopista en autovía? ¿Es un paraguas que justifique la prórroga del peaje más allá de 2029 para el Gobierno de España?

En el corredor atlántico también aparece una mención a una nueva línea de mercancías entre Ávila y Madrid para poder unir todo el noroeste de España con la capital. En 2011 ustedes adjudicaron un estudio informativo de la línea de velocidad entre Ávila y Madrid para dejar el tiempo en cuarenta minutos. Se le adjudicó a la empresa Ingeniería IDOM por un valor de 886 345 euros. Desde el 19 de mayo de 2011 no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 36

hemos vuelto a tener ninguna noticia. Le formulo la pregunta: ¿Qué actuaciones tiene planificadas el Gobierno de España para mejorar las comunicaciones en tren y carretera con la capital de España y Ávila, incluido el cronograma temporal de ejecución que se plantea y las mejoras en tiempo o coste que supondría cada una para el usuario, así como las previsiones acerca de bonificar a los usuarios como medida compensatoria hasta que se equipare la situación de Ávila con el resto de ciudades limítrofes a Madrid? Estas situaciones compensatorias ya se realizan en la AP-9, por ejemplo, o en la AP-66.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Gracias.

Vamos a empezar hablando de conexiones ferroviarias. Yo creo que también hemos de tener cierto rigor cuando hablamos de los datos. Si decimos que la ciudadanía de Segovia cuenta con conexiones a Madrid a cero euros, gracias a la gratuidad de los abonos y, luego, decimos que tardan solo 25 minutos, parece que estamos hablando de lo mismo, cuando la gratuidad, como usted bien sabe, está en el servicio de cercanías y de media distancia y no en los servicios de alta velocidad. Yo le ruego que, por favor, cuando demos los datos, los demos también con rigor porque, concretamente hablando de Ávila, se han producido avances significativos en esos últimos años. Ávila cuenta con una de las flotas más modernas de Renfe, tanto en media distancia como en cercanías. Los abulenses se benefician también de la gratuidad de los abonos para los servicios de media distancia, con origen o destino en Ávila, desde el 1 de septiembre de 2022, como el resto de la ciudadanía del Estado español; con un material móvil, con unas condiciones técnicas y de confort de última generación. En materia de infraestructuras, se están ejecutando algunas actuaciones que beneficiarán a Ávila, puesto que conllevan la mejora de la fiabilidad y de los tiempos de viaje.

Si hablamos de carreteras, en lo que respecta a las comunicaciones viarias, como sabe, las principales infraestructuras que conectan Ávila y Madrid son la A-6 y la autopista AP-6, entre Villalba y Adanero, y la autopista AP-51, entre Ávila y Villacastín, que las ha nombrado en su intervención. En el caso de la AP-6, en el pasado, en el ministerio se ha estudiado junto con la Junta de Castilla y León, cuyo partido gobierna desde hace lustros, la aplicación de bonificaciones similares a las que tenemos en la AP-9 o en la AP-68. No obstante, la estructura e intensidad del tráfico en esta autopista hacen difícil las bonificaciones, que tienen que ser por recurrencia según directiva de la Unión Europea, y la reducción de los peajes a un coste razonable para ambas administraciones. Se ha explorado la posibilidad de establecer bonificaciones a los vehículos pesados, junto con un desvío obligatorio, precisamente en la AP-6 para habilitar la circulación por la antigua N-VI a su paso, en concreto, por la travesía de San Rafael, pero la sentencia del Tribunal Supremo del año 2019 sobre desvío de pesados en La Rioja —ya tenemos un precedente con respecto a este tema— estableció la necesidad de que se justifiquen previamente este tipo de mejoras de seguridad vial. Por lo tanto, este tipo de bonificaciones con desvío de pesados son más difíciles de aplicar en este momento.

Asimismo, se han contemplado bonificaciones en trayectos de ida y vuelta en el día entre determinados enlaces, pero se está analizando el impacto económico que tenemos actualmente. No obstante, estamos dispuestos a seguir explorando alternativas y medidas que puedan abaratar el coste del peaje en esta autopista, así como en la AP-51.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene un minuto y medio, señor Palencia, si le parece.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Serrano, el rigor viene porque de Segovia a Madrid tampoco es gratis —yo además he dado el coste—, son 19,4 euros; Ávila son 22 euros, ida y vuelta.

Le he hecho una pregunta que creo que era demasiado concreta y no he recibido respuesta en nada sobre cuál es el plan de este Gobierno para los próximos cuatro años; lo que supone que, si sumamos los seis años anteriores a estos cuatro años que usted acaba hoy de planificar con cero actuaciones para mejorar los tiempos en tren —no ha hablado del tren— o mejorar en coste el peaje de la AP-6 y AP-51, nos da que estos diez años de Gobierno socialista van a suponer una losa de granito para el futuro de los abulenses, haciendo que sea muy difícil que nos recuperemos en un futuro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 37

Me ha hablado de trenes de última generación. Habla de bonificaciones para pesados, pero, le repito que no me ha dicho nada sobre el estudio informativo de la línea de alta velocidad. ¿Sigue en el cajón y no lo encuentra? Porque ya le digo que casi fue un millón de euros lo que le costó al ministerio hacer ese estudio. ¿Cuál es el futuro de la conexión en tren entre Ávila y Madrid? ¿Simplemente tener mejores trenes, que es lo que ha dicho, o plantean la alta velocidad, la inclusión en cercanías? Por favor, espero que en esta segunda intervención me concrete algo.

Y respecto a carreteras, tampoco me ha concretado si, después de 2029, quiere seguir lastrando a Castilla y León, a Galicia y a Asturias con el peaje. Yo le adelanto que creo que ustedes quieren un paraguas para seguir teniendo un peaje. La verdad es que no me sorprende, aunque tenía todavía esperanzas de que usted hoy nos concretara algo de su programa para nuestra provincia en los próximos cuatro años, pero creo que ya ha quedado claro que es cero.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señora secretaria general, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Insisto en que, en servicios ferroviarios, Ávila cuenta con una flota muy moderna, más del 70% de la flota que estamos usando en los servicios son las series más modernas de Renfe, apta para circular hasta 160 kilómetros por hora. Si contamos con el material serie 465 en Cercanías, podemos concluir que prácticamente el cien por cien de la oferta se realiza con material de las series más modernas de Renfe. Asimismo, para que el servicio de transporte público sea atractivo para la ciudadanía, además de contar con flotas modernas, también hay que ofrecer horarios atractivos, y ahora mismo los estamos ofreciendo en lo que se refiere a la conexión con Madrid, precisamente porque los horarios están, en ambos sentidos, a primera hora de la mañana, a mediodía y a la tarde, las horas punta más habituales en uso de transporte en todo el Estado.

Además, en la última reordenación del servicio, se cadenciaron los horarios precisamente para ampliar la prestación de los servicios y se mantuvieron las paradas acordadas en las obligaciones de servicio público. Además, la gratuidad de los títulos multiviaje en los servicios ferroviarios de cercanías, rodalies y media distancia de Renfe, se mantuvieron durante todo el año 2023 y, además, estamos invirtiendo en mejorar las infraestructuras de conexión de Ávila con Madrid. Concretamente, en infraestructuras —igual no en la provincia de Ávila, pero sí en Madrid— uno de los peores problemas que tienen los trenes de Ávila es que, cuando llegan a la Comunidad Autónoma de Madrid, se introducen en la malla de los servicios de cercanías de Madrid y, por ello, estamos trabajando para poder cuadruplicar las vías entre Pinar de Las Rozas y Las Matas, donde hay inmovilizados más de 85 millones de euros en obras de infraestructuras, precisamente para que los trenes provenientes de Ávila puedan mejorar los tiempos de viaje. Además, se está renovando la vía entre Chamartín y Príncipe Pío que, como usted bien sabe es dónde terminan ahora mismo los servicios ferroviarios de Ávila, en un proyecto contratado en mayo del año 2023. Y se ha construido un paso inferior entre andenes en la estación de Navalperal de Pinares, precisamente para mejorar los tiempos de recorrido y para disminuir la siniestralidad.

En lo que se refiere a las autopistas de peaje, usted sabe que la concesión es del año 1968, era por cincuenta años y en enero del año 2018 su Gobierno, en aquel entonces, decidió ampliar el contrato de concesión de esta autopista. Si ustedes no lo hubieran prorrogado, ahora mismo, estaríamos con una autopista liberalizada desde hace seis años. Pero, obviamente, nosotros, ahora mismo, tenemos que vivir con las decisiones que tomó su Gobierno entre los años 1999 y 2000, que no están permitiendo a la ciudadanía española disfrutar de autovías libres, de autopistas de peaje que se hubieran liberalizado anteriormente. Efectivamente, en el año 1999 el Gobierno adjudicó a la empresa Castellana de Autopistas la concesión administrativa del peaje de la AP-61 y la conexión de la AP-6 con Segovia, así como la autopista AP-51, que es la conexión de la AP-6 con Ávila. Dicha concesión incluía también la conservación, desde el 30 de enero de 2018, a cambio del correspondiente peaje, pero esta decisión se tomó en el año 1999, no la tomamos nosotros en el año 2018, no confundamos los plazos. Por tanto, está previsto un periodo concesional establecido hasta el año 2029.

En definitiva, creo que las comunicaciones viarias entre Madrid y Ávila ahora mismo probablemente serían gratuitas si no se hubieran adoptado las decisiones que se tomaron en el año 1999. Pregunte usted a su Gobierno qué paso en ese momento para aumentar los plazos de las autopistas de peaje no solamente en Ávila, sino en otros puntos del Estado español. Se está tratando de corregir y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 38

estamos abiertos a analizar alternativas para reducir los peajes que se pagan, como ya he comentado, para circular entre Ávila y Madrid.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— **PREVISIONES ACERCA DE SEGUIR, TRAS LA APROBACIÓN DE LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, LOS MISMOS CRITERIOS CON LAS REVISIONES DE LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL, QUE LOS QUE SE HAN SEGUIDO CON LAS LÍNEAS DE AUTOBÚS QUE HAN SUPUESTO QUE EN ARAGÓN 151 MUNICIPIOS DEJARAN DE TENER PARADAS, DEBIENDO SER ATENDIDAS ESTAS POR LAS LÍNEAS AUTONÓMICAS.**

AUTOR: BEAMONTE MESA, LUIS MARÍA (GP)

NAVARRO LÓPEZ, PEDRO (GP)

PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

GONZÁLEZ BELLA, MARÍA DEL MAR (GP)

(Número de expediente 181/000251).

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Continuamos con la siguiente pregunta del orden del día, también del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Beamonte Mesa.

El señor **BEAMONTE MESA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Querida secretaria general, ya sabe que hay muchos municipios que mantienen un descenso poblacional. Es un hecho que cada vez las personas tienen más edad y que muchos municipios están en riesgo de despoblación. Se precisan, por lo tanto, políticas adecuadas de servicio público, y la movilidad es una de ellas.

El ministerio está trabajando en la revisión de las obligaciones de servicio público en el transporte colectivo por autobús. El criterio es mantener paradas en municipios de más de diez mil habitantes o, en todo caso, en escenarios donde haya más de dos mil usuarios al año. Estos criterios solo en Aragón significan que 151 municipios no accedan al transporte público interregional a pesar de pasar por sus calles. Ello obliga a los usuarios a desplazarse a las ciudades próximas con paradas. La razón es que las paradas alargan los tiempos: poca vertebración y un gran impacto, sin ninguna duda. Por no retrasar cinco minutos una expedición, y ni siquiera eso, sus habitantes incrementan sus tiempos viajando a localidades próximas, de otras comunidades, en torno a más de treinta minutos, y eso suponiendo que los horarios de los transportes locales y nacionales estén perfectamente sincronizados. Para ellos el autobús dejara de ser una opción viable. Ello les conduce a un aislamiento absoluto —muchos de ellos ni siquiera ya pueden conducir— o a la decisión de trasladarse a vivir en otras poblaciones más grandes, que tengan servicios públicos más desarrollados.

Esto no es socialmente sostenible. Y un caso similar estamos observando en las conexiones ferroviarias en Aragón. Comenzaron suprimiendo las obligaciones de servicio público en relación con la línea de Zaragoza-Lérida en varias frecuencias y, de la misma manera, en Caspe, dentro de Aragón, y a Mora la Nueva, en Cataluña. Esto obligó al Gobierno de Aragón a tener que asumir como propias las conexiones de Zaragoza a Binéfar, que es la última estación antes de entrar en Cataluña, y el mismo caso en Caspe a Fayón. Sin embargo, esta situación no resuelve el problema, porque los tráficos mayoritarios, las conexiones entre los municipios del Aragón Oriental con Lérida, que es la ciudad con más servicios, a través de la cual pueden alcanzarse otras poblaciones catalanas, no se están efectuando como se debiesen hacer. Y lo mismo sucede con la zona del Bajo Aragón, con Mora la Nueva, que es un nudo de enlaces ferroviarios de toda la vida, hasta donde llega la red de rodalies de la Generalitat. Y también podríamos hablar de zonas de montaña en nuestra comunidad autónoma, que tienen accesos difíciles por carretera, pero fáciles por tren: Castiello de Jaca, Embid de Jalón y Purroy. Su suspensión aboca en estos pueblos al más absoluto aislamiento. Y todo por no perder en estos casos dos minutos de tiempo que cuesta una parada facultativa en las pocas ocasiones en las que se puede demandar.

Planteado este problema por parte del Gobierno de Aragón, el ministerio dice que no hay receptividad en considerar la reversión, y además comentan que se está trabajando precisamente en la dirección contraria, en suprimir más paradas y eliminar las estaciones y apeaderos con pocos usos. Estos criterios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 39

contrastan totalmente con el nuevo mapa concesional de transporte público que está efectuando el Gobierno de la Comunidad de Aragón, donde se va a dar cobertura a todas las poblaciones de más de diez habitantes, más de veinte mil nuevos usuarios y un incremento de más del 50 % en kilómetros recorridos, sin perjuicio de una rebaja importante en sus tarifas. Claramente, es el Gobierno del Partido Socialista el que está recortando servicios públicos —y ese es el dato— y claramente es el Gobierno de Aragón del Partido Popular el que los está incrementando.

Por eso, quisiera preguntarle si realmente se van a mantener estos recortes, porque los vecinos de estas pequeñas poblaciones están muy preocupados por ese recorte ante la posibilidad de desplazarse. Yo he escuchado a algunos portavoces que han intervenido hace un momento por parte del Partido Socialista manifestaciones acerca de si todo el nudo ferroviario, todas las conexiones por carretera se hubiesen hecho por el Partido Socialista. Si eso es así, este desastre que se hace en Aragón también lo ha hecho el Partido Socialista. Pero claro, cuando el presidente de ADIF y otros medios del ministerio están mucho más preocupados y ocupados en apañar contratos —eso que se ha escuchado de que hay que hacerlo porque viene de arriba— (**rumores**), no nos extraña que se olviden de la movilidad para vertebrar y solo les preocupe la movilidad del dinero para comisionar. Pero no hay problema, porque el presidente de ADIF comparecerá la semana que viene en la Comisión del Senado para dar explicaciones al respecto.

Muchas gracias, señora presidenta. (**Aplausos.—El señor Ramos Esteban: ¡Tienes muy poca vergüenza! ¡Hay que tener un poquito de vergüenza!**).

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

Tiene la palabra la secretaria general. (**Rumores**).

Señorías, continuamos, por favor.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Gracias.

Yo agradecería que no hubiera ese tipo de consideraciones hacia profesionales del ministerio o de las empresas públicas dependientes del ministerio o de la Administración General del Estado, por favor. Creo que el ámbito de esta Comisión es fundamentalmente técnica.

En cualquier caso y hablando del mapa concesional y de las OSP, las obligaciones de servicio público, por su pregunta, creo que hemos conseguido transmitir lo que el Gobierno pretende con la aprobación del nuevo mapa concesional, y es que no se elimine ninguna parada en ningún punto de España ni que ninguna persona pierda oportunidades de viaje. Tal como se ha transmitido reiteradamente, serán paradas que pasarían a ser servidas desde el ámbito autonómico. De hecho, el mapa concesional de Aragón licitado en la anterior legislatura es uno de los buenos ejemplos de buena coordinación entre el mapa concesional estatal y los mapas concesionales autonómicos. Además, desde la Administración General del Estado estamos poniendo sobre la mesa cuarenta millones para ayudar a financiar los nuevos servicios que vayan a asumir las comunidades autónomas, veinticinco de los cuales son de subvenciones directas precisamente porque los tráficoes son de competencia autonómica, y no de competencia estatal.

¿Por qué lo hacemos así? Porque el objetivo esencial que se ha fijado en el ministerio con el nuevo mapa concesional y en línea con la nueva ley de movilidad sostenible que se está tramitando actualmente en el Parlamento es que las concesiones del Estado cumplan su papel natural y el que además nos dicta la Constitución española, es decir, canalizar los grandes flujos de transporte en autobús entre comunidades autónomas, adaptándose a la demanda y haciendo más competitivo el modo de transporte en autobús, y no menos, como pasaría —según usted, solo son cinco minutos por cada parada— en concesiones de larga distancia. Y todo ello bajo el principio esencial —lo recuerdo otra vez— de que ninguna persona pierda oportunidades de viaje. Así, el diseño del mapa concesional, tanto en autobús como el ferroviario, se basa en el concepto de que la red estatal debe atender demanda de los viajes de largo recorrido entre comunidades autónomas, conectando de manera directa los principales núcleos de población y coordinándose. Y para eso hemos comenzado ya las reuniones de coordinación con todas las comunidades autónomas, para poder coordinar el mapa concesional estatal con los mapas concesionales autonómicos y dotar de capilaridad a todo el territorio, reduciendo los tiempos de viaje y mejorando la oferta disponible.

Gracias. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Le quedan unos segundos, señor Beamonte. (**El señor Ramos Esteban: ¡Once segundos! ¡Venga, a hacer méritos!—El señor Beamonte Mesa: ¡Haré lo que me dé la gana! ¿Quién te crees que eres?**).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 40

Señorías, continuamos con el siguiente turno de palabra. Les rogaría que no mantuvieran un diálogo y que tuvieran respeto a la Mesa, por favor.

Señor Beamonte, si quiere, utilice sus segundos.

El señor **BEAMONTE MESA**: Entonces entiendo, señora secretaria general, que sí, que los recortes previstos se van a llevar a cabo, independientemente de cuál sea la planificación. No obstante, quiero decirle que, por supuesto, no todo puede estar basado en criterios de según qué naturaleza. Desde el punto de vista social, también tenemos el deber de atender a las personas, es el principal objetivo, y hay personas en un importante momento de vulnerabilidad, por la edad, por sus circunstancias, a las que también se les tiene que dar prestación.

— PREVISIONES EN EL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DE LA A-68 O AUTOVÍA DEL EBRO A SU PASO POR LA PROVINCIA DE TERUEL.

AUTOR: HERRERO BONO, JOSÉ ALBERTO (GP)

CLEMENTE MUÑOZ, RAQUEL (GP)

(Número de expediente 181/000252).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la última pregunta.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Herrero Bono.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, presidenta.

Bienvenida, secretaria general. El motivo de esta pregunta tiene por objeto conocer el estado de la A-68 a su paso por Aragón, más concretamente por la provincia de Teruel, y también en lo que atañe a los desplazamientos de los turolenses, de los bajoaragoneses, hasta la capital de Aragón, Zaragoza, dado que una parte del trayecto, que va desde Zaragoza a El Burgo de Ebro, ya está en uso, si bien, lamentablemente, desde ahí hasta Vinaroz poco o nada se ha desarrollado.

Pero vayamos por partes. En primer lugar, convendrán conmigo en que, ya que los documentos y las firmas del ministerio pertinente están ahí, fue primero el Gobierno del Partido Popular el que después de muchos años de paralización desbloqueó el estudio de impacto medioambiental y por el que en sus últimos presupuestos generales, en los presupuestos de 2018, ya se contempló una partida económica suficiente y necesaria para el desarrollo del tramo El Burgo de Ebro-Fuentes de Ebro, el cual a día de hoy se encuentra en ejecución.

Ustedes dirán que licitaron en diciembre de 2019, y es verdad, pero son conscientes que, sin el desbloqueo de ese estudio de impacto medioambiental y la posterior cuantía económica contemplada en esos presupuestos de 2018, ustedes no hubieran podido licitar ni adjudicar ese tramo en cuestión. Dicho esto, y a pesar del plazo de ejecución, que era de treinta y cuatro meses, a día de hoy la obra lleva un retraso muy importante, porque todavía no hay más del 55%. Por tanto, ya podemos avanzar que no estará en funcionamiento antes de finales de 2025, y, desgraciadamente y como digo, este es el único tramo que se encuentra en ejecución.

Pero más allá de esto, ustedes —que para formar Gobierno en 2020 necesitaron el acuerdo de diferentes grupos políticos de distinta índole, entre ellos Teruel Existe, quien, por cierto, a día de hoy ya no tiene representación parlamentaria, y no la tiene, entre otras cosas, porque ustedes, con la firma de ese acuerdo Partido Socialista-Teruel Existe en enero de 2020, engañaron no solo a Teruel Existe y sus votantes, sino a los propios votantes del Partido Socialista y, lo peor de todo, engañaron a todos los turolenses— en ese acuerdo, después de que el ministerio aprobase en enero de 2019 el estudio informativo de la A-68 entre Fuentes de Ebro y Valdealgorfa, se comprometieron a licitar entre 2020 y 2022 los proyectos constructivos de los seis tramos establecidos: Fuentes de Ebro-Quinto de Ebro, Quinto de Ebro-Azaila, Azaila-Híjar, Híjar-El Regallo, El Regallo-Alcañiz y Alcañiz-Ventas de Valdealgorfa. Pues bien, a día de hoy, en mayo de 2024, los proyectos constructivos de tres tramos, concretamente el de Quinto-Azaila, Azaila-Híjar e Híjar-El Regallo, todavía ni se han licitado ni se han adjudicado. ¿Le parece lógico? ¿Le parece justo para los habitantes de la provincia de Teruel? Ustedes captaron el voto de Teruel Existe para hacer a Sánchez presidente, pero después muy poquito o nada de lo que comprometieron han realizado. Y no solo es el acuerdo, sino que, además, la ministra de Transporte por aquel entonces, la señora Raquel Sánchez, también se comprometió en sede parlamentaria, concretamente en el Senado, a licitar estos tres proyectos en 2022 y volvió a mentir.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 112

28 de mayo de 2024

Pág. 41

Y si todo esto les pareciera poco, en ese acuerdo de gobierno PSOE-Teruel Existe, ustedes se comprometieron también a licitar la redacción del estudio informativo del tramo Ventas de Valdealgorfa-Vinaroz en el año 2021. Pues bien, ¿pueden decirnos hoy dónde está aquello? Desgraciadamente, ni han hecho nada ni se les espera. De verdad, a su Gobierno, a ustedes, se les debería caer la cara de vergüenza por engañar y mentir de forma reiterada a los turolenses. Ustedes y su Gobierno han hecho de la mentira y el engaño su forma de gobernar, así que, por favor, les pido que cumplan con lo que se comprometieron, con el compromiso y con los turolenses, y dejen ya de poner excusas para la no ejecución y el desarrollo de esos tramos tan necesarios de la A-68 para los bajoaragoneses y turolenses.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Muchas gracias, presidenta.

Creo que desde el ministerio somos perfectamente conscientes de la importancia de la autovía A68, dentro del corredor del Ebro, y, por ese motivo el Ministerio de Transportes está impulsando el desarrollo de esta infraestructura en Aragón y ha iniciado los proyectos. Voy a detallarle la situación de las actuaciones en el corredor de la autovía A-68 de oeste a este.

En Zaragoza hemos puesto en servicio en 2021 el tramo entre Figueruelas y Gallur, de catorce kilómetros, con una inversión de más de sesenta millones de euros. Además, en septiembre de 2022 entraron en funcionamiento los primeros diez kilómetros del tramo entre Gallur y Mallén, que ha supuesto una inversión de treinta millones de euros. Y estamos trabajando para poner en servicio los cinco kilómetros que restan de este tramo, que ya está parcialmente abierto al tráfico. Actualmente estamos centrando nuestros esfuerzos, entre otras cuestiones, en finalizar esos últimos cinco kilómetros de las obras de Gallur, que, una vez puestos en servicio, permitirán la circulación de manera continuada a lo largo de más de ochenta kilómetros de autovía entre Zaragoza y Alfaro, en La Rioja. También en Zaragoza, en diciembre 2019 se licitaron las obras del tramo entre El Burgo de Ebro y Fuentes de Ebro, donde ya hemos invertido más de cuarenta millones de euros. A finales de 2020 se licitó el proyecto del tramo entre Fuentes del Ebro y Quinto por 2,2 millones de euros, para cuyas obras se estima un presupuesto de más de ochenta millones de euros.

En la provincia de Teruel hemos licitado y estamos impulsando los primeros proyectos para la materialización de esta autovía. Se ha licitado, por 3,4 millones, en el año 2021 la redacción del proyecto de trazado y de construcción del tramo El Regallo-Alcañiz, para cuyas obras se estima un presupuesto de más de 125 millones de euros, y en mayo de 2021 licitamos por 3,8 millones de euros la redacción del proyecto de trazado y de construcción del tramo Alcañiz-Ventas de Valdealgorfa, en cuyas obras, de nuevo, se prevé invertir más de 130 millones de euros. En esos tramos que ya están en marcha es donde hay mayor intensidad de tráfico en el corredor de la A-68 y, por tanto, son los que consideramos prioritarios desde un punto de vista técnico. Es una cuestión básica de cualquier manual de carreteras.

Además, concretamente en Teruel, estamos desarrollando y ejecutando otras actuaciones prioritarias para la mejora de la Red de Carreteras del Estado en la provincia. En marzo de 2019 pusimos en servicio el acondicionamiento de la carretera N-232 entre Ráfales y el límite provincial con Castellón, en una longitud de catorce kilómetros, que ha supuesto una inversión de casi setenta millones de euros. Igual usted no lo da importancia, pero probablemente los vecinos de esa zona de Teruel sí que se la dan. En abril de 2023 se puso en servicio la variante de Alcorisa, en la N-211, de casi siete kilómetros de longitud, con una inversión de más de cuarenta y cinco millones de euros. A eso hay que añadir la licitación de los proyectos de la variante de Utrillas en la N-420 y de la variante de Montalbán en la N-211.

En definitiva, creo que este Gobierno está dando un impulso fundamental y sin precedentes a las carreteras en la provincia de Teruel, y, en concreto, al corredor de la autovía A-68.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora secretaria general.

Señorías, hemos terminado esta sesión de control y, a continuación, tendremos la reunión de Mesa y Portavoces.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.