



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 172

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 8

celebrada el martes 24 de septiembre de 2024

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Modificación del orden del día	4
Preguntas:	
— Inversiones llevadas a cabo en el puerto y en el aeropuerto de Málaga desde junio de 2018, así como inversiones previstas de cara hacia el futuro	4
Autor: López Cano, Ignacio (GS) (Número de expediente 181/000231).	
— Mejoras previstas en el aeropuerto de Sevilla para suplir los agravios de inversión en dicha infraestructura de movilidad en comparación con el resto de los aeropuertos de España	6
Autor: Cruz-Guzmán García, María Soledad (GP) (Número de expediente 181/000500).	
— Actuaciones que lleva a cabo el Gobierno para garantizar la movilidad de las personas residentes en las islas en igualdad de condiciones con las del resto de la ciudadanía española	8
Autor: Herrera García, Milena (GS) Ramos Esteban, César Joaquín (GS) (Número de expediente 181/000507).	

- Responsabilidad política que va a asumir el Gobierno por la supuesta trama de adjudicación de contratos que, según el informe de la Unidad Central Operativa de la Guardia Civil remitido a la Audiencia Nacional, tenía establecida el exasesor Koldo García en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 11
Autor: Rodríguez de Millán Parro, María José (GVOX)
Mejías Sánchez, Carina (GVOX)
Flores Juberías, Carlos (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
(Número de expediente 181/000281).

- Acciones para evitar los continuos robos e interrupciones a los que se enfrenta el servicio ferroviario de rodalies 11
Autor: Rodríguez de Millán Parro, María José (GVOX)
Mejías Sánchez, Carina (GVOX)
Flores Juberías, Carlos (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
(Número de expediente 181/000358).

- Valoración del estado y desarrollo del ferrocarril en la provincia de Tarragona 13
Autor: Alonso Cantorné, Fèlix (GSUMAR)
(Número de expediente 181/000417).

- Razones por las que el ministerio se está planteando un acuerdo con la empresa privada MSC para transferirle las circulaciones de mercancías de la sociedad pública Renfe Mercancías 15
Autor: Alonso Cantorné, Fèlix (GSUMAR)
(Número de expediente 181/000431).

- Previsión de actuaciones, como nuevos enlaces y tercer carril, en el corredor AP-1 Burgos-Miranda de Ebro 17
Autor: Morales Álvarez, Álvaro (GS)
Ramos Esteban, César Joaquín (GS)
(Número de expediente 181/000508).

- Avances que se están realizando en las inversiones que está impulsando el Gobierno en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza 19
Autor: Sancho Íñiguez, Herminio Rufino (GS)
Ramos Esteban, César Joaquín (GS)
(Número de expediente 181/000505).

- Motivo por el que no es prioritario para el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible el mantenimiento y ejecución de las conexiones de la AP-7 con los municipios de la Comunitat Valenciana 21
Autor: Fabra Part, Alberto (GP)
(Número de expediente 181/000499).

- Fecha de finalización y entrega de obra que figura en el documento contractual suscrito con la empresa adjudicataria para la ejecución del proyecto de construcción de plataforma del corredor mediterráneo de alta velocidad Murcia-Almería tramo Los Arejos-Níjar 23
Autor: Hernando Fraile, Rafael Antonio (GP)
Martínez Labella, Ana (GP)
Sánchez Torregrosa, Maribel (GP)
(Número de expediente 181/000501).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 3

- Número de años que necesita el Gobierno para presentar y aprobar el estudio de viabilidad del corredor ferroviario Soria-Castejón y atender de una vez a las necesidades de conectividad en la provincia de Soria 25
Autor: Cabezón Casas, Tomás (GP)
(Número de expediente 181/000502).
- Actuaciones que está desarrollando y tiene previsto desarrollar el Gobierno en Rodalies de Cataluña 27
Autor: Verdejo Vicente, Ferran (GS)
Ramos Esteban, César Joaquín (GS)
(Número de expediente 181/000504).
- Opinión que le merece la liberalización del transporte ferroviario de alta velocidad en el Estado español 29
Autor: Granollers Cunillera, Inés (GR)
(Número de expediente 181/000497).
- Avances y previsiones de las obras de la red ferroviaria Madrid-Ciudad Real-Puertollano 32
Autor: López Zamora, Cristina (GS)
Ramos Esteban, César Joaquín (GS)
(Número de expediente 181/000506).
- Plan de medidas adoptado por el Gobierno para paliar las graves consecuencias que están causando las diferentes obras en el tramo Irun-Brinkola 33
Autor: Vaquero Montero, Maribel [GV (EAJ-PNV)]
(Número de expediente 181/000509).
- Número de incidencias producidas en los últimos meses en el servicio de Alta Velocidad con salida o destino a Cataluña y motivos de las mismas 35
Autor: Gavin i Valls, Isidre (GJxCAT)
(Número de expediente 181/000510).
- Situación actual y cronograma de los trámites que maneja el Gobierno para seguir dando pasos para la ejecución de la A-40, a su paso por las provincias de Ávila, Madrid y Toledo, tanto en su tramo Ávila-A-6 como en el tramo Ávila-Maqueda 38
Autor: Palencia Rubio, Héctor (GP)
Rodríguez Calleja, Patricia (GP)
(Número de expediente 181/000512).
- Razón por la que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible insiste en construir el vial de Jove de Gijón en superficie y descartó el proyecto de un túnel soterrado 40
Autor: Palencia Rubio, Héctor (GP)
Llamazares Domingo, Esther (GP)
(Número de expediente 181/000513).
- Opinión del Gobierno acerca de si en la Comunidad Autónoma de La Rioja es digno el actual sistema ferroviario 43
Autor: Merino Martínez, Javier (GP)
(Número de expediente 181/000514).
- Incidencias sufridas por FEVE en la provincia de León en el año 2024 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/009578) ... 45
Autor: Franco González, Silvia (GP)
Muñoz de la Iglesia, Ester (GP)
Palencia Rubio, Héctor (GP)
(Número de expediente 181/000518)

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre 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**: Muy buenos días.

Si les parece, comenzamos la sesión de la Comisión, cuyo orden del día son preguntas al Gobierno. Hoy están con nosotros doña Marta Serrano Balbuena, secretaria general de Transporte Terrestre, y Benito Núñez Quintanilla, secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo.

Como en otras ocasiones, comenzamos con las preguntas destinadas al secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, que en este caso son tres. Si les parece, ordenamos así el debate, recordándoles también que tenemos cuatro minutos por cada parte, que pueden dividirse como ustedes consideren oportuno para la realización o contestación de las preguntas.

Hay también alguna petición de cambio de orden que, si les parece, la comunicamos en el transcurso de la sesión de la Comisión.

PREGUNTAS:

— INVERSIONES LLEVADAS A CABO EN EL PUERTO Y EN EL AEROPUERTO DE MÁLAGA DESDE JUNIO DE 2018, ASÍ COMO INVERSIONES PREVISTAS DE CARA HACIA EL FUTURO.

AUTOR: LÓPEZ CANO, IGNACIO (GS)
(Número de expediente 181/000231).

La señora **PRESIDENTA**: Comenzamos con la pregunta número 1 que realizará el señor López Cano, por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

Señor Núñez, gracias por estar aquí hoy. La pregunta que le voy a hacer es bastante sencilla y tiene causa en que en Málaga escuchamos en los últimos años a los dirigentes del PP acusar permanentemente de que se margina a Málaga, de que no se hacen inversiones en Málaga. Por lo que suelo preguntar aquí, parece que eso es algo que sucede en todos los territorios, pero bueno, yo quiero preguntar por la provincia de Málaga. Allí tenemos un aeropuerto que además quiero recordar que —fíjense— en el año 2012 tenía 12 millones de viajeros y a día de hoy nos podemos plantar en casi 24. Es decir, que los hemos duplicado. Eso ha sido posible gracias a que en el año 2006-2007 hubo una mejora sustancial de ese aeropuerto hecha por el Partido Socialista y gracias a eso hemos podido tener esos 24 millones de viajeros este año. También es verdad que esta infraestructura cada año la usan un millón de personas más. Lo mismo sucede con el puerto de Málaga, que fue mejorado sustancialmente también por el Partido Socialista. A pesar de que el PP diga lo que quiera decir, yo quiero que usted ponga negro sobre blanco las inversiones que se han hecho desde el año 2018 en el puerto y en el aeropuerto de Málaga y cuáles son las que van a hacerse en los próximos años.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor López Cano.

Tiene la palabra el señor secretario general, a quien le doy la bienvenida.

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

Muchas gracias, señor López. En lo relativo al aeropuerto, tanto el ministerio como AENA mantienen, en primer lugar, un compromiso con la calidad y la mejora de las infraestructuras portuarias que son de nuestra competencia. Una muestra de ello es que ahora mismo el aeropuerto cuenta con unas muy buenas instalaciones. Tiene unos estándares de seguridad y de calidad muy elevados y tiene una capacidad más que suficiente para atender la demanda de tráfico presente y esperamos que de cara al futuro. Bien es cierto que si las cifras de incremento de tráfico vienen comportándose como estos últimos meses, en algún momento en el futuro el aeropuerto tendrá que plantear una ampliación. Respondiendo más concretamente a la pregunta que formulaba relativa a las inversiones, el DORA I, que abarcaba el periodo 2017/2021, contemplaba para el aeropuerto de Málaga una inversión regulada de 112 millones de euros. Durante ese mismo periodo la inversión regulada que se ejecutó efectivamente en el aeropuerto fue, frente a esos 112, 118,2 millones. Es decir, se ejecutó por encima de las previsiones de inversión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 5

iniciales; se pasó un 105,3% de la inversión inicialmente prevista. Si además consideramos la que no estaba regulada en el DORA I, la inversión total en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol alcanzó los 144,8 millones de euros. Y el DORA II, que tiene periodo de vigencia del 2022 al 2026, contempla una inversión regulada de 88,3 millones de euros. El volumen de inversión total del plan de inversiones previsto, sumada esta cifra de inversión regulada de 88,3 y la no regulada, es de 103 millones de euros. El cierre de inversión regulada y total —ambas— en el aeropuerto en los dos primeros años de vigencia del DORA II —2022 y 2023— ha sido de 48,46 millones de euros —47,457—, y la previsión de cierre para este 2024 es una inversión adicional de 20 921 000 euros, casi 21 millones de euros. En cuanto al futuro del aeropuerto, el próximo documento de regulación aeroportuaria, el 2027-2031, como saben, todavía se encuentra en la fase de análisis y definición, todavía no se está trabajando en la redacción del mismo, por lo que no disponemos a día de hoy de un detalle de actuaciones específicas que se lleven a cabo. En cualquier caso, la capacidad actual debería garantizar la adecuada dotación de la demanda en los próximos años, si bien en este documento, en DORA II se van a adelantar ya los estudios previos para la ampliación y remodelación de las infraestructuras de algunos aeropuertos, en previsión de que el DORA III tenga que contemplar esas posibles ampliaciones, y entre ellos se encuentra efectivamente el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol.

Si me permite, y aunque no tenga que ver estrictamente con el aeropuerto, me gustaría al menos mencionar brevemente las actuaciones que se han realizado en el espacio aéreo de la provincia de Málaga. Desde junio de 2018, tanto el ministerio como ENAIRE, el prestador de servicios de control aéreo, se han centrado en la mejora y modernización de los servicios de navegación aérea básicamente en los siguientes puntos. Primero, en la estructura del espacio aéreo. El objetivo es mejorar la capacidad de gestión de este ámbito y, al mismo tiempo, que esta capacidad de mejorar el espacio aéreo redunde en un mejor comportamiento medioambiental de las trayectorias de los aviones que tienen como destino u origen el aeropuerto de Málaga. Un ejemplo es el proyecto de mejora del espacio aéreo denominado MIDAS, que es el acrónimo de *Málaga Improved Design of Air Space*. El aeropuerto de Málaga-Costa del Sol puso en marcha este servicio el 2 de noviembre del año pasado, que contempla el rediseño integral de las maniobras de llegada y salida de los aviones, empleando tecnologías modernas basadas en navegación satelital, las prestaciones de la aeronave, los sensores a bordo y los sistemas de aumentación de señal. Asimismo, se han puesto en marcha nuevas herramientas para los controladores en los puestos de control aéreo, nuevos sistemas de vigilancia de radar por una inversión total al cierre de 2023 de 1,8 millones de euros y una previsión de cierre en 2024 de 630 000 y de 700 000 euros para el año que viene. Además, en los nuevos sistemas de comunicaciones, en la prestación del servicio en Málaga en 2023 se han hecho inversiones por un valor de 570 000 euros y con previsiones de ejecución para 2024 de 460 000 y en 2025 de 1 120 000. En resumen, la inversión ejecutada por ENAIRE fue casi de 6,9 millones de euros y la prevista para el 2024 es de 1,65 millones de euros.

Señora presidenta, si me permite, voy a hablar, aunque sea brevemente, del puerto. En materia portuaria, el ministerio, a través de Puertos del Estado, quiere reflejar su compromiso con el desarrollo económico, ambiental y social del puerto y la provincia de Málaga. Hasta ahora, se ha mantenido un incremento sostenido en las inversiones realizadas con un salto cualitativo en la inversión total del año pasado. Entre 2018 y 2023 se ha ejecutado más de 18 millones de euros. Pero pese a los esfuerzos llevados a cabo, la evolución de los tráfico, especialmente el relativo al granel agroalimentario, y las previsiones de los operadores hacen que la capacidad operativa de las instalaciones del puerto de Málaga este bastante limitada. Casi la totalidad del suelo portuario está actualmente ocupado y para resolver esta situación se requiere abordar un nuevo proyecto de una nueva alineación de muelle, cuya licitación está prevista para el año que viene, y la ubicación de los nuevos atraques, que tiene adjudicación prevista probablemente —puede que haya algún retraso— para septiembre, este mismo mes, esta misma semana. El incremento del tráfico y la intensidad del movimiento va a tener un impacto logístico considerable y ello va a hacer necesario que se licite la construcción de un nuevo puente. Como saben, el actual tiene un solo carril por sentido y ha llegado al límite de su capacidad. Asimismo, se quiere reordenar el conjunto de espacios portuarios que da servicio al puesto de control de fronteras, aduanas o la Guardia Civil. Para abordar estos compromisos en 2024 la inversión de la Autoridad Portuaria de Málaga ha alcanzado casi los 15 millones de euros, pero más significativo es el incremento previsto para 2025, un aumento del 130%; se mantiene la inversión de 2026 e irá consolidándose hasta llegar al año 2028.

Muchas gracias, señoría.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 6

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

— **MEJORAS PREVISTAS EN EL AEROPUERTO DE SEVILLA PARA SUPLIR LOS AGRAVIOS DE INVERSIÓN EN DICHA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD EN COMPARACIÓN CON EL RESTO DE LOS AEROPUERTOS DE ESPAÑA.**

AUTOR: CRUZ-GUZMÁN GARCÍA, MARÍA SOLEDAD (GP)

(Número de expediente 181/000500).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la siguiente pregunta, que sería la número 8, realizada por la diputada doña Cruz-Guzmán García, del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señor Núñez, por su comparecencia de nuevo hoy en la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible. Hoy tengo el honor de poder preguntarle por el aeropuerto de mi ciudad, un aeropuerto que va de récord en récord: ha pasado de 3,5 millones de pasajeros a más de 8 millones desde el 2003 al 2023 y de 5 millones de kilos de mercancías a más de 11. Para el 2026 Sevilla contará con más de 40 nuevos hoteles, muchos de ellos de cuatro y cinco estrellas. Las previsiones del turismo en la provincia aumentan en un 20 %. ¿No creen que estas últimas inversiones ya se están quedando pequeñas? Pero no quiero empezar hablando de dinero, sino de arte, de uno de los maestros de la pintura española: Diego Velázquez. El año pasado se cumplían 100 años de su nombramiento como pintor del rey y el Pleno del Ayuntamiento aprobó por unanimidad honrarlo dándole su nombre al aeródromo sevillano. Sabemos que las cosas de palacio van despacio, pero en este caso parece que se han quedado en el hangar. ¿Tiene algo que ver el cambio de signo político con el Ayuntamiento? ¿Cuáles son las razones para esta tardanza cuando en otras infraestructuras, como la estación de Atocha, ha sido prácticamente de forma inmediata? ¿Dónde está la solicitud que parece que se ha perdido? Señor Núñez, el Gobierno de Sánchez ha inventado el artificio de la singularidad para favorecer a unos territorios sobre otros rompiendo el principio de solidaridad, Andalucía no puede quedarse callada y Sevilla tampoco, porque si algo singular es, es el aeropuerto de Sevilla, que desde hace años —décadas— viene reclamando una infraestructura primordial para nuestra ciudad, nuestro turismo, nuestro medio ambiente, nuestra economía, que es la conexión San Pablo-Santa Justa. Si no quieren impulsarla por los sevillanos, los andaluces o los españoles, háganlo porque Europa se lo exige desde hace meses; una obra de tan solo 5 kilómetros que produciría un salto exponencial en la experiencia del viajero de nuestro aeropuerto.

Le resumo nuestras actuaciones para que entienda nuestra desesperación. En mayo del 2022, en esta Comisión, aprobamos que se hicieran de manera urgente estas conexiones. Ante la inacción del Gobierno de Sánchez la Junta de Andalucía licita y desarrolla un estudio de viabilidad, que el Gobierno de Sánchez desprecia para encargar otro con el doble de plazo de tiempo y el doble de presupuesto. En unos meses deberíamos tener este estudio millonario del ministerio y ahora nos encontramos con que Óscar Puente asume que no tendremos presupuesto. Hoy acaban de retirar de la votación del jueves la senda de estabilidad en el Congreso. Pero lo que más nos preocupa es que en el DORA 2027-2031 no aparece ni una palabra de estudios e informes o actuaciones en las instalaciones del aeropuerto que nos dé un atisbo de esperanza, porque sí aparecen las estaciones de Alicante o de Bilbao. Señor Núñez, necesitamos que sea nuestro aliado en esta batalla, porque con esta conexión sabemos que el aeropuerto de Sevilla comenzará a despegar hacia los puestos que le corresponden. Únase a los sevillanos, a la CEA, a la CES, a la Cámara de Comercio, a GAESCO y a todos los que queremos que de forma urgente se desarrolle esta infraestructura. Ante el agravio económico del que yo me quejo en mi pregunta usted me contestará que se han invertido 80 millones de euros, aunque llevamos esperando casi desde 1992, pero si lo comparamos con los más de 700 que se llevaría El Prat o los 22 que se va a llevar Girona con siete veces menos pasajeros, entienda nuestra preocupación. Parece que cuando se piensa en Sevilla se piensa en pequeño, cuando es una ciudad inmensa. Sabemos que se ha recrecido la pista de vuelo y se ha ampliado la terminal, pero si queremos atraer líneas regulares y vuelos transatlánticos necesitamos, además de la conexión con Santa Justa, una urgente mejora en las salas de espera, en las salas VIP, en los aparcamientos de empleados o en hacer realidad la cantina para ellos. Celebramos las nuevas conexiones como las que ayer estrenamos con Estambul; ha sido un trabajo intenso de muchos, pero lo cierto es que, a pesar de esa maravillosa cifra de 8 millones de viajeros, el 90 % de las líneas de los aeropuertos son *low cost* y no podemos estar impulsando el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 7

turismo de alta calidad en la ciudad y que nuestro aeropuerto no esté a la altura. No vemos inconveniente en tener una sola pista. Gatwick tiene una sola pista y mueve 46 millones de viajeros al año. Parece que el problema es de eficiencia en la gestión de ese espacio aeroespacial. No sabemos si algo tendrá que ver la actuación de los controladores que nos tienen a todos en vilo. ¿Continuarán con la privatización? ¿Rescatarán la ya privatizada? Por último, le pregunto por el excedente de presupuesto de su entidad. ¿Le caerá algo al aeropuerto de Sevilla?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra el señor secretario general.

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

Gracias, señora Cruz-Guzmán, por la pregunta. Le comentaba en mi respuesta anterior al señor López que tanto el ministerio como AENA como el gestor de los aeropuertos de titularidad estatal mantienen un compromiso con la calidad y la mejora de las infraestructuras portuarias en los aeropuertos de la red y no es una excepción el aeropuerto de Sevilla. Si me permite, yo creo que las cifras de este año —las ha mencionado usted en crecimiento— son elocuentes respecto de la eficiencia de esta infraestructura. Hasta el mes de agosto, que es el último sobre el que tenemos cifras cerradas de las estadísticas de AENA, el número de pasajeros ha crecido respecto de los niveles del año 2023 en un 15,6%, y respecto del año base de 2019 —que, como sabe, es el que usamos de referencia a la hora de comparar el efecto pandemia, etcétera— el incremento del tráfico es del 21,2%. Yo creo que un aeropuerto cuya infraestructura no fuese la adecuada difícilmente podría dar respuesta a estos incrementos de tráfico, y el aeropuerto de Sevilla lo está haciendo. Siempre nos hemos comprometido a que el dimensionamiento de las infraestructuras, en este caso aeroportuarias, se haga acorde al comportamiento de la demanda del tráfico. Obras faraónicas que luego no se justifiquen en función del uso que se da, yo creo que es algo que no queremos ninguno, en eso estaremos todos de acuerdo. Por eso, no querría entrar en una batalla comparativa respecto de cuál es el lugar que ocupa el aeropuerto de Sevilla, las inversiones de los distintos DORA respecto de su ubicación. Si quiere, yo se las doy: el aeropuerto se puede situar en décimo lugar en número de pasajeros, en octavo lugar en operaciones de carga. En inversiones previstas en el DORA II, si mal no recuerdo, estaba situado en el séptimo. Es acorde. No significa que no tenga que ser más o que no tenga que ser menos, porque —insisto— si la demanda del aeropuerto lo justifica, lo sensato es invertir en nuevas infraestructuras que permitan dar respuesta a esa demanda, que es de lo que se trata al final. Junto a esto es verdad que se han hecho algunas inversiones necesarias en este periodo y que permiten objetivos variados, y los dos principales que tenemos son: adaptar los sistemas del aeropuerto a nuevos requisitos europeos, entre otros, como ya saben, la entrada en vigor del Entry/Exit System, que va a suponer reconfiguración de flujos de pasajeros en los espacios no Schengen y la obligación de captación de datos biométricos, y eso exige la colocación de unas cabinas por las que tienen que ir los pasajeros, etcétera. Además, adecuar y optimizar la infraestructura a las necesidades del tráfico. Respecto al apartado de inversiones que se han venido haciendo y que están todavía previstas en el DORA II, principalmente relacionadas con aspectos de mejora de la calidad, se incluyen proyectos que algunos creo que tienen que ver con algunas de las demandas que usted me comentaba, como la reconfiguración de los puestos de estacionamiento en plataforma, que aumenta la capacidad del lado aire. Sabe que si tenemos mejor ordenada la plataforma de acceso nos permite trabajar con más fluidez en la pista y esa única pista efectivamente puede tener una mayor capacidad de operaciones/hora. Asimismo, la instalación de un nuevo balizamiento de eje de pista basado en tecnología LED, que se estropea menos y consume menos también. Igualmente, la mejora del pavimento de la calle de rodaje 2, que está pendiente de ejecución todavía, o la construcción de una nueva plataforma de estacionamiento. Esto son inversiones del DORA en vigor. Respecto a inversiones futuras, el DORA 2027-2031 está todavía en fase de análisis y definición, porque no tenemos un detalle de las actuaciones específicas que se llevarán a cabo. Además, es importante destacar que las actuaciones que se realizarán serán de acuerdo con criterios técnicos. Me refiero a la mención que le hacía antes: adecuar la infraestructura a las necesidades concretas que tenga, y también medioambientales. En todo caso, creemos que la capacidad actual del aeropuerto garantiza la atención de la demanda para los próximos años, bien es cierto —es verdad— que el aeropuerto está creciendo a unas cifras más que destacables, lo sabemos todos, pero todavía tiene cierto margen; hasta esos 41 millones de pasajeros que mueve Gatwick, hay margen en el aeropuerto de Sevilla.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 8

Me comentaba actuaciones relativas al control del espacio aéreo. Me gustaría señalar que las inversiones en materia de navegación aérea y de gestión del espacio aéreo previstas en el plan de actuación de ENAIRE para este periodo que comienza este año 2024-2027 ascienden a casi 70 millones de euros. Entre otras cosas, destaca el proyecto de digitalización de las comunicaciones tierra/aire en el centro de control de tráfico aéreo de Sevilla. Instalación de un sistema de comunicación voz sobre protocolo digital IP. Se ha llevado a cabo un cambio en el diseño del espacio de la provincia para adaptarlo también a las necesidades del proyecto MIDAS, porque la gestión de unos y otros en los tramos de aproximación inciden en la forma en la que los tráficos van a ir articulándose. Se ha puesto una instalación de RIMS, de *Ranging and Integrity Monitoring Stations*, que básicamente es una instalación de seguimiento de EGNOS, de navegación satelital. Además, dentro del plan de optimización de la gestión del espacio aéreo, ENAIRE contempla la reestructuración del espacio aéreo que sirve de alimentador de TMA de salidas y llegadas al aeropuerto de Sevilla. Esto además de mejorar la capacidad debería mejorar el comportamiento medioambiental de los tráficos reduciendo el tiempo de vuelo y aumentando las prestaciones. En conclusión, el ministerio trabaja intensamente en el ámbito que le corresponde para mejorar el aeropuerto de Sevilla. Con respecto al cambio de denominación, yo me compro a mirarlo y a hacerle saber en qué estado se encuentra. Es un poco más complejo en los aeropuertos porque la denominación tiene que ver con la denominación general del aeropuerto, IATA, entonces es un proceso más complicado.

Perdón, porque me he excedido en el tiempo. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— **ACTUACIONES QUE LLEVA A CABO EL GOBIERNO PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS RESIDENTES EN LAS ISLAS EN IGUALDAD DE CONDICIONES CON LAS DEL RESTO DE LA CIUDADANÍA ESPAÑOLA.**

AUTOR: HERRERA GARCÍA, MILENA (GS)

RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)

(Número de expediente 181/000507).

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar este bloque, pasamos a la pregunta de la señora Herrera García, por el Grupo Parlamentario Socialista, que tiene la palabra.

La señora **HERRERA GARCÍA**: Gracias, señora presidenta.

Buenos días y gracias, señor secretario general, por atender a las preguntas de esta Comisión. Señorías, a los ciudadanos y ciudadanas de los archipiélagos de Baleares y Canarias muchas de las cuestiones que debatimos en esta Comisión les son ajenas porque poco tienen que ver con sus necesidades de movilidad y de transporte. Les suenan lejanos los debates sobre sistema ferroviario y alta velocidad, sobre trazados de carreteras nacionales, autopistas, peajes, porque su día a día es otro muy diferente. Ser residente en un archipiélago supone en muchas ocasiones tener que coger el avión para asistir a una cita médica o seguir un tratamiento hospitalario. Los estudiantes de islas como Formentera necesitan coger un barco a diario para desplazarse hasta la isla de Ibiza y así poder cursar la gran mayoría de los estudios de ciclo formativo. Para los canarios, una gestión presencial en el catastro requiere un desplazamiento a una de las islas capitalinas, por poner solo algunos ejemplos de la vida cotidiana.

En los últimos años, el Gobierno de España ha impulsado medidas de importante calado, como el incremento al 75% del descuento en los pasajes para los residentes o la subvención a las dos comunidades autónomas para la gratuidad del autobús para usuarios frecuentes. Sabemos también que tanto AENA como Puertos del Estado impulsan proyectos de mejora de infraestructuras en diferentes islas y son intervenciones especialmente delicadas, no solo por las molestias que las obras siempre generan, sino porque se desarrollan en territorios y en entornos especialmente vulnerables. En algunos casos, como ha ocurrido recientemente en el aeropuerto de Ibiza, las obras se alargan más de lo previsto y ello también tensiona a nuestro sector turístico, fundamental para la economía.

El número de plazas que se ofertan en el transporte aéreo y marítimo, sus horarios y precios no son una cuestión menor en lugares donde no existe medio de transporte alternativo. Usted conoce bien las declaraciones de obligación de servicio público que tan importante son, por ejemplo, para la isla de Menorca. Además, durante la pasada legislatura también se cerraron acuerdos de financiación para otro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 9

tipo de proyectos de mejora, pero la verdad es que desde la llegada del Partido Popular al Gobierno autonómico de Baleares nos hemos encontrado con la sorprendente renuncia a varios de estos proyectos y a la correspondiente pérdida de su financiación. Es imperdonable que el Partido Popular haya renunciado a una aportación de 185 millones de euros para dotar a Palma de una línea de tranvía que comunicara el centro de la ciudad con el aeropuerto, como es imperdonable que el Partido Popular haya devuelto 13 millones de euros de fondos europeos con los que estaba previsto adquirir autobuses eléctricos y continuar impulsando el proyecto de la bicicleta pública en la capital mallorquina. Y digo imperdonable, pero no digo sorprendente, porque este es en realidad el desinterés y la desidia a la que nos tiene acostumbrados el Partido Popular balear en materia de transportes. Y si no miren el caso de Ibiza, donde el PP gobierna desde hace más de cinco años y se anunció como un gran logro, la compra de una partida de autobuses que nos presentaron como nuevos y que en realidad se habían comprado al Ayuntamiento de Madrid, que los desechó por tener más de 20 años de antigüedad y ser altamente contaminantes. No es un hecho aislado. El mismo Consejo Insular de Ibiza ha reconocido que 500 de las 600 paradas de autobús de la isla necesitan una mejora y en algunos casos esa mejora supone instalar una marquesina que nunca llega allí donde algún usuario desesperado ha colocado una silla de plástico y una sombrilla de playa. Más de cinco años después, el plan de mejora de las paradas sigue parado.

Estoy segura, señor secretario general, de que entiende la alta sensibilidad de los residentes de las islas a cualquier decisión que se toma en estas materias y por ello, la pregunta que le formulo hoy tiene como objetivo conocer cuáles son las principales líneas de trabajo o proyectos del Gobierno para asegurar que los ciudadanos y las ciudadanas de las islas tienen garantizados los mismos derechos que los del resto de la ciudadanía de nuestro país en cuanto a movilidad y transporte. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el secretario general.

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

Muchas gracias, señora Herrera.

Antes de entrar en materia concreta, yo querría decirle que esa orfandad que pueden sentir los ciudadanos de los territorios insulares o de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla respecto de algunos de los debates, creo que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible pretende al menos amainarla en la designación de un órgano como es el de la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo, que si con algo tiene que ver es, desde luego, con la movilidad de los ciudadanos de los territorios de las islas y de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Y créame que sus preocupaciones son las mías, que me tocan directamente. Así pues, bueno, como sabe, garantizar la conectividad entre los distintos territorios de España es una prioridad en el Ministerio. Así que desde esta Secretaría General hemos venido trabajando en distintas líneas de actuación, la primera de todas, y la más importante es la de las bonificaciones al transporte aéreo y marítimo para los residentes no peninsulares. Mencionaba usted la implantación del 75% de bonificación en los billetes de los ciudadanos residentes.

Mire, como instrumento que facilita la conectividad de las islas en término de equidad con los demás españoles, creo que nada muestra mejor ese compromiso que los 1152 millones de euros —que se dice pronto— que se ejecutaron en el año 2023 para subvenciones tanto al transporte aéreo como a marítimo. Por poner el ejemplo comparativo respecto del año previo a la pandemia 2019, esto supone casi un 40% de incremento respecto a los 831 millones ejecutados en ese año 2019 y la previsión es que este incremento se mantenga de manera estructural en los próximos años. Nuestra estimación para el final de ejecución del 2024 es de unos 1300 millones de euros en bonificaciones a los ciudadanos de las islas y las ciudades autónomas.

En segundo lugar, otro mecanismo cuya gestión compete directamente al Ministerio es el establecimiento de obligaciones de servicio público, bien en su modalidad aérea o marítima, y que en el año 2023 en la parte aérea contaron con una dotación presupuestaria en los territorios fuera de la Península Ibérica de 8,6 millones de euros y de 15,43 millones de euros en el caso del transporte marítimo, en forma de contratos de líneas de navegación de interés público. Si a esto sumamos las ayudas al transporte de mercancías, el monto total ascendería a 90 millones de euros. En conjunto, incluyendo el importe destinado a subvenciones directas a los billetes de los residentes, OSP y mercancías, el año 2023 supuso una ejecución de 1266 millones de euros en estas partidas. No obstante, esto, nuestro compromiso con la movilidad y la conectividad de los residentes no se limita solo y no puede limitarse además solo a esta subvención. Desde el Ministerio realizamos un seguimiento continuo de la conectividad y de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 10

precios, que es algo que tiene una especial sensibilidad para los ciudadanos residentes. Mencionaba el caso de los residentes en la isla de Formentera que usan al final el servicio de barco, de *ferry* transbordo entre Ibiza y Formentera como un servicio, una línea de metro o cercanías. Es así, y el precio es sensible, qué duda cabe.

Por eso realizamos un seguimiento continuo de la conectividad y de los precios, especialmente en los territorios insulares. Fruto de esta monitorización y de la preocupación que de ella nos ha suscitado en algunas rutas, hemos impulsado varias mejoras en una de las rutas que ha mencionado usted, en concreto en la ruta entre Menorca y Madrid. Primero, en respuesta ante la elevada ocupación que hemos percibido en las primeras semanas de servicio. En enero ya se impulsó un aumento de la capacidad en esta ruta aérea para el periodo comprendido entre noviembre de 2023 y abril de 2024, que era el primer periodo del contrato en vigor de OSP de esa línea, a través de un incremento de frecuencias que se materializó en un incremento de plazas en marzo y en abril, a pasar a operar la ruta con un avión de mayor tamaño que el que venía haciéndolo habitualmente. Y como resultado del análisis y del trabajo continuo que hemos realizado, la UTE concesionaria de esta ruta confirmó que para este periodo de OSP noviembre 2024-abril 2025, incluirá mejoras relevantes adicionales a las que ya se introdujeron en el anterior periodo.

Así, en lugar de operar con un CRJ1000 que es el que opera normalmente este modelo de avión de Embraer, se consolida la operación con un Airbus A320 durante todo el mes de abril de 2025, lo que va a incrementar el número de plazas y además, en segundo lugar, y con respecto al aumento de frecuencias introducido en el periodo de noviembre de 2023 a abril 2024, que en esa ocasión afectó solo a días puntuales, la UTE introducirá una mejora más significativa para este periodo que comienza en el futuro mes de abril hasta marzo de 2025. Va a añadir una frecuencia adicional todos los lunes del periodo excepto el mes de diciembre, donde esta frecuencia adicional ya estaba contemplada. Esto supone 17 frecuencias adicionales, en lugar de las tres del periodo anterior. Estas nuevas mejoras se suman, además, a las que ya se habían incluido en el contrato, en el actual contrato que se licitó el pasado verano, en el que, respondiendo a la evolución creciente de la demanda en la ruta y con el objetivo de continuar garantizando las adecuadas condiciones de movilidad, se procedió a modificar las condiciones operativas, reforzando el nivel de servicio requerido con una frecuencia adicional en los tramos correspondientes a la festividad de la Constitución, el periodo navideño y el día de Menorca.

Además, en la última Comisión Mixta de Seguimiento de las Obligaciones de Servicio Público se acordó incluir como condición para operar las OSP inter-Baleares que las compañías deben ofertar el servicio de menores no acompañados en condiciones adecuadas de precio, si bien —eso creo que ya lo saben— estos complementos son además subvencionables, entran dentro del importe que puede ser subvencionado para los ciudadanos residentes. Finalmente, y además derivado de este seguimiento, se realiza desde el Ministerio una vigilancia que ha detectado que el precio de los billetes aéreos en determinadas rutas se ha incrementado más que notablemente en los últimos años. Primero como una consecuencia del funcionamiento de mercado en esa elevación de la bonificación del 50 al 75% y luego por la propia elevación de la demanda que se está suscitando en el mercado aéreo español. Por esto se está trabajando en un proyecto de OSP piloto de Obligación de Servicio Público Piloto, para limitar los precios, estableciendo precios máximos en tres rutas concretas: Lanzarote-Madrid, Menorca-Barcelona y Melilla-Madrid. Esta OSP, como le comentaba, tiene un carácter de piloto, queremos ver cómo funciona. Tiene una limitación temporal a 18 meses y además una cláusula de escape, de manera que, si detectamos que en algún momento disminuye la colectividad de estos territorios, podamos dar por finalizada la aplicación de esta para que no suponga ninguna merma a la conectividad de estos territorios.

En conclusión, desde el Ministerio trabajamos para garantizar en todo momento la adecuada movilidad de los residentes en las islas y estamos en contacto con los Gobiernos de estos territorios a través de los distintos mecanismos de cooperación que se han establecido para poder mejorar la movilidad y dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos residentes en los territorios insulares españoles. Muchas gracias, señora diputada.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor secretario general. Le despedimos aquí.
Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 11

La señora **PRESIDENTA**: Y, si les parece, a la secretaria general de Transporte Terrestre, la esperamos aquí en la mesa. (Pausa).

— **RESPONSABILIDAD POLÍTICA QUE VA A ASUMIR EL GOBIERNO POR LA SUPUESTA TRAMA DE ADJUDICACIÓN DE CONTRATOS QUE, SEGÚN EL INFORME DE LA UNIDAD CENTRAL OPERATIVA DE LA GUARDIA CIVIL REMITIDO A LA AUDIENCIA NACIONAL, TENÍA ESTABLECIDA EL EXASESOR KOLDO GARCÍA EN EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

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

MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)

FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)

(Número de expediente 181/000281).

— **ACCIONES PARA EVITAR LOS CONTINUOS ROBOS E INTERRUPCIONES A LOS QUE SE ENFRENTA EL SERVICIO FERROVIARIO DE RODALIES.**

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

MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)

FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)

(Número de expediente 181/000358).

La señora **PRESIDENTA**: Pues le damos la bienvenida, señora secretaria general y, si les parece, comenzamos con este turno. En este caso correspondería la pregunta número dos, formulada por la señora Rueda Perelló, del Grupo Parlamentario VOX.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Buenos días. ¿Solo la número 2 o las dos que tenemos planteadas? Le pregunto porque no sé lo que...

La señora **PRESIDENTA**: Tendría sus dos turnos. Lo que usted quiera.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

Buenos días. Son dos preguntas muy concretas. ¿Qué acciones ha ejecutado o pretende ejecutar el Gobierno para evitar los continuos robos e interrupciones a los que se enfrenta el servicio ferroviario de rodalies? Y ¿qué responsabilidad política va a asumir el Gobierno por la supuesta trama de adjudicación de contratos que, según el informe de la Unidad Central Operativa de la Guardia Civil, remitido a la Audiencia Nacional, tenía establecido el exasesor, Koldo García, en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien. Por tanto, están acumuladas, y le contesta la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Voy a intentar contestar lo más brevemente posible para ajustarme a los cuatro minutos que tengo de tiempo. Yo creo que con respecto a rodalies lo primero que tenemos que hacer —y ya lo ha hecho el ministro— es pedir disculpas, especialmente a las personas usuarias del servicio que se han visto afectadas por las incidencias en estos últimos meses. Como no puede ser de otra manera, desde todo el Ministerio, con carácter general y desde ADIF y desde Renfe en particular, estamos trabajando porque es nuestra obligación para prestar un servicio de transporte ferroviario de calidad para todas las personas que viajan a diario en rodalies —también en cercanías, no solamente en rodalies— y, por supuestísimo, tenemos la firme intención y es nuestro compromiso subsanar lo antes posible todos los problemas que hayan podido existir para mejorar aquello que nos compete.

El propio ministro ha dado ya explicaciones en sede parlamentaria, tanto en el Congreso como en el Senado, sobre estos temas, pero al final es un problema al que nos enfrentamos en la red ferroviaria española actualmente —en rodalies en particular— y yo le vuelvo a hacer un pequeño resumen de la problemática. En primer lugar, hay que entender los diferentes tipos de incidencias. Usted se refiere sobre todo al tema de los robos, pero las incidencias —y muchas veces se acumulan— se deben principalmente a las obras que hay en la infraestructura; al material rodante que, como saben, es muy antiguo; a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 12

operativa, y, efectivamente, a agentes externos al propio servicio. En el caso de las incidencias relacionadas con la infraestructura del material rodante, se está haciendo una inversión fundamental en estos dos aspectos. Venimos de unos años con una falta de inversión muy preocupante en los servicios ferroviarios en este país. Antes de 2018 apenas se invertía, no se compraban trenes y, por tanto, la calidad del servicio ha ido disminuyendo. Ahora mismo estamos en el momento contrario, se está invirtiendo más que nunca en la red ferroviaria de ancho convencional, en las cercanías, en las redes regionales y eso pues genera incidencias y es inevitable. Al final las obras generan problemas, pero en el futuro será mucho más fiable el servicio, que al final es lo que se busca con todas estas obras.

Es cierto que hay una concentración de incidencias en Cataluña causadas por agentes externos. En ese grupo están las que usted se refiere, las relativas a seguridad; aproximadamente el 50% de las que tenemos en todo el Estado ocurren en Cataluña, sobre todo robos de cable, actos vandálicos y sabotajes. Esas incidencias nos producen graves perjuicios en el servicio y a veces daños en la infraestructura que son costosos. La incidencia más grave que hemos tenido con respecto a este tema fue el robo de cable del día 12 de mayo, el mismo día de las elecciones catalanas en Moncada Bifurcació, que nos ha costado, tanto a ADIF como a Renfe, casi 20 millones de euros repararlo y hemos tardado prácticamente dos meses. Es decir, es un problema en toda la red. Ahora mismo nosotros no tenemos competencias en seguridad en Cataluña, las competencias son de los Mossos d'Esquadra, y esto solo se puede arreglar con colaboración entre las administraciones competentes en materia de seguridad. Yo le puedo garantizar que la actual Generalitat está absolutamente alineada y estamos trabajando con ellos para minimizar este tipo de incidencias. Una vez que se ha definido el nuevo equipo de gobierno de la Generalitat, vamos a comenzar en breve los contactos entre el ministerio y el Departamento de Territorio a diferentes niveles, porque es un tema prioritario en las agendas de ambas administraciones.

Rodalies, paso a la respuesta de la auditoría. Yo creo que cabe resaltar que este Gobierno, y creo que lo hemos demostrado en todos los años que llevamos gobernando, es implacable en la lucha contra la corrupción, venga de donde venga. Por nuestra parte, por parte del ministerio, hemos mostrado colaboración y transparencia absoluta del Gobierno con la justicia hasta llegar hasta el final. La policía debe investigar, la justicia debe juzgar y los culpables tendrán que pagar cuando se determine; más allá del recorrido judicial, cualquier intento de enriquecimiento a través del cobro de comisiones, especialmente durante una tragedia como fue la pandemia, cuenta con nuestra reprobación y reproche. Por ello, además de la total colaboración del ministerio con la Justicia y con las comisiones de investigación de ambas Cámaras, así como de dar explicaciones siempre que ha sido necesario, desde el primer momento se puso en marcha una auditoría específica cuyos resultados se hicieron públicos hace un mes y los pueden encontrar en la página web del ministerio.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, para el turno de réplica, tiene la palabra la señora Rueda Perelló.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

Pedir disculpas no es suficiente, porque hay que reconocer que tanto los catalanes como los malagueños, los sevillanos, los extremeños, cada día padecen incidencias, retrasos e incluso accidentes. Hay que recordar ese incendio en el tren, en el convoy que hacía el trayecto Extremadura-Madrid. Y que usted diga que tenemos un servicio de transporte de calidad tampoco se corresponde con la realidad, que se lo digan a quienes aguantan sofocos y malestar en esos vagones.

Ha hablado de la concentración de incidencias en Cataluña, pero puede ser en cualquier otra región. Y sí que es cierto que al final, teniendo en consideración que fue una cesión de este Gobierno a Esquerra, a los separatistas, para que Sánchez pudiese anclarse a su sillón en la Moncloa, ahora existe también un caos entre administraciones que creo que poco va a resolver el problema de la red ferroviaria. Ha dicho usted que el Gobierno es implacable en la lucha contra la corrupción. Más bien este Gobierno está salpicado por la corrupción, porque no hay día que no abramos la portada o que no veamos la portada de un periódico para leer un caso más de corrupción. Y hoy lo hemos visto cuando una de las personas que trabajaba en el Ministerio de Transportes señala directamente a Sánchez en un caso que está siendo conocido como el caso Koldo, pero que es el 'caso PSOE'; el 'caso PSOE', porque no hay nada más ruin que llenarse los bolsillos en una situación en la que España estaba padeciendo una emergencia sanitaria, económica y social. Y en la propia página del ministerio aparece ese informe que desvela lo que ahora vemos en las portadas, ese informe que desvela irregularidades y posible malversación. Ayer, lunes 23, fue José Luis Ábalos, y, aunque el ministro de Transporte escenifique en el Senado una ruptura con el que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 13

fue el ministro de Transportes, no hay tal ruptura, porque al final estamos viendo cómo los socialistas ejercen la corrupción. Cada día conocemos un nuevo episodio de los desmanes de este Gobierno con el dinero de los españoles, que podría servir para, por ejemplo, el material rodante que se ha reconocido que está antiguo y que no se resuelve; que podría servir, por ejemplo, para nuevas infraestructuras como el tren litoral en Málaga que llevamos casi 25 años reclamando; que podría servir para mejorar incluso el estado de las carreteras, que también es de su competencia. Así que no digan que ese Gobierno es implacable en la lucha contra la corrupción, porque podríamos hablar del 'caso Koldo', de Tito Berni, del caso ERE que hemos padecido en Andalucía, etcétera.

Y sobre la colaboración con la justicia por parte de este Gobierno, no hay una colaboración cuando al propio Sánchez, gracias a VOX, lo sentamos en el banquillo como testigo por un escándalo de corrupción y se niega a declarar. Poca colaboración es esa, como hay poca colaboración cuando miembros del Gobierno señalan a los jueces, que son libres e independientes, y por eso desde aquí siempre reconocemos el trabajo de aquellos que sí que apuestan por la independencia del Poder Judicial.

Tiene una ardua tarea. Tiene una ardua tarea, porque resulta que, si el dinero que debería ir destinado a mejorar las infraestructuras se destina a llenar los bolsillos de amiguitos, no va a prosperar en la labor que le han encomendado. Yo confío en que este Gobierno —que ya sería un acto de fe— mejore la red ferroviaria española, porque los que lo padecen son los que están ahí fuera, pagando impuestos y con servicios que lo único que hacen es retrasarlos e incluso dejarlos tirados en andenes, en estaciones o en medio del campo.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rueda.

— VALORACIÓN DEL ESTADO Y DESARROLLO DEL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE TARRAGONA.

AUTOR: ALONSO CANTORNÉ, FÈLIX (GSUMAR)
(Número de expediente 181/000417).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, por el Grupo Parlamentario SUMAR, tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidenta.

Secretaria, bienvenida. **(El señor Alonso Cantorné continúa su intervención en catalán, cuya traducción se incluye a continuación según el texto facilitado por el señor diputado a la Comisión)**¹.

Ayer fue Santa Tecla y una parte importante de la ciudadanía de Tarragona disfrutó de la fiesta. En una semana, pasamos de la fiesta a la angustia. Martes, 1 de octubre, el corte del túnel de Roda se hará efectivo.

El corte llega con demora, por la falta de inversión y previsión de los gobiernos de derechas del PP y la incomparecencia del Gobierno de la Generalitat que estaba en otros temas, también referenciados en un 1 de octubre.

Esta falta de inversión de casi 40 años ha significado que este verano haya sido un sufrimiento extremo para la ciudadanía.

Ha encendido todas las alarmas, para saber si los planes alternativos serán razonables para que la gente pueda continuar haciendo su vida cotidiana con cierta normalidad.

Si cuando no había corte, la cosa no funcionaba, con las complicaciones logísticas de un paro total, la gente se pregunta, ¿qué nos espera?

Negro sobre blanco, en un papel, la alternativa planteada recoge casi todo lo que nosotros, en coordinación con las plataformas, les habíamos pedido. Cierto!

Como todos sabemos la teoría es una cosa y la práctica otra, es por eso que nosotros, los Comunes, estaremos alerta de las posibles deficiencias del operativo para, de forma inmediata, aviar al ministerio para que haga las correcciones necesarias.

El corte es inaplazable y confiamos en pasarlo lo mejor y más corto en el tiempo.

¹ En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de la Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios, conforme al cual la veracidad de la traducción es responsabilidad del diputado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 14

Desde hace un año, el ministerio tiene sobre la mesa tres posibles trayectos para superar el obstáculo de Tarragona ciudad y la costa. O se resuelve o el corredor caerá antes de llegar a la meta: ¿Cuáles son? ¿Los puede detallar ahora y aquí mismo? ¿Prevé incluir una partida para reforzar y demostrar la voluntad de ejecutar en los Presupuestos Generales del Estado de 2025?

La señora **PRESIDENTA**: Discúlpeme. Antes de dar la palabra a la señora secretaria general, le recuerdo que, atendiendo al Reglamento, por parte de algunos grupos se solicitó la traducción, pero, por acumulación hoy de comisiones, no nos la han podido adjudicar. Y, tal y como dice la normativa, en el caso de querer utilizar lenguas cooficiales sin traducción, hay que pasar el texto escrito al resto de portavoces o, si no, repetirlo en castellano en su interlocución. Simplemente, quiero que lo sepan para la siguiente. **(Rumores.—El señor Flores Juberías pide la palabra).**

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Señora presidenta, con la venia, quisiera llamarle la atención sobre esta cuestión.

La señora **PRESIDENTA**: Sí, sí. Y así están informados todos. Tiene la palabra la secretaria general.

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Le pido la palabra por una cuestión de orden.

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

El señor **FLORES JUBERÍAS**: El señor Alonso acaba de incumplir, con su conocimiento y con su consentimiento, lo dispuesto en el apartado quinto y sexto del acuerdo de 16 de enero del 2024 de la Mesa sobre el régimen lingüístico en las comisiones. Como usted bien sabía, no había traducción, y como usted también bien sabía, el señor Alonso no había entregado previamente la traducción de su intervención al castellano. Usted le ha consentido utilizar íntegramente los cuatro minutos de tiempo de los cuales disponía, sin esperar a que produjese esa traducción al castellano, por supuesto, dentro de los cuatro minutos de los que dispone y no con otros cuatro minutos, que es a lo que le habilita el apartado quinto, por lo que el señor Alonso ha incumplido con ese acuerdo con su consentimiento. Le rogaría que no volviese a pasar, si es tan amable.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Flores. No obstante, le quedan treinta y seis segundos de su intervención, si los quiere utilizar... **(Rumores).**

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: ¿Cuáles serán las alternativas para los transportes de mercancías en el ferrocarril a su paso por Tarragona y la costa? ¿Prevé incluir su ministerio, incluir una partida para reforzar y demostrar que existe esa voluntad en los presupuestos del Estado de 2025?

La señora **PRESIDENTA**: Señora secretaria general.

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

Señorías, somos conscientes ahora mismo de que hay muchísimas obras en el corredor mediterráneo. Ayer el ministro Puente lo contaba en Twitter y somos conscientes de que esto implica muchas afecciones en el servicio. Las obras son necesarias y, como usted ha dicho, son inevitables las afecciones tanto a las personas como a las empresas de transporte de mercancías. Actualmente, en el corredor entre Tarragona y Vandellós tenemos una inversión ejecutada hasta mayo que supera el 90% de lo previsto, el 91,10% concretamente, y el año que viene esperamos concluir las obras de implementación del tercer carril entre Castellbisbal y Vilaseca, que es una actuación fundamental para prolongar el corredor mediterráneo hacia la Comunidad Valenciana y continuar con el cambio de ancho entre Tarragona y Castellón.

Si tenemos que entrar en las actuaciones concretas, también intentando ver que no son actuaciones que solamente funcionan a corto plazo, sino que tenemos un plan a largo plazo, a mí me gustaría destacar, en primer lugar, la estación intermodal de Tarragona. En febrero de este año hemos sacado a información pública el estudio informativo de la nueva estación, concretamente el 14 de febrero. Esta propuesta permitirá una explotación mucho más eficiente del corredor mediterráneo no solo desde un punto de vista ferroviario, sino global, asegurando una mejor inserción de la infraestructura en el territorio y una gran proximidad al aeropuerto de Reus. Tras la participación pública se van a analizar todas las alegaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 15

recibidas y se remitirá para que el Ministerio de Transición Ecológica pueda realizar la declaración de impacto ambiental.

Además, estamos remodelando —como usted mismo ha dicho— toda la red arterial ferroviaria de Tarragona. Junto a las mejoras de la operativa diaria y otras medidas a corto plazo, tenemos en marcha una actuación muy ambiciosa como es esta remodelación. El objeto de esta actuación es amplio para adaptar la red a la profunda transformación que ha sufrido en las últimas dos décadas. Por un lado, otorgamos una especial atención al tráfico de mercancías. Es cierto que en España el tráfico de mercancías por tren todavía es bajo, pero tenemos un plan para que en el año 2030 alcance una cuota modal del 10 %. Estamos buscando un corredor alternativo por el interior, un itinerario alternativo para los trenes de mercancías que ahora mismo van por la línea de costa, tanto para optimizar la explotación ferroviaria como para aprovechar al máximo los corredores existentes y lograr unos resultados eficientes en operatividad, integración urbanística y, además, impulsar el transporte de mercancías para lograr una movilidad sostenible y eficiente.

La planificación ferroviaria tiene varios pasos; el primero es un estudio de viabilidad que, al final, es lo que estamos realizando ahora. Ya lo hemos hecho y luego hemos realizado las primeras fases para seleccionar las soluciones a escala 1:25 000. Ahora mismo con esas conclusiones estamos abordando la última fase que define las alternativas a escala 1:5000, precisamente para poder analizar la rentabilidad socioeconómica de la construcción de estas vías en la provincia de Tarragona. Todo esto, además, requiere una coordinación fundamental con la Generalitat de Catalunya principalmente, pero también con los municipios de la zona por las afecciones que se provocan en el territorio. De hecho, el secretario de Estado estuvo hace un par de semanas explicando las afecciones que iba a provocar el corte que usted decía en el túnel de Roda de Berà, que es fundamental realizarlo para poder adaptar el gálibo del túnel a los requisitos del corredor mediterráneo. Sabemos que es traumático, sabemos que va a tener afección; hemos estudiado un plan alternativo de transporte amplio que esperamos que satisfaga las necesidades de movilidad de la zona, pero estamos siempre dispuestos a escuchar la valoración que hacen las personas usuarias y modificarlo en el caso de ser necesario, tanto desde Renfe como ADIF estamos dispuestos y, por supuesto, desde el ministerio.

En definitiva, apostamos por el futuro de Tarragona y de todos sus habitantes y apoyaremos con las políticas de movilidad sostenible a nuestro alcance todas las oportunidades para mejorar los servicios que reciben.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

— RAZONES POR LAS QUE EL MINISTERIO SE ESTÁ PLANTEANDO UN ACUERDO CON LA EMPRESA PRIVADA MSC PARA TRANSFERIRLE LAS CIRCULACIONES DE MERCANCÍAS DE LA SOCIEDAD PÚBLICA RENFE MERCANCÍAS.

AUTOR: ALONSO CANTORNÉ, FÉLIX (GSUMAR)

(Número de expediente 181/000431).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra para la siguiente pregunta, por el Grupo Parlamentario SUMAR, el señor Pueyo Sanz.

El señor **PUEYO SANZ**: Muchas gracias, presidenta.

Bienvenida, señora Serrano. Esta pregunta —que nos afecta, que es de interés general y que, sinceramente, nos preocupa— viene a colación de que en el pasado mes de marzo de 2022 el Consejo de Administración de Renfe autorizó el inicio del proceso para la selección de un socio estratégico de Renfe Mercancías SME mediante la aprobación del documento descriptivo que regula el procedimiento competitivo. En esta reunión se expuso como antecedentes que Renfe Mercancías presentaba —y presenta— una situación financiera comprometida como consecuencia de su persistente y acusado desequilibrio económico desde su constitución. Sin embargo, posteriormente ha ido dando los pasos pertinentes para desarrollar el proceso y, finalmente, en septiembre de 2023 el Consejo de Administración del Grupo Renfe ha autorizado la designación de MEDLOG SA, MSC, como candidato finalista del procedimiento competitivo para la selección del socio estratégico de Renfe Mercancías. Tras esto, se ordenó el proceso de negociación con dicha empresa, que comprendería entre otros una valoración —como se hace en estos casos— con las aportaciones recíprocas, las correspondientes *due diligences* y el acuerdo final que se alcance. Y este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 16

acuerdo, en su caso, estaría supeditado a la autorización de nuevo por parte del Consejo de Administración de Renfe Operadora y, a partir de ese momento, a la obtención de las pertinentes autorizaciones administrativas, en las que no voy a profundizar.

En la sesión del 22 de julio de 2024 fue solicitada la autorización al Consejo de Administración de Renfe Operadora para proceder finalmente a uno de estos documentos mercantiles que siempre se utilizan en las fusiones y adquisiciones que es el *memorandum of understanding*. En estos momentos la dirección de Renfe Mercancías ya se encuentra en negociaciones con MSC para constituir una sociedad al 50% de participación y con la intención de transferir a esta nueva sociedad los transportes que en la actualidad realiza la operadora pública.

Debido a esta situación nos encontramos en un escenario de posibles movilizaciones impulsadas por el comité general de empresa ya que con esta operación se está poniendo en riesgo el empleo del personal de conducción de Renfe Mercancías que realiza esas circulaciones y el personal de Renfe Ingeniería y Mantenimiento que realiza el mantenimiento de locomotoras y vagones. De culminar este proceso se ponen en peligro los derechos laborales de los trabajadores y trabajadoras de Renfe Mercancías cualquiera fuera la hipótesis, tanto que al final hubiera una ampliación de capital como la creación de una sociedad o fusionarse en una nueva preexistente. Además, habrá detracción de estas operaciones de mantenimiento de aquel material rodante que siendo de Renfe Mercancías se incorpore también a esta nueva sociedad, lo cual supondría un impacto negativo para Renfe Ingeniería y Mantenimiento.

Por otro lado, además de estas afecciones laborales nos preocupa su afección ciudadana y estratégica como país y son varias las causas que alimentan esta preocupación. Desde el punto de vista medioambiental, si políticas de lucha contra el cambio climático requieren de ese impulso público, mal se entiende que esta necesidad sea impulsada desde una sociedad semiprivada o semipública —según se vea el vaso de la privatización medio lleno o medio vacío—, por tanto, también dependerá del Consejo de Administración resultante. Desde el punto de vista del Estado, el ferrocarril desempeña un papel estratégico en el transporte militar también, lo desempeñaba con materias primas con productos de primera necesidad durante la pandemia y lo podría tener que volver a desempeñar en cualquier otro momento y por diferentes necesidades también para la movilidad de productos o servicios. Por ambos motivos, la empresa de mercancías perteneciente a la operadora pública incumbente en cualquiera de los escenarios posibles en la búsqueda de la solución de los problemas financieros y la mejora de un posicionamiento en un mercado de competencia nunca —repito— nunca debería renunciar a ese porcentaje societario que permitirá su control.

Por tanto, para garantizar ese control estatal, tenemos tres preguntas: ¿cuáles son las razones por las que el Ministerio se está planteando un acuerdo con la empresa privada MSC para transferirle la circulación de mercancías de la sociedad pública Renfe Mercancías? En ese escenario, ¿contemplan la pérdida de control público de la misma, incluidos los aspectos estratégicos del transporte de determinadas mercancías? ¿Cómo van a garantizar el control público de la misma? ¿Habrá alguna fórmula estatutaria, se realizará alguna fórmula de pacto de socios, habrá algún tipo de acuerdo en el consejo de administración en la designación de consejeros delegados? ¿Creen que un hipotético operador semiprivado realizará por sí mismo un plan de transporte que tenga en cuenta los objetivos de descarbonización del transporte, la lucha contra el cambio climático, la mejora de la seguridad o cualquier otro requerimiento que necesite ese carácter público y ese servicio público?

Muchas gracias.

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

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

Señoría, yo creo que para empezar a contestar esta pregunta hay que plantear el estado en el que tenemos actualmente el transporte de mercancías por ferrocarril en todo el país. Como comentábamos en la pregunta anterior, la cuota modal sigue siendo baja y, por tanto, se precisan de actuaciones que incrementen la penetración de este modo de movilidad para las mercancías. Al final, es una apuesta por la sostenibilidad; sabemos que es clave para la estrategia logística de país y de ahí que pensemos que es imprescindible impulsar de manera decidida un sector estratégico y con gran proyección de futuro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 17

Quiero dejar muy claro que la decisión de dar entrada a una empresa privada en el capital de Renfe Mercancías —que ha sido MSC, pero podría haber sido cualquier otra porque, como saben, fue un concurso, o sea, aquí no hemos tenido decisión— se adoptó, pero es importante que insistamos en que con esta decisión no se pretende disolver la empresa pública ni muchísimo menos privatizarla, sino alcanzar una alianza estratégica que fortalecerá el área de Renfe Mercancías, asegurando su sostenibilidad y su crecimiento a medio y largo plazo. Actualmente se han destinado muchos fondos del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia al transporte ferroviario de mercancías, sabéis que en la adenda —no recuerdo el número ahora mismo— que se aprobó el año pasado al PRTR está precisamente potenciar el transporte ferroviario y que fue, además, aprobado definitivamente por la Comisión Europea en octubre del año 2023. En esa segunda fase se han reforzado las medidas para fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril, con el objetivo final de descarbonizar el transporte terrestre de este modo. En concreto, las medidas que tenemos en el PRTR, y que se han trasladado tanto a Renfe Mercancías como a la posible empresa mixta que salga de aquí, son la obligación de implantar un programa de desarrollo de autopistas ferroviarias —sabéis que acabamos de inaugurar la primera autopista ferroviaria en Valencia—, la bonificación de los cánones ferroviarios para tráfico de mercancías durante un periodo mínimo de cinco años y el desarrollo de un programa de apoyo al transporte ferroviario de mercancías que incluirá medidas de incentivo al cambio modal de la carretera al ferrocarril, así como el impulso de la innovación en el sector del transporte.

En relación con la comunicación y con el malestar que puede existir entre las personas que trabajan en la empresa, para el ministerio es fundamental recalcar que no vamos a dar pasos en falso ni asumiremos soluciones diferentes a los compromisos que se han adoptado hasta ahora. Así se lo hemos trasladado a los representantes legales, empezando por los comités generales de empresa, sobre todo de Renfe, y también al resto del personal, puesto que nuestro deber al final es que puedan estar al tanto de los movimientos, negociaciones y acuerdos que se hayan planteado. No pretendemos ocultar nada a los trabajadores, que podrán seguir manteniendo las condiciones tanto en Renfe como si deciden pasarse a la empresa mixta, eso será una decisión propia de las personas que trabajan allí. El panorama de oportunidad que se vislumbra para los próximos años es que se va a ver reforzado con las políticas de apoyo al sector. Hay que tener en cuenta que la mitad de las mercancías que se mueven en España entran o salen por un puerto, entonces parecía estratégica una alianza con una empresa que gestionara mercancías en los puertos del país. Por supuesto, vamos a seguir negociando con las autoridades europeas las mejoras en las condiciones de ayuda al sector ferroviario y las ayudas de Estado, ya que nos parecen fundamentales para provocar este cambio modal.

En cualquier caso, es de vital importancia remarcar la continuidad de la actividad de Renfe Mercancías como operador público, eso no va a cambiar, quedando dentro de su perímetro de actividad circulaciones que consideramos estratégicas desde cualquier punto de vista, también el militar, a nivel país o relevantes para el interés general.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

— PREVISIÓN DE ACTUACIONES, COMO NUEVOS ENLACES Y TERCER CARRIL, EN EL CORREDOR AP-1 BURGOS-MIRANDA DE EBRO.

AUTOR: MORALES ÁLVAREZ, ÁLVARO (GS)

RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)

(Número de expediente 181/000508).

La señora **PRESIDENTA**: Hay en este momento una alteración en el turno, vamos a la pregunta número 15, formulada por el señor Morales Álvarez del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **MORALES ÁLVAREZ**: Gracias, presidenta.

Muchas gracias, señora Serrano. El corredor entre Burgos y Miranda de Ebro recoge la mayor parte del tráfico que circula desde Madrid a través de la A-1 y desde Portugal a través de la A-62 y que se dirige hacia el País Vasco y Francia por su paso por Irún. En este tramo existen dos alternativas para la circulación: la carretera convencional N-1 y la AP-1. Esta última es la autopista de peaje que se construyó a finales de la década de los setenta y principios de los ochenta. La concesión de la autopista de peaje AP-1 entre Burgos y Miranda finalizó el 30 de noviembre de 2018, tras la entrada al Gobierno del Partido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 18

Socialista. Al cumplir su compromiso de no prorrogar la concesión, se dio por finalizada la explotación privada tras cuarenta y cuatro años y cuatro prórrogas. Desde que se liberó la AP-1, hace seis años, se han salvado alrededor de treinta vidas ya que la media de siniestros mortales en este tramo del corredor de tan solo 80 kilómetros era cinco víctimas al año, debido a la intensidad de circulación que provocaba una alta siniestralidad. El coste económico de viajar con seguridad para los vecinos de la zona en sus desplazamientos diarios era de 235 euros al mes, por lo que la gran mayoría de los usuarios tomaban la decisión de utilizar la carretera convencional, sufriendo la alta siniestralidad provocada por la intensidad de tráfico. Esta decisión de liberar la autopista se tomó en los primeros meses de gobierno, decisión que no contemplaba el Gobierno del PP ya que no existía ningún estudio de viabilidad de tráfico tras el fin de la concesión. En el cajón del ministerio no había ningún estudio ni proyecto ni tan siquiera para demoler las playas de peaje, por lo que se deduce que tenían toda la intención de licitar una nueva prórroga para la concesión de la vía.

A raíz de la gratuidad de la AP-1 el tráfico que circulaba por la carretera N-I se ha trasladado a dicha autopista, por lo que actualmente el tráfico mayoritario del corredor circula por ella. Debido a este incremento de intensidad de tráfico es necesario realizar una serie de actuaciones. Desde entonces se han ejecutado actuaciones de mejora que contemplan la demolición de playas de peaje, restitución de calzadas y ramales del entorno, instalación de nuevos sistemas de aforo, mejoras en enlaces e instalaciones en áreas de servicio y refuerzos de firme. Aún quedan por realizar las actuaciones más importantes, como son los nuevos enlaces, accesos y el tercer carril. En 2019 el actual Gobierno inició la tramitación de proyectos tan necesarios como el estudio de viabilidad. En junio de 2002 aprobó el anteproyecto de mejora de la accesibilidad de la AP-1. Sobre la base de sus conclusiones se encuentra en redacción el proyecto de los dos nuevos enlaces, Monasterio de Rodilla y Zuñeda. A estos enlaces se debería sumar la mejora del actual semienlace de Ameyugo para contemplar todas las alternativas de desplazamiento. Con estos nuevos enlaces se mejorará la permeabilidad para todos los usuarios y la más rápida actuación de los servicios de emergencia, ya que actualmente existen tramos de vía de hasta 30 kilómetros sin ningún acceso. La otra actuación que concluye el estudio es la construcción del tercer carril. Con el tercer carril se aumentará considerablemente la capacidad de la vía y con esta medida disminuirán las retenciones habituales y atascos, ya que algunos de ellos llegan a los diez o quince kilómetros.

Todas estas medidas son necesarias para mantener unas adecuadas condiciones de viabilidad en todo el corredor de la AP-1, que da soporte al tráfico de largo recorrido tanto nacional como internacional, corredor que forma parte de los itinerarios E-5 y E-80 de la red transeuropea de carreteras. La siguiente pregunta traslada la preocupación de los usuarios por la situación de los atascos que cada año se van acentuando, aumentando la frecuencia y duración de las retenciones. La pregunta es cuál es la previsión de las actuaciones del Gobierno como nuevos enlaces y tercer carril en la AP-1 entre Burgos y Miranda de Ebro.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

Señoría, yo creo que, en primer lugar, tenemos que hacer un balance de lo que ha hecho este Gobierno desde el año 2018 en las carreteras de Burgos. Hemos invertido más de 470 millones de euros en la provincia, de los cuales 380 millones se han destinado a actuaciones en conservación y mejora de la seguridad vial. Hemos puesto en servicio recientemente obras que este ministerio ha ejecutado en la provincia de Burgos: en noviembre de 2021 la puesta en servicio de 12 kilómetros de la A-73 entre Pedrosa de Valdelucio y Báscones de Valdivia, con una inversión de 55 millones de euros, o más recientemente la puesta en servicio en diciembre del año pasado del acondicionamiento de la N-I entre Rubena y Fresno de Rodilla, con la inversión de más de 11 millones de euros. Yo creo que el hito más reciente que tenemos ahora mismo en Burgos es la licitación de las obras del tramo de 22 kilómetros de la autovía A-11, que ya comentábamos en la última comisión, entre Langa de Duero y Aranda de Duero, con un importe presupuestado de casi 212 millones de euros.

Concretamente respecto a la AP1 y lo que me preguntaba, fue una concesión que revirtió el Estado. Es cierto que cuando entra este Gobierno se encuentra que no existen estudios para mejorar la accesibilidad de la autopista, que se podrían haber hecho con antelación, como estamos haciendo ahora

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 19

mismo en otras autopistas de peaje que van a revertir próximamente. Por tanto, lo primero que tuvimos que hacer fueron ciertas actuaciones de mejora que se elevaron a más de 20 millones de euros —lo que usted ha comentado, demolición de las playas de peaje, reconstrucción de calzadas, instalación de nuevos sistemas de aforo de tráfico, etcétera— y están previstas actuaciones en esta autopista —en esta autovía ya— por más de 360 millones de euros sobre enlaces, terceros carriles y otras actuaciones complementarias. Efectivamente, en junio de 2022 se aprobó el anteproyecto de mejora de la accesibilidad de la AP-1 entre Burgos y Miranda de Ebro, que concluye con la necesidad de construir dos nuevos enlaces —los que usted ha mencionado— y en agosto del año 2022 se inició la redacción del proyecto de estos dos nuevos enlaces con una inversión que va a superar los 33 millones de euros. La fase de redacción avanza a buen ritmo, concretamente se está trabajando ya en el proyecto de trazado con la previsión de aprobarlo provisionalmente y someterlo al preceptivo trámite de información pública a finales de este año o principios de 2025; es decir, que lo tenemos ya sobre la mesa. Además, en septiembre de 2022 se aprobó el anteproyecto de adecuación y mejora de la AP-1 y, sobre la base de sus conclusiones, se ha iniciado la redacción del proyecto del tercer carril en los primeros 18 kilómetros, entre el nuevo enlace de Zuñeda y el semienlace de Ameyugo, con un presupuesto estimado de 85 millones de euros. Se va a priorizar la ampliación de capacidad en este tramo, en la zona de los túneles de Pancorbo, por ser donde el trazado de la AP-1 es más estricto y donde se producen los problemas que usted ha mencionado de tráfico en esta carretera. De esta forma, se están proyectando las actuaciones necesarias para completar el tercer carril continuo hasta el nuevo enlace de Zuñeda y el semienlace de Ameyugo. Además, se incluirá la adecuación de las instalaciones de los túneles de Barrio, Hontoria y San Nicolás; es decir, estamos invirtiendo y tenemos muchos proyectos ahora mismo en redacción. Es verdad que los proyectos hay que redactarlos con criterio técnico, igual no son tan rápidos como nos gustaría, pero es necesario hacerlo bien y hacerlo conforme a la norma.

Por tanto, yo creo que en nombre del ministerio puedo decir que estamos trabajando para mejorar la conectividad y capacidad de la AP-1 y que espero que en poco tiempo podamos ver los resultados en la provincia.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

— AVANCES QUE SE ESTÁN REALIZANDO EN LAS INVERSIONES QUE ESTÁ IMPULSANDO EL GOBIERNO EN LA LÍNEA SAGUNTO-TERUEL-ZARAGOZA.

AUTOR: SANCHO ÍÑIGUEZ, HERMINIO RUFINO (GS)

RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)

(Número de expediente 181/000505).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, pasamos a la pregunta número 12, formulada por el señor Sancho Íñiguez del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SANCHO ÍÑIGUEZ**: Gracias, presidenta.

Bienvenida, secretaria general de Transporte Terrestre, a esta su comisión. La pregunta es sobre los avances que se están realizando en las inversiones que está impulsando el Gobierno en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, pero me permitirán, señorías, que les ponga un poco en canción para que vean la realidad de este mi territorio y de esta mi provincia. La importancia que tiene el eje cantábrico-mediterráneo por Teruel es por el peso que tiene en PIB, que es un 30 % del producto interior bruto y un 25 % de población, y pasa por Teruel, como dije en otras ocasiones. Es económica, medioambiental y socialmente sostenible, pero sí quiero hacer un repaso. Les voy a poner en un repaso imaginario para que se trasladen por la línea más recta que hay entre Madrid y Barcelona, que coincide que pasa por mi pueblo, pasaríamos ahora por mi pueblo, pero en su día —algunos que están echando de menos muchas cosas y estamos nombrando muchas cosas— a Teruel la aislaron sobremanera y fue ese dictador —que también están nombrando ustedes ahora y que algunos echan de menos— quien nos dejó fuera de esa España radial suya, nos dejó fuera de cualquier infraestructura y de cualquier reindustrialización.

¿Por qué digo esto? Este eje, que es fundamental para que mi provincia, Teruel, tenga un ferrocarril del siglo XXI, lo pone en marcha el presidente José Luis Rodríguez Zapatero, porque también nos quedábamos fuera de la alta velocidad, en 2009. Llega el Gobierno del Partido Popular, de Mariano Rajoy, y no es que lo metiera en el cajón, es que lo metió en una caja fuerte de la que solo tenían ellos la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 20

combinación. Cuando, por suerte, el Gobierno de Mariano Rajoy dejó de gobernar en España por otros motivos mucho más graves —no por esto, pero este también lo es—, el Gobierno de Pedro Sánchez recuperó todos los estudios informativos y puso en valor ese ferrocarril que era el compromiso del presidente anterior, Zapatero. Cuando yo hablo de esto, me refiero a todos los avances en infraestructuras, todos los avances que hemos tenido en el tren, aunque tenemos necesidad de muchos más. Porque seguramente cuando ustedes vean el ferrocarril que tenemos, que tenemos que electrificar el tramo Teruel-Sagunto, que parte de mi pueblo esa electrificación, para tener ese tren del siglo XXI, se darán cuenta de que a veces cuando veo los celos entre ricos porque se quejan de que la alta velocidad llegó cinco minutos tarde, recuerdo que yo vengo en mi coche. Y tenemos otro problema —que he contado antes que nos dejaron fuera de la España radial— y es que no tenemos una comunicación con Madrid, es la única provincia que no tiene comunicación con Madrid, no pasa nada, por eso vengo con mi coche. Evidentemente, también dejaron los estudios informativos de la A-68, de una vía que es la N-232, en la que el otro día hubo cuatro accidentes; Rajoy también los dejó en el cajón, en la misma caja fuerte. Eso es lo que nos duele a nosotros porque luego vienen diciendo que ellos ya lo hubieran hecho o dejado de hacer; no, señorías, esto es así. Los avances que ha habido en Teruel han sido por manos del Partido Socialista, con Gobiernos del Partido Socialista. ¿Son suficientes? No, tengo el derecho y el deber de reclamar lo que quiero y lo que es justo para mi gente y lo que es justo para que la gente funcione. Ese corredor, que representa la unión de los puertos de Bilbao-Pasajes-Santander con Castellón-Sagunto y Valencia, pasa por la Plataforma Logística de Zaragoza, pasa por Platea de Teruel y pasa por el apeadero de Cella, un pueblo industrial nuestro que tiene necesidad de ese transporte.

Ahí es donde estamos avanzando, luego lo trasladará la secretaria general, pero quiero, señorías, que sepan cuál es la situación del ferrocarril cuando ustedes a veces, con los celos entre ricos, reclaman tú tienes más y yo tengo menos. Nosotros no reclamamos celos entre ricos, reclamamos lo que es justo y el Partido Socialista está haciendo frente y lo que no quiero permitir es que el Partido Popular cuando está en la oposición en Teruel y da ruedas de prensa parezca que va a conseguir todas las infraestructuras —es cuando más me gusta escucharlo—, luego llegan y las guardan, o que una plataforma a la que yo pertenezco y luché con ella y que ahora es partido político casi esté deseando que el tren no avance para buscar el rédito político. No busco rédito político, busco justicia y busco lo que mi territorio debe y a mi territorio se le debe y el Partido Socialista y el Gobierno de Pedro Sánchez Pérez-Castejón estoy convencido de que lo van a hacer y por eso lo terminaremos.

Muchas gracias, señora presidenta, perdóneme que me he pasado un segundo. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.
Tiene la palabra la secretaria general.

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

Señoría, ya lo hemos comentado antes en una de mis anteriores intervenciones, el corredor mediterráneo es una parte fundamental y es un eje estratégico de la red ferroviaria de nuestro país y, concretamente, la línea que pasa por Teruel es parte del corredor cantábrico-mediterráneo y, por tanto, está en los planes de este Gobierno seguir avanzando en su modernización. Por la configuración geográfica, la distribución de la población y las características de la producción y la industria de la logística es necesario potenciar la conectividad entre las dos fachadas, entre la mediterránea y la atlántica, y dar cobertura a muchos tráficos transversales por el interior. Por tanto, estamos impulsando un plan director para la modernización de la línea con una inversión movilizada que alcanza ya los 500 millones de euros. El objetivo es tener una línea moderna de altas prestaciones, con estándares europeos de interoperabilidad y fiabilidad, con más capacidad y velocidad de circulación; es decir, adaptada a los tráficos que van a recorrerla y adaptada a las necesidades tanto de la población como de las empresas de la zona. Este plan va a impulsar especialmente el tráfico de mercancías y aumentar la competitividad de las operaciones con una mayor carga por eje y con apartaderos que estamos construyendo para trenes de hasta 740 metros. Hasta la fecha y como obras más relevantes se han finalizado la instalación del sistema tren-tierra; la renovación de la superestructura de vía, el carril y las traviesas que estaban anticuados —se podía haber hecho antes, como se ha dicho, pero, bueno, lo estamos haciendo ahora nosotros—; las obras en estructura para el aumento de carga por eje hasta las 22,5 toneladas; la puesta en servicio de siete nuevos apartaderos de 750 metros, lo que les comentaba, en Estivella, Navajas, en Barracas, en La Puebla de Valverde, en Teruel, en Ferreruela y en Cariñena; así como la eliminación de dieciocho limitaciones temporales de velocidad que existían

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 21

precisamente por el estado deteriorado que presentaba la infraestructura. Además, se ha terminado prácticamente la adecuación de vía e infraestructura en el tramo Sagunto-Teruel y algunas actuaciones singulares en el tramo Teruel-Zaragoza. Quiero destacar, además, que está en marcha la electrificación de la línea, lo cual es un paso muy significativo que demuestra que no hemos abandonado la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto ni muchísimo menos. En agosto se ha adjudicado la adaptación de túneles y pasos superiores para electrificar la línea. Estimamos un ahorro anual de 5000 toneladas de CO₂ y de 2,1 millones de litros de diésel, que cuando hacemos estas grandes inversiones parece que no estamos considerando el medio ambiente, pero es una parte fundamental.

Puedo entrar en detalle en todas las actuaciones, estamos electrificando el tramo Zaragoza-Teruel por más de 40 millones de euros. El tramo Teruel-Sagunto está en fase de redacción, se ha publicado ya la declaración de impacto ambiental positiva, por tanto, vamos a trasladar ahora al proyecto los requerimientos establecidos en estadía para poder licitar las obras cuanto antes. Se han adjudicado a principios de este verano los contratos de obra de ejecución de los proyectos para adecuar las dimensiones de diecinueve túneles y cuarenta y cuatro pasos superiores para, precisamente, poder electrificar. Se están haciendo subestaciones y telemandos en el tramo Zaragoza-Teruel, hay obras en las subestaciones de Cariñena y Villafranca de Campo y en el tramo Teruel-Sagunto está en redacción el proyecto por importe de casi un millón de euros y un plazo de dieciocho meses, que prevemos aprobarlo a finales de este año. Se están mejorando las instalaciones de seguridad y se van a suprimir pasos a nivel tanto en Jérica como en Teruel, que esperamos iniciar esa supresión de pasos a nivel a principios de 2025. Están en licitación los proyectos de construcción para la ampliación a 750 metros de las vías de apartado y, además, tenemos otros estudios de planificación en marcha.

Por tanto, no nos paramos, estamos haciendo obra, pero seguimos con los estudios de planificación porque, al final, estas obras eran necesarias para mejorar el estado de la infraestructura en el corto plazo, pero no nos quedamos ahí, estamos planificando en el medio y en el largo plazo. Se reanudó hace unos años la redacción de dos estudios informativos antiguos —uno del tramo Zaragoza-Teruel y otro del tramo Teruel-Sagunto—, que ahora tienen en cuenta todas las actuaciones de mejora que estamos realizando en esta línea. El más avanzado es el segundo, que incluye, además, un análisis de rentabilidad, como obliga la Ley del Sector Ferroviario. Eso es muy importante porque en su momento no era obligatorio incluirlo en las fases previas y ahora sí, y, por tanto, tenemos que planificarlo con estos criterios. En este tramo estamos ya en la fase de definición de trazados a escala 1:5000 y el objetivo es tramitarlo y sacarlo a información pública en cuanto haya información suficiente; yo espero que el año que viene, esperemos. Estamos trabajando en la Dirección General del Sector Ferroviario para intentar acelerarlo. En el tramo Zaragoza-Teruel la situación es diferente, los trazados sí que se han sometido ya a información pública en 2021 y otro complementario en 2022, pero tenemos algunas cuestiones abiertas —me estoy pasando de tiempo, perdón— con el órgano ambiental que estamos trabajando para intentar solventar lo antes posible.

Solamente un último apunte, quiero destacar que la financiación de este corredor está dentro de los fondos CEF, de los fondos Conectar Europa de la Unión Europea y este es el proyecto español que más fondos ha recibido en la última convocatoria, más de 77 millones de euros. Poco más, estamos trabajando en la línea y no la estamos abandonando en ningún caso.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora secretaria general.

— MOTIVO POR EL QUE NO ES PRIORITARIO PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE EL MANTENIMIENTO Y EJECUCIÓN DE LAS CONEXIONES DE LA AP- 7 CON LOS MUNICIPIOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA.

AUTOR: FABRA PART, ALBERTO (GP)
(Número de expediente 181/000499).

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fabra Part.

El señor **FABRA PART**: Gracias, señora presidenta.

La plataforma «Quiero corredor» la componen empresarios, agrupaciones empresariales, representante de la sociedad civil, sindicatos, universidades, plataformas camerales, colectivos profesionales, hasta un total de 1800 colectivos y empresarios. Periódicamente, hacen reuniones muy numerosas y masivas para analizar y hacer seguimiento de cómo se están produciendo las obras del anhelado corredor. Se llevan haciendo desde hace mucho tiempo, normalmente cada seis meses, pero lo lamentable es la actitud de este ministerio con respecto a este colectivo y plataforma. Ayer, como digo, se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 22

produjo una de esas reuniones de seguimiento y hemos conocido a través del ministro twittero cuál es su opinión al respecto. Lo tildaba de vergonzoso. Lo único que llega antes de hora de su ministerio es el insulto. Todos aquellos que no aplaudimos el sanchismo tenemos provocación e insulto por parte de su ministro. Desde el Grupo Parlamentario Popular queremos poner de manifiesto nuestra repulsa a esa actitud y el apoyo y el ánimo al colectivo Apoyo Corredor, que lo que están consiguiendo es mejorar la movilidad y la accesibilidad para muchos españoles.

Pero la pregunta, secretaria general, es sobre otro eje fundamental, sobre la AP-7, una columna vertebral que comunica con Europa, puertos y uno de los mayores ejes comerciales españoles. Se ha incrementado a través de la liberalización tanto el tráfico como el número de usuarios, especialmente de tráfico pesado, y eso ha generado numerosas situaciones incómodas y que precisan de la atención del ministerio. La pregunta que le hacemos es: ¿el misterio realmente se está preocupando, como una prioridad, de todas aquellas cuestiones que afectan a la parte este del Estado español?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

Con respecto al corredor mediterráneo —lo voy a volver a citar; es la tercera vez que lo cito—, estamos haciendo una inversión como nunca hemos hecho en el corredor mediterráneo. Llevamos licitados más de 7000 millones de euros en actuaciones del corredor mediterráneo en la parte ferroviaria, porque el corredor mediterráneo también son las carreteras, también son los puertos, también son los aeropuertos; o sea, no podemos olvidar que es todo.

Con respecto a la AP-7, este Gobierno lleva invertido desde junio de 2018 hasta agosto de 2024 más de 1000 millones de euros en la red de carreteras de la Comunidad Valenciana. Por tanto, es una inversión importantísima. Hemos licitado además otros 83 contratos, con un presupuesto de licitación de más de 880 millones de euros, de nuevo sobre la red de carreteras del Estado, y estamos —contestando ya específicamente a su pregunta— impulsando la mejora de la conectividad y las conexiones y enlaces de la autopista AP-7. Esto se realiza como consecuencia de la decisión que se toma en su momento de revertir la AP-7 y eliminar los peajes en esta concesión; como saben, revirtieron el 31 de diciembre de 2019 los tramos Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante. De los kilómetros que tiene esa autovía, que son más de 370 kilómetros, casi 300 discurren por la Comunidad Valenciana y han pasado a gestionarse directamente por nosotros. Y, como era de esperar, la liberación de la AP-7 ha originado una redistribución de tráfico en la red viaria del entorno de esta infraestructura.

En este ámbito, se han redactado por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible estudios previos sobre distribución de la demanda de tráfico tras la supresión de los peajes. De nuevo, eran estudios que no estaban realizados con anterioridad a la eliminación de los peajes y, por tanto, se han tenido que hacer *a posteriori*, cuando la autopista ya estaba liberalizada, y se están realizando actuaciones. Al final, esos estudios lo que contemplan son la propuesta de desarrollo de actuaciones por un importe total de 705 millones de euros. Les puedo citar algunos: el enlace de la AP-7 con la A-38 en Fabara, el nuevo semienlace de Gandía, el nuevo enlace de Pedreguer, la variante de Altea o la mejora de la capacidad en los enlaces existentes precisamente para enfrentar este aumento de tráfico. En el Valencia-Tarragona, que es el tramo donde la inversión se prevé más importante, con más de 500 millones de euros, se han propuesto algunas actuaciones, alguna que no depende de nosotros, que depende de su Gobierno en la Generalitat Valenciana, como es la duplicación de la CV-13, que mejoraría la captación de tráfico entre la CV-10 y la A-7 sobre la AP-7, y en lo que respecta a nosotros, mejorar el enlace entre la AP-7 y la CV-13 en Torreblanca, el nuevo enlace de Vinaròs-Sant Jordi, la mejora de la conexión con Benicasim, el tercer carril de la AP-7 entre Vilaseca y Amposta, y la ejecución de carriles para vehículos pesados en los tramos Amposta-Torreblanca y Torreblanca-Sagunto.

Es cierto que los estudios de tráfico que tenemos, los estudios que ha realizado la Dirección General de Carreteras, no determinan que ninguna de estas actuaciones sea urgente implementarla. Estamos trabajando a buen ritmo y, por tanto, estarán realizadas en los próximos años. Eso sí, lo estamos priorizando con dos criterios: propiciar el máximo aprovechamiento de las infraestructuras existentes y proveer la circulación sobre la AP-7 en las mejores condiciones posibles. Ya le digo, se encuentra en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 23

distintas fases de ejecución y se está desarrollando en función de los criterios de priorización impuestos. Repito, al final es una inversión importantísima, de más de 700 millones de euros.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

Tiene la palabra el señor Fabra.

El señor **FABRA PART**: Es curioso, secretaria general, que diga que no son urgentes esas actuaciones. En 2018, la Generalitat valenciana firmó un acuerdo con el ministerio —entonces estaba el innombrable señor Ábalos— para poder hacer una serie de actuaciones en la AP-7 en su recorrido por la Comunidad Valenciana, 367 kilómetros, y actualmente hay 18 enlaces. Había 10 actuaciones, ocho de ellas eran nuevos enlaces. No ha realizado ninguno de esos enlaces.

Hablaba usted de Benicasim. ¿Qué han hecho en Benicasim? No han hecho absolutamente nada en el acceso a Benicasim. Pero es que en la provincia de Castellón, donde se han incrementado los accidentes un 20 % en esta autovía fruto del incremento de tráfico, ustedes no han realizado absolutamente nada. Hay escritos permanentes por parte del colectivo de camioneros porque las áreas de descanso son insuficientes y tienen que hacer ese descanso fuera de la AP-7 porque, repito, son insuficientes las superficies actuales y, aunque lo saben desde hace mucho tiempo, no han hecho absolutamente nada. El incremento de tráfico lógicamente produce un deterioro del pavimento; ustedes no han incrementado el presupuesto para mejorar ese pavimento, poniendo en riesgo la seguridad vial. Y los accidentes, como digo, se han incrementado. En la provincia de Castellón, les comentaba que el 20 % del total de accidentes se producen en esta autovía, pero ustedes no consideran que sea prioritaria la actuación en el tramo de la AP-7 en la Comunidad Valenciana y especialmente en la provincia de Castellón. De esos acuerdos que ustedes firmaron, había tres enlaces tildados entonces de urgentes y que había que hacerlos cuanto antes, el de Vinaròs, el de Benicasim y el de Villarreal, y ustedes no han hecho absolutamente nada. ¿Por qué? Porque su ministerio se dedica a vender aquello que no van a hacer: mucha fotografía, tildar las cosas de urgentes y después no hacer absolutamente nada. Por eso creo que convendrá conmigo en que lo mejor que pueden hacer es eliminar del título del ministerio lo de movilidad sostenible, porque lo único que hacen es vender humo —todo aquello que ustedes ponen de manifiesto— pero no resuelven los problemas que tienen los ciudadanos. En la Comunidad Valenciana y en la provincia de Castellón tenemos un grave problema y ustedes no lo están arreglando.

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

Para concluir el debate tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Únicamente diré que cuando la Dirección General de Carreteras recupera la AP7 se encuentra con que no hay ningún proyecto de adecuación de la vía, de puesta a punto de la infraestructura, como sí que estamos trabajando ahora mismo para la liberación en otras autopistas del Estado y, por tanto, tenemos que empezar por el principio. No podemos construir un enlace nuevo si no tenemos el proyecto previamente, y desde el Ministerio se está trabajando con rigor para gestionar los estudios informativos, los proyectos de trazado, los proyectos constructivos para licitar las obras en tiempo y plazo, según la planificación que tenemos en el ministerio y para dar el mejor servicio a la Comunidad Valenciana y a todas las comunidades autónomas del Estado.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora secretaria general.

— **FECHA DE FINALIZACIÓN Y ENTREGA DE OBRA QUE FIGURA EN EL DOCUMENTO CONTRACTUAL SUSCRITO CON LA EMPRESA ADJUDICATARIA PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO DE ALTA VELOCIDAD MURCIA-ALMERÍA TRAMO LOS AREJOS-NÍJAR.**

AUTOR: HERNANDO FRAILE, RAFAEL ANTONIO (GP)

MARTÍNEZ LABELLA, ANA (GP)

SÁNCHEZ TORREGROSA, MARIBEL (GP)

(Número de expediente 181/000501).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, pasamos a la pregunta número 9 y tiene la palabra la señora Martínez Labella, por el Grupo Parlamentario Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 24

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

Buenos días, señora secretaria general. Tengo esta mañana una mala noticia para usted, para el Gobierno que representa, y una buena noticia para los españoles. La mala es que no están ustedes solos. Aunque el presidente Sánchez haya dicho que quiere o puede gobernar de espaldas a esta Cámara, lo cierto es que estamos aquí, existimos, no nos hemos ido y ejercemos como oposición, y esa es la buena noticia para los españoles, porque, aunque ustedes nos ninguneen, aunque traten de aburrirnos e ignoren nuestras preguntas, aunque nos respondan con evasivas o incluso con perogrulladas, los españoles tienen garantizado que el Partido Popular va a seguir ejerciendo como contrapeso de este Gobierno, que propugna la transparencia pero que impone el oscurantismo como norma base de su gestión diaria.

En dos ocasiones les hemos preguntado acerca de la fecha final de las obras del tramo Níjar-Los Arejos del corredor mediterráneo, en la provincia de Almería. No va tan bien el corredor mediterráneo y queremos saber la fecha que aparece en el documento contractual, eso es lo que le preguntamos. No la hemos conseguido, como tampoco nos han sido facilitados los informes técnicos que avalan los dos modificados que ha necesitado esa obra. De hecho, hemos tenido que recurrir en amparo a esta Mesa para que nos sean proporcionados. ¿Cuál es el problema para que no se nos pueda facilitar algo tan sencillo? Todo es muy extraño. ¿Cómo es posible que una obra que inicialmente debía haberse ejecutado en 32 meses esté aún en fase de obras, con un plazo total de 66 meses —cinco años y medio—, más del doble del plazo establecido?

No nos quieren decir cuál es la fecha de entrega, no nos quieren dar los informes y cuando les pregunto cuándo se acabarán las obras me dicen: Mire usted el *BOE*. Eso lo primero. Y lo segundo: el plazo es de 66 meses. Yo no les pregunto de qué color es el caballo blanco de Santiago, lo que quiero saber es cuándo va a llegar el caballo. Les están ustedes faltando al respeto a los miles de almerienses a los que represento como diputada por Almería y también a los millones de españoles que votan al Partido Popular. ¿Qué ocultan más allá de su propia incapacidad de gestión? Por tercera vez y por el respeto que deben a esta institución, ¿cuál es la fecha de finalización de las obras? Al menos, dígame cuál es la fecha recogida en el acto de inicio y, si es tan difícil, lo calculo yo.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Martínez.

Tiene la palabra la señora secretaria general.

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

Señoría, la pregunta que usted hace tiene una respuesta muy sencilla, que además está al alcance de cualquier persona, no en el *BOE*, sino en la Plataforma de Contratos del Sector Público, que es donde publicamos toda la documentación relativa a los contratos públicos existentes de esta línea, de esta obra y de cualquier otra que estemos ejecutando desde cualquier Administración pública, no solamente desde el ministerio, también desde ADIF. El contrato al que usted se refiere para la ejecución del proyecto de construcción del tramo Los Arejos-Níjar fue formalizado en abril de 2019 y ha tenido dos modificados de obra, efectivamente. También los tiene usted colgados en la plataforma. Y el plazo vigente siguen siendo 66 meses, no nos hemos movido de ahí; la dejo a usted, efectivamente, que haga el cálculo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora secretaria general.

La señora Martínez tiene la palabra.

La señora **MARTÍNEZ LABELLA**: Resulta decepcionante y frustrante a partes iguales. No me extraña que los almerienses se sientan ninguneados, que el Partido Popular se sienta ninguneado por este Gobierno. ¿Saben ustedes que Almería es, junto con Extremadura, con las provincias de Extremadura, la provincia peor comunicada de la Península? A veces pensamos que vivimos en una isla, y con su incapacidad de gestión lo único que consiguen es alargar ese momento de vernos conectados vía AVE. En Almería este verano no ha habido caos. ¿Sabe por qué? Porque vivimos permanentemente en el caos de la incomunicación. Este verano, una ciudad turística como la mía, tan solo ha visto incrementada con algunos vagones la única frecuencia que nos comunica con Madrid. Solo me resta pedirle que piense en los almerienses y que llegue cuanto antes el AVE, y al menos que nos devuelva la segunda frecuencia que nos quitaron en 2020 por la pandemia.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 25

— **NÚMERO DE AÑOS QUE NECESITA EL GOBIERNO PARA PRESENTAR Y APROBAR EL ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL CORREDOR FERROVIARIO SORIA-CASTEJÓN Y ATENDER DE UNA VEZ A LAS NECESIDADES DE CONECTIVIDAD EN LA PROVINCIA DE SORIA.**

AUTOR: CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GP)

(Número de expediente 181/000502).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la pregunta número 10.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Cabezón Casas.

El señor **CABEZÓN CASAS**: Muchas gracias, presidenta.

Señorías, hoy volvemos a hablar de la conexión ferroviaria Soria-Castejón, una línea que se cerró hace veintisiete años. En mayo de 2018, antes de ser presidente —antes de esa moción de censura—, Pedro Sánchez, en su visita a Soria, se comprometió con la reapertura. Escuchen bien, se comprometió con la reapertura de esta línea diciendo que supondría un cambio para nuestra provincia y que se abrirían oportunidades para Soria con esta conexión. Estamos en 2024, han pasado más de seis años, y lo único que hemos visto son aplazamientos y retrasos. Después de muchas promesas, en el año 2022 se nos comprometió un estudio de viabilidad. Escuchen bien, Sánchez comprometió la reapertura y en 2022 lo único que se nos compromete es un estudio de viabilidad, estudio que debería estar finalizado en diciembre de 2023, que posteriormente se nos dijo que se nos presentaría en julio de 2024 y estamos a finales de septiembre y seguimos esperando. Nos dicen que la decisión a lo mejor se toma a lo largo del año 2024. Señorías, ¿cuántas veces más vamos a tener que escuchar los sorianos que este estudio se aplaza? ¿Cuántos años más de espera para que Sánchez cumpla con su promesa?

Además, si me permiten, como hablaba no solo de esta conexión, sino del resto de conexiones ferroviarias, voy a preguntarle por dos temas concretos. El señor Santano en el año 2023 habló de la electrificación entre Soria y Torralba, con una inversión de más de 80 millones de euros, pero tampoco hemos visto o hemos conocido avances en este sentido. Nos gustaría saber qué pasa con este proyecto. Nos gustaría saber si la línea Soria-Torralba, como en muchas ocasiones han venido anunciando, va a tener mayores frecuencias y si por fin vamos a tener reducción en los tiempos de viaje, porque decía el señor Sancho, de Teruel, que él viene en coche; los sorianos también: en coche tardamos dos horas, en tren tardamos tres horas, después de unas importantes inversiones.

Por último, un pequeño recordatorio. A mí me gusta mucho escuchar las intervenciones de los compañeros y casi siempre, cada vez que hay una intervención sobre una infraestructura, resulta que hay una plataforma que reivindica esta infraestructura. Pues bien, en la Soria-Castejón también tenemos una plataforma y me gustaría saber cuántas veces se han reunido con la plataforma que se hizo para la reapertura de la línea Soria-Castejón.

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

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

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Señoría, en la actualidad es cierto que estamos trabajando en el estudio de viabilidad del corredor ferroviario Soria-Castejón. Lo adjudicamos en agosto de 2022. El objeto fundamental es el planteamiento de una nueva conexión entre Soria y Castejón dando continuidad al tramo Torralba-Soria para posibilitar la conexión en Castejón de Ebro con la red ferroviaria. Una vez redactado —lo estamos finalizando en estos momentos— y antes de poder darlo por completado, lo tenemos que remitir al Consejo Asesor para que lo informe, como indica el artículo 5 de la Ley General de Sector Ferroviario. Tenemos previsto que esta remisión se haga antes de que acabe el año y, en cualquier caso, yo sí quiero explicar —hacer pedagogía— que cuando se habla de reabrir una línea ferroviaria no se trata de abrir y que pasen los trenes de nuevo, sino que en líneas ferroviarias como esta, cerradas tantos años, lo que tenemos que hacer básicamente es rehacerla completa con los nuevos requisitos de seguridad que tenemos ahora mismo, con los nuevos requisitos de funcionalidad y de interoperabilidad que tenemos ahora mismo. Por tanto, no es tan sencillo como que vuelvan a pasar los trenes por las vías que existen. Tenemos que realizar los estudios y desde el ministerio, como ya he comentado anteriormente, estamos trabajando con todo el rigor para tener terminado lo antes posible el estudio de viabilidad hasta Castejón.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 26

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Tiene la palabra el señor Cabezón.

El señor **CABEZÓN CASAS**: Muchas gracias, presidenta.

Hombre, me gustaría que esa pedagogía se la hubiera hecho antes a Sánchez Castejón, al señor Pedro Sánchez cuando vino a Soria y comprometió la reapertura inmediata de la línea Soria-Castejón. Igual si se lo hubiera explicado antes, no hubiera generado esas expectativas a todos los sorianos. Pero le he hecho una pregunta concreta: ¿cuántas veces se ha reunido con la plataforma? Porque la lideraba el alcalde de Soria, el alcalde socialista de Soria, que la constituyó el 12 de marzo y nunca más la ha vuelto a convocar. ¿Por qué la constituyó el 12 de marzo? Porque gobernaba el Partido Popular. ¿Por qué no la ha vuelto a convocar ni una sola vez más? Porque gobierna el Partido Socialista, y las reivindicaciones, cuando gobiernan los del mismo signo político, se acaban, y esto lo saben muy bien los sorianos. Llevamos seis años escuchando promesas sobre la reapertura de la Soria-Castejón y seguimos en la misma situación. No sabemos nada del informe de viabilidad y dice que claro, que los trenes no pasan de un día para otro por las vías. Lógico, pero es que en seis años no hemos sido capaces ni de dar el primer paso del estudio de viabilidad y, como comprenderá, los sorianos se impacientan. ¿Y saben a qué época nos emplazan para que pueda reabrirse esta línea —sus propios estudios—? Al año 2050. ¿Creen que los sorianos pueden esperar hasta el año 2050 para tener una proyección de futuro y que los jóvenes puedan pensar en quedarse en Soria? ¿Estas son las perspectivas que desde el Gobierno socialista dan a los sorianos? Es que para cualquier infraestructura de que se hable en Soria el plazo mínimo son sesenta meses de ejecución, como hemos visto en el último tramo Villar del Campo-Fuensaúco. Para un tramo de 15 kilómetros, sesenta meses de larga ejecución. Este es el compromiso del Partido Socialista y me gustaría que hoy comprometiera algo nuevo.

Concluyo. Tengo aquí a la presidenta de la Comisión, que decía hace pocos días que nadie puso el grito en el cielo cuando se nos dieron unas ayudas aprobadas por la Comisión Europea para Soria, Cuenca y Teruel. Claro que nadie ha puesto el grito en el cielo por unas ayudas de justicia para las tres provincias. Pero lo que los sorianos no vamos a permitir es que nos tome por ignorantes, señora Peña, y le pido que rectifique estas palabras que abochornaron a los sorianos, a los conquenses y a los turolenses, porque, si de verdad creen que es equiparable un 'cuponazo' de 13000 millones con 7 millones que son estas ayudas para Soria, Cuenca y Teruel, que no es fiscalidad, que no son impuestos, que no son un 'cuponazo', es que usted todavía no se ha enterado de nada, y lo que más me duele es que usted sea de Burgos. Creo que como castellano-leonesa debería conocer qué son las ayudas al funcionamiento para Soria, Cuenca y Teruel.

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

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

Y, por alusiones, antes de dar la palabra a la secretaria general, quiero decir que agradezco que me haya hecho este cuestionamiento, entre otras cosas, para aclarar quién se va a atrever a compararlo. Nadie lo hizo. Sí que puedo comparar, una vez que la Unión Europea abrió la especificidad para Soria, Cuenca y Teruel, que ha sido únicamente el Gobierno de España el que ha puesto dinero con esas ayudas concretas. Todavía estoy intentando comparar las ayudas que puede también dar la Junta de Castilla y León a Soria y que se limitan a los cero euros por lo que conocemos hasta ahora. **(Protestas.—Una señora diputada: ¡Que es usted la presidenta, eh!)**

Como me ha pedido una aclaración, la he hecho.

Y ahora tiene la palabra la señora secretaria general.

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

Creo que es importante remarcar por qué tardamos en hacer un estudio de viabilidad, que es un trabajo riguroso. No llevamos seis años, llevamos dos años con el estudio de viabilidad. Se adjudicó en agosto de 2022. Cumplimos la Ley del Sector Ferroviario que nos dice que ese tipo de estudios tienen que incluir un análisis previo de alternativas, así como un estudio de demanda y un análisis coste-beneficio. Todo ello como ayuda a la toma de decisiones sobre la ejecución de la actuación. Y hay que tener en cuenta que volver a poner en marcha un corredor por el que no pasan los trenes —ya se lo he dicho— no es tan simple como volver a poner la vía, es que no es así. Tenemos que hacer primero un estudio de viabilidad. Nos obliga la ley y no tenemos costumbre de saltarnos la ley en este Gobierno. Ha habido que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 27

analizar, con el grado de definición y precisión acordes a este tipo de estudios, las alternativas viables de trazado para que sean comparadas según consideraciones técnicas, económicas, sociales, medioambientales y de explotación, y tenemos que asegurar la sostenibilidad económica y financiera de la nueva conexión.

Y no nos puede acusar tampoco de que no hemos estado trabajando por Soria. Desde junio de 2018 se han alcanzado los 463 millones de euros de inversión, un 30% más de lo invertido en el mismo periodo temporal anterior por el Gobierno del Partido Popular, es decir, 104 millones de euros más con respecto al mismo periodo temporal previo a la llegada de este Gobierno en transporte e infraestructuras en el conjunto de Soria: 391 millones de euros en carreteras y 71 millones en ferrocarril, cuatro veces más que el anterior Gobierno del Partido Popular; cuatro veces más. También hemos licitado actuaciones inversoras que alcanzan casi los 400 millones de euros en la provincia de Soria, lo que supone multiplicar por nueve lo licitado en el mismo periodo temporal anterior al 1 de junio de 2018: 240 millones de euros en carreteras y 150 millones de euros en ferrocarriles. Es decir, entrando en el detalle de lo que estamos haciendo en materia ferroviaria, diré que hemos impulsado como nunca las obras de mejora de la línea Soria-Torralba y vamos a seguir impulsándolas, con una inversión de cerca de 100 millones de euros en los últimos años. Estamos trabajando en la renovación de vía entre Coscurita y Soria, estamos acabando las mejoras de trazado de la línea Torralba-Soria y la remodelación y reordenación de la playa de vías de la estación de la capital. También se va a eliminar el bloqueo telefónico, precisamente para mejorar la velocidad comercial de los servicios y estamos trabajando para dotar a todo el trayecto de GSMR. Además, se está trabajando en los pliegos de contratación de un estudio de viabilidad de la mejora y electrificación de la línea entre Torralba y Soria. En carreteras, estamos invirtiendo más de 200, casi 300 millones de euros en la provincia y estamos impulsando además la autovía de Navarra en sus distintos tramos por la provincia, destacando la adjudicación de las obras hace unos meses del tramo Fuensaúco-Villar del Campo por casi 100 millones de euros.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

Quisiera hacer un inciso. Atendiendo al Reglamento y a la correcta observación del señor Flores Juberías, ya está a disposición de los servicios de la Cámara y de los grupos la traducción de la intervención del señor Félix Cantorné.

— ACTUACIONES QUE ESTÁ DESARROLLANDO Y TIENE PREVISTO DESARROLLAR EL GOBIERNO EN RODALIES DE CATALUÑA.

AUTOR: VERDEJO VICENTE, FERRAN (GS)

RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)

(Número de expediente 181/000504).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la pregunta número 11.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Verdejo Vicente tiene la palabra.

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

Y gracias, secretaria general, por acompañarnos hoy en esta Comisión.

Antes de nada, una cuestión de orden. Están ustedes, señorías del Grupo Popular, muy mal acostumbrados. Están acostumbrados a preguntar a la Presidencia de la Cámara y que no les pueda contestar, y cuando la Presidencia de esta Comisión les contesta se echan las manos a la cabeza. Pues no pregunten y no se refieran a la Presidencia y respeten un poco a las instituciones de este país. **(Aplausos.—Protestas).**

Dicho esto, voy a la pregunta. Nuestro grupo parlamentario ha hecho un exhaustivo seguimiento de la inversión del ministerio en la red de Rodalies de Catalunya. Somos conscientes de que es porque la vivimos y la utilizamos a diario; una red importantísima para el día a día de los y las catalanas. Después de un parón de inversiones y de dejadez por parte del Gobierno del Partido Popular, este Gobierno por fin se puso manos a la obra con un plan ambicioso, el Plan Transformem Rodalies, que acaba en 2030 y que estos días cumple cuatro años desde su puesta en marcha. En muchas ocasiones, y lo hemos hecho hoy también, hemos escuchado a distintos grupos parlamentarios traer a esta Comisión las incidencias que se producen en rodalies, y el ministro y también la secretaria general han pedido disculpas por estas incidencias que han sucedido. Pero es verdad que vienen de dos cuestiones externas: una, la dejadez y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 28

la falta de inversión por parte del Partido Popular durante muchos años en la red de rodalies y, otra, estos actos vandálicos que sucedieron el mismo día de las elecciones catalanas y que estoy seguro —lo conozco de cerca— que la Consellería de Interior, Núria Parlon, se está poniendo a ello juntamente con el propio ministerio.

Los últimos datos de ejecución publicados hace unos meses muestran que estamos en un buen momento de expansión ferroviaria en Cataluña. Muestran también —se ha dicho anteriormente— que una de las incidencias puede ser justamente por la alta capacidad de ejecución que se está realizando en la red ferroviaria de Cataluña, porque estamos en esa fina línea entre la ejecución máxima posible y el poder garantizar el propio servicio que los y las ciudadanas merecen. En este 2024, en cuanto a inversión ferroviaria se refiere, el ministerio está superando en un 27 % las cifras de 2023, un año que ya fue récord, con 935 millones de euros de inversión en la red ferroviaria de Cataluña, una de las cifras más altas de los últimos diez años.

Volviendo específicamente a rodalies, a su plan de transformación, estamos viendo que este año están avanzando —y nos alegramos— proyectos claves para el territorio, como son —se ha referido antes el compañero de En Comú— el acondicionamiento del túnel de Roda de Berá, al cual también acompaña una inversión de más de 30 millones de euros en prestación de servicios alternativos, y aquí queremos agradecer el esfuerzo de los vecinos y las vecinas y su comprensión, porque es importante esta ejecución. Agradecemos su paciencia y disposición, como también lo hizo el secretario de Estado a principios de mes con su visita al territorio.

Otro gran proyecto que avanza es la integración urbana del ferrocarril de Montcada i Reixac, donde, por desgracia, se ha producido una nueva víctima mortal este mes. Desde que el actual Gobierno de España llegó se ha convertido en otra prioridad del ministerio. Y agradezco también el ímpetu y el esfuerzo de su alcalde, Bartolo, de Montcada i Reixac.

Otras inversiones de mejora, como las estaciones de Sants y La Sagrera, también acompañan esta inversión del corredor del Mediterráneo, que, entre ejecución y planificación, ya está al 100 %, y se han superado ya los 7000 millones de euros licitados para impulsarlo desde el año 2018. No me extenderé más, pero se han realizado actuaciones en más de cincuenta y cinco estaciones de rodalies.

Por tanto, la evolución del plan es correcta, es muy positiva, pero no podemos dejar de pisar el acelerador, porque llevamos muchos años paralizados, por desgracia, por culpa del Partido Popular, pero ahora llevamos seis en marcha. Por eso, le pregunto por las prioridades de inversión que hay previstas y la evolución del desarrollo del Pla de Rodalies, que esperamos, como he dicho, que siga por este camino.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Verdejo.
Tiene la palabra la secretaria general

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

Señoría, como usted ha dicho, la hoja de ruta de rodalies es conocida y está publicada, y estamos haciendo avances en el Plan Transformem Rodalies. En los últimos años se ha hecho una inversión excepcional en la red ferroviaria convencional en Cataluña. Por hacer un repaso, este plan consiste en seis programas. El primero es la reposición de activos, cuyo objetivo es revertir la desinversión y abandono de los años del PP con actuaciones poco llamativas, por decirlo de alguna manera, actuaciones pequeñas que vamos haciendo en el día a día y que parece que no afectan, pero que nos garantizan la fiabilidad de la infraestructura y, por tanto, la fiabilidad del servicio. Son renovaciones de vía y de catenarias, mejora de las instalaciones de control, gestión, telecomunicaciones, subestaciones eléctricas, etcétera. Son actuaciones que están previstas a corto plazo para la primera fase, es decir, hasta 2025, cuya práctica totalidad están ya ejecutadas, están ejecutándose ahora mismo o se van a iniciar para poder finalizarlas antes del año que viene. Estas pequeñas obras hacen que parezca que no estamos actuando, pero se está haciendo mucho. Algunas veces estas obras provocan incidencias, pero se trabaja de verdad para devolver las vías en hora, para para el servicio sea fiable y para que la ciudadanía de Cataluña tenga el mejor servicio de rodalies.

Por otro lado, se está actuando en las estaciones en intermodalidad, también concentradas en esta primera fase del Pla de Rodalies, que ha supuesto obras de remodelación y mejora de la accesibilidad en estaciones, pasos inferiores, ascensores, etcétera. Además, hay obras de gran envergadura, por un lado, las de aumento de capacidad, la duplicación de la R-3 entre Parets y La Garriga. La semana pasada me reuní con el alcalde de Centelles precisamente para hablar de las próximas obras que vamos a tener de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 29

nuevo en la R-3, continuando así con la duplicación de vía en este tramo, o la construcción de la nueva línea al aeropuerto de El Prat, que ya es prácticamente funcional. Este fin de semana volveremos a cortarla para hacer —esperemos— el último ajuste que queda en la vía. Y, por otro lado, obras de integración urbana como el soterramiento de Sant Feliu y el de Montcada o el cubrimiento de Granollers. Y aprovecho la ocasión que tengo en esta Comisión para lamentar —como has dicho— la pérdida de la joven que falleció en este mes de septiembre,

Asimismo, Renfe está impulsando actuaciones de mejora de la atención al cliente; estamos mejorando los sistemas de información y de control de acceso. Además, tenemos el programa de material rodante, que también está prácticamente culminado, con la instalación de ERTMS en los trenes; la remodelación de unidades antiguas para mejorar su accesibilidad y, por encima de todo, la compra por primera vez en muchas décadas de trenes para los servicios de cercanías. Se van a comprar 101 trenes para Cataluña, que están ya en fabricación, y la entrega empezará en el año 2025. Es un proceso que tampoco es corto, se tienen que homologar los trenes, se tiene que formar a los maquinistas, pero estamos en ese proceso y se va a culminar en los próximos años.

Por último, por supuesto, la evaluación y planificación de actuaciones estructurantes de cara al futuro. En este paquete tenemos más de quince estudios de alternativas y estudios informativos en relación con la duplicación de la R-3 desde Montcada hasta Vic; la nueva línea del Delta del Llobregat; el tercer túnel bajo Barcelona; el ramal de conexión de la R-4 y la R-8, que va a permitir la conexión directa de los Vallès sin pasar por Barcelona. Yo creo que estamos haciendo muchas actuaciones, pero es que además estamos intentando comunicar —y creo que lo estamos consiguiendo— con la oficina del Plan de Rodalies, que publica semestralmente un informe de seguimiento del plan con el detalle del avance de cada programa y las actuaciones previstas en los próximos meses. En total, hasta el 30 de junio de este año se habrán ejecutado 1600 millones de euros y se han adjudicado ya más de 3400 millones en rodalies.

Hablo de adjudicaciones y no solo de licitaciones, haciendo énfasis en el volumen de inversión, que se traducirá en una ejecución sostenida en los próximos años. Las obras ferroviarias son largas, lo sabemos, pero estamos licitando ya precisamente para garantizar que en los próximos años se mantenga el nivel de ejecución en rodalies. Estamos ante un volumen de obra ejecutada que no se veía en Cataluña desde los años 2005-2010, cuando la prioridad absoluta era llevar la alta velocidad hasta la frontera francesa. Ahora es cierto que estamos revirtiendo esta visión: la prioridad absoluta ahora mismo es rodalies. Se necesita tiempo para que los proyectos se conviertan en obras y las obras en realidad, para que las pueda disfrutar sobre todo la ciudadanía, que es por la que estamos trabajando en este ministerio. En los próximos dos años, cuando lleguen los trenes nuevos y hayamos culminado toda esta reposición de activos y de las obras que mayor estrés comportan, como la obra del túnel de Roda de Barà o la duplicación de la R-3 en Montcada, se va a ver un aumento importantísimo del servicio ferroviario y yo espero de verdad que la ciudadanía lo perciba, porque se va a producir una reducción drástica de las incidencias.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

— OPINIÓN QUE LE MERECE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD EN EL ESTADO ESPAÑOL.

AUTOR: GRANOLLERS CUNILLERA, INÉS (GR)

(Número de expediente 181/000497).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, pasamos a la pregunta número 6, del Grupo Republicano.

Tiene la palabra la señora Granollers Cunillera. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).**

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidenta. También le agradezco que me haya permitido el cambio de orden. **(Continúa su intervención en catalán).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Señora Granollers, discúlpeme unos minutos. Antes se ha producido un incidente que ha tenido que ver, como bien conoce, con que en aquellas sesiones de comisiones en las que no hay traducción simultánea es necesario facilitar a los demás miembros de la Comisión, incluida la Mesa y las señoras taquígrafas, una copia en castellano de lo que está usted

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 30

diciendo ahora en catalán. De lo contrario, se está limitando el derecho de los demás y se está yendo en contra del Reglamento.

Le pediría por favor, si no le importa, que interviniera en castellano o, en su caso, que hiciera lo que ya le he indicado. Muchas gracias, muy amable.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Lo voy a traducir. Disculpen, no estaba al inicio y no lo sabía.

En los últimos años, con la liberalización del servicio de alta velocidad, hemos visto cómo se ha abierto el mercado a distintas compañías, cosa que nos ha llevado a ciertos beneficios, como la reducción de precios, y a opciones para los usuarios de grandes corredores, como Madrid-Barcelona o Madrid-Sevilla. Esta liberalización ha generado disparates importantes y ha empeorado desigualdades existentes en zonas rurales y regiones menos pobladas, como por ejemplo en el caso de Lleida, que ya padecía cierta marginación en las infraestructuras y el servicio de transporte público. En estas zonas ya hace tiempo que alertamos de que la liberalización de la alta velocidad tendría consecuencias económicas graves. Las empresas privadas tienden a priorizar rutas rentables, y eso se traduce en una reducción y eliminación de conexiones ferroviarias menos lucrativas. Por eso quería plantear una reflexión mucho más amplia. ¿Podrían explicarnos qué efectos negativos concretos ha tenido la liberalización de la alta velocidad en zonas rurales por lo que hace a la conectividad, la economía local y el impacto social y medioambiental?

Además, quiero añadir que es necesario que el transporte público siga siendo accesible para todo el mundo, incluyendo las áreas rurales, que suelen ser menos rentables para las empresas pero que son fundamentales para mantener la cohesión territorial; frenar la despoblación y asegurar un desarrollo sostenible y equitativo. ¿Qué medidas proponen o consideran que se tendrían que tomar para garantizar ese transporte en la zona rurales?

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

Para contestar, tiene la palabra la señora secretaria general.

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

Creo que su pregunta se puede responder en dos partes. La primera es la valoración de lo que ha supuesto la liberalización de la red de alta velocidad. Justo ayer, a petición de DGCOMP, de la Comisión Europea, el comisionado responsable de llevar la competencia sacó un informe en el que se alegraba de los beneficios que ha supuesto la liberalización del mercado ferroviario en toda Europa. Ellos dicen que ha resultado —estoy leyendo y traduciendo directamente el inglés— en una reducción significativa de los precios tanto para personas como para mercancías. En España, lo que sí hemos visto con esta liberalización, que obedece al seguimiento de la directiva europea que nos obligaba a liberalizar el transporte ferroviario, es que está siendo muy positiva especialmente para la movilidad de las personas, en tanto que las cifras de movilidad están demostrando que hay una apuesta muy importante por parte de la ciudadanía por viajar en alta velocidad en este país. Estamos alcanzando actualmente cifras de viajeros en alta velocidad que teníamos previsto alcanzar en el año 2030, y las hemos alcanzado ya en 2024. Por lo tanto, desde el punto de vista de la ciudadanía, los beneficios son innegables. También creo que es necesario —y además la nueva Ley de Movilidad Sostenible, que espero que aprobemos en pocos meses, lo exige— realizar estudios posteriores a la puesta en marcha de proyectos de este calibre; es decir, ver cómo ha resultado tanto para la ciudadanía como para las empresas, que, como ustedes saben, acaban de presentar cuentas. Los números no son muy positivos, pero tendremos que ver qué impacto tienen.

Sobre el transporte público en áreas rurales, es un tema que está poco relacionado con la alta velocidad, porque la alta velocidad lo que prevé es sustituir a los aviones y no sustituir el transporte local. Por tanto, la movilidad rural tiene otros condicionantes y se tendrá que solucionar con transporte por carretera. Desde el ministerio estamos trabajando en el nuevo mapa concesional, como ustedes saben, colaborando de manera muy activa con las comunidades autónomas precisamente para garantizar que las zonas rurales tengan un transporte público de calidad, que le dé accesibilidad a sus servicios de referencia, educativos, sanitarios, a sus servicios públicos, en definitiva, o a los servicios públicos de transporte, en el caso de que la población desee realizar viajes de larga distancia.

Gracias.

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

Señora Granollers, tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 31

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias.

Estamos a la espera de saber si el jueves va a superar el trámite la nueva Ley de Movilidad Sostenible. Esperemos que sí, porque realmente es imprescindible. Pero lo ha dicho: primero liberalizamos un servicio y después ya arreglaremos cómo las zonas rurales se desplazan a este servicio. Me hubiese gustado que se hubiera hecho al revés, que primero tuviéramos unas rodalies bien hechas y después se invirtiera en alta velocidad. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

La liberalización fomenta la competencia, lo sabemos, pero si esta competencia se enfoca solamente hacia rutas de alto volumen, sea por carretera o sea por sector ferroviario, las zonas rurales volveremos a quedar dependientes del transporte particular, y esto afecta negativamente a la Ley de Movilidad Sostenible, a la economía local y a las oportunidades laborales y educativas. Usted lo ha dicho. Démonos prisa en dotar de transporte las zonas rurales.

Para acabar, me gustaría comentarle una anécdota. No sé si sabe que en Lleida hay un grupo de WhatsApp que se llama Avanteros pringats, que son la gente que utiliza el Avant para ir de Lleida a Barcelona y que realmente se sienten como pringados, un poco apartados. Son usuarios cuya principal preocupación es la falta de plazas y los elevados precios de los billetes. El mes de julio, el Govern y la Generalitat se comprometieron a que a partir del día 1 de octubre se reforzarían más plazas a las siete de la mañana. ¿Lo van a cumplir? Porque esto sí que es imprescindible.

También le quería comentar si con la liberalización —usted dice que no, pero se ha demostrado— se ponen más trenes en circulación en los trayectos rentables. ¿Pero han hecho una buena previsión de la capacidad de la infraestructura? Sin ir más lejos, y me vuelvo a referir a Lleida, tenemos un grave problema con las grietas que las vibraciones de la alta velocidad provocan en las viviendas de la zona de la Horta de Lleida, y esto es un grave problema, porque estas vibraciones están empeorando sus viviendas. Me imagino que no es conocedora de esta situación, pero es una situación grave que hay que arreglar. Hay que medir, lo hicieron, pero ahora hace falta ver si realmente estas mediciones demuestran que había un grave problema.

Para terminar, cómo explica que Renfe pierda 392 millones por la liberalización y en muchas líneas, como por ejemplo la de Lleida, hayamos perdido frecuencias, hayamos perdido calidad y solo hayamos ganado en precio del billete.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Desde luego, cuando se produce la liberalización y viendo cómo son los paquetes de liberalización, lo primero que se tiene en cuenta es la capacidad de la infraestructura, de eso no cabe duda; de hecho, se diseñan los paquetes de liberalización en función de la capacidad que tienen las vías. Es cierto que, ahora, en algunos corredores estamos viendo algunas limitaciones debidas a las obras, pero por supuesto que se realizó así y no tendría sentido haberlo realizado de otro modo.

Con respecto al transporte rural, de nuevo está poco relacionado con la alta velocidad; está relacionado, básicamente, con las competencias que tienen las comunidades autónomas. Las competencias del transporte interautonómico las tienen las comunidades y estamos trabajando con ellas precisamente para que se le garantice a toda la ciudadanía la movilidad.

En cualquier caso, y volviendo a la alta velocidad, ha aumentado muchísimo la demanda; teníamos 22 millones de viajeros en 2019 y tenemos 32,4 millones de viajeros en 2023. Es verdad que ahora mismo estamos inmersos en una guerra de precios que veremos cómo termina y cuál es la explicación, más que la justificación, de los resultados tanto de Renfe como de Iryo como de Ouigo, ya que las tres han presentado resultados en pérdidas. En cualquier caso, lo que sí estamos haciendo es aumentar mucho la oferta de plazas; en este año 2024 estamos ofertando más de 40 millones de plazas en alta velocidad en todo el territorio. En algunos corredores el crecimiento está superando el 200% con respecto al tráfico mensual de referencia de 2019. Estamos viendo un incremento tan importante del tráfico y de la demanda que efectivamente algunas veces se producen desajustes, pero estamos trabajando y trabajamos de manera continuada desde el ministerio para poder cumplir con las expectativas de la ciudadanía y, sobre todo, con sus necesidades.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 32

— AVANCES Y PREVISIONES DE LAS OBRAS DE LA RED FERROVIARIA MADRID-CIUDAD REAL-PUERTOLLANO.

AUTOR: LÓPEZ ZAMORA, CRISTINA (GS)

RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)

(Número de expediente 181/000506).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, para formular la pregunta número 13, tiene la palabra la señora López Zamora, por el Grupo Parlamentario Socialista,

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

Buenos días, bienvenida, secretaria general, a la Comisión de Transportes, aunque parezca que estemos en otro lugar, ya que da la sensación de que a los diputados de la derecha poco le importan los temas tan importantes que estamos hoy aquí debatiendo, porque están haciendo sus panfletos políticos baratos que ningún interés y ningún contenido positivo tienen para el conjunto de la ciudadanía. En mi caso sí voy a utilizar el tiempo para conocer la situación de las obras y las incidencias que está teniendo la línea Madrid-Sevilla y justamente en su tramo Madrid-Ciudad Real-Puertollano, porque esa es la línea que utilizan particular y principalmente los usuarios de la provincia de Ciudad Real para conectar con la capital, con Madrid.

Cabe destacar que en esta línea las incidencias son más bajas que hace un año. Estas incidencias se produjeron a raíz de unas obras que han tenido una gran magnitud debido a esos siete años en los que no ha habido ningún tipo de inversión por parte del Partido Popular, y me gustaría conocer el avance de esas obras y el avance de las incidencias.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora López.

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Señoría, efectivamente, la ciudadanía de Ciudad Real —yo soy de allí— utiliza los servicios Avant de conexión con Madrid para venir a trabajar aquí, y es una línea fundamental para la región. Es cierto que esa línea de alta velocidad es la línea más antigua que tenemos en el país, es del año 1992, cuando se produjo la primera circulación. Tres décadas después de este inicio de explotación se está abordando la renovación integral de la línea. Está previsto que se inviertan más de 700 millones de euros precisamente para mantener los estándares de fidelidad, de fiabilidad y seguridad y para responder al reto de la liberalización, todo ello sin suprimir ningún servicio.

Al final, el estar trabajando en la vía sin suprimir servicios tiene unos condicionantes, pues tenemos que poner algunas limitaciones temporales de velocidad que efectivamente afectan a los usuarios y pueden generar incidencias y aumentar los tiempos de viaje, además de las molestias que todo esto conlleva para las personas usuarias. Somos conscientes, estamos trabajando para intentar reducirlas lo antes posible, o lo puedo garantizar; pero es que estas actuaciones están dirigidas especialmente a la renovación de la infraestructura, tanto para acondicionar viaductos como túneles, elementos de la superestructura, traviesas, balastos, desvíos... Se van a renovar todas las instalaciones de señalización y telecomunicación para la alimentación del ERTMS. Es la única línea de alta velocidad que tenemos en España que sigue funcionando bajo el sistema más antiguo, bajo el LZB. Estamos implementando ERTMS también en la línea del Madrid-Sevilla, que es la que pasa por Ciudad Real, obviamente, y estamos renovando las instalaciones de telecomunicaciones y energía, las de videovigilancia y seguridad, junto a la sustitución de catenaria. Es decir, estamos con un proyecto muy ambicioso de remodelación integral de toda la línea para garantizar los estándares de calidad que la población espera de este tipo de servicios.

Además, en la provincia de Ciudad Real destaca la renovación de la estación de Puertollano. Estamos construyendo una nueva vía para parada de trenes de alta velocidad. Antes Puertollano solo tenía dos, ahora estamos construyendo una nueva para trenes de alta velocidad. Está sobre todo destinada al tráfico de Madrid, pero está pensada sobre todo para incrementar la capacidad de las otras dos vías de estacionamiento para la larga distancia. Se están renovando y ampliando los tres andenes en Puertollano y estamos intentando —sabemos que no siempre lo conseguimos, pero lo intentamos— que no afecte a la circulación de los trenes de alta velocidad. Esa remodelación de la estación de Puertollano se lleva a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 33

cabo tras completar hace un año la de Ciudad Real, donde se desplegaron ocho nuevos desvíos de la tecnología más avanzada precisamente para reforzar su operatividad y su capacidad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la señora López.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias, secretaria general.

Nuestro deber finalmente, como el deber del Gobierno, es dar solución a los problemas que están teniendo los usuarios de esta línea, porque, como bien indicabas, de su buen funcionamiento depende el trabajo de muchísimos vecinos y vecinas de la provincia de Ciudad Real, de un funcionamiento eficaz que permita que los que vivimos allí tengamos esa conexión con Madrid que nos permite venir a trabajar y volver a dormir a nuestro domicilio. Siempre hemos presumido de nuestra conexión ferroviaria con Madrid y le pido por favor al Gobierno que sigan en ese análisis para poder seguir mejorando estas incidencias causadas por las obras y que se reduzcan al máximo posible.

Por último, agradezco la interlocución del ministerio tanto con las asociaciones de usuarios de Avant como con la nueva plataforma que se ha formado ahora, porque creo que de su mano es como mejor se conocen los problemas que están teniendo, una interlocución que ha de ser constructiva y ha de hacerse de manera conjunta por ambas partes para buscar las mejores condiciones para esta vía, que, como he dicho y vuelvo a indicar, es tan importante para la provincia de Ciudad Real.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora López.

— PLAN DE MEDIDAS ADOPTADO POR EL GOBIERNO PARA PALIAR LAS GRAVES CONSECUENCIAS QUE ESTÁN CAUSANDO LAS DIFERENTES OBRAS EN EL TRAMO IRUN-BRINKOLA.

AUTOR: VAQUERO MONTERO, MARIBEL [GV (EAJ-PNV)]

(Número de expediente 181/000509).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 16. Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra la señora Vaquero Montero.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Mila esker, presidenta andrea. **(Continúa su intervención en euskera).**

Al inicio de la legislatura, tanto el ministerio como el propio ministro como el secretario de Estado se comprometieron con el desarrollo de las infraestructuras en Euskadi e incluso subrayaron la importancia estratégica de las conexiones ferroviarias con Europa, de lo cual, evidentemente, nos alegramos mucho. Ahora lo que se esperan son hechos. No le vamos a pedir al ministerio imposibles, tras años de no inversión, de falta de compromiso real y de ejecución, que son tanto imputables al Gobierno socialista como a los Gobiernos del Partido Popular. Sin embargo, habiendo sufrido los y las guipuzcoanas durante más tiempo del deseado las afecciones de la línea Irun-Brinkola, estamos preocupados por el transcurso de las obras, que este año se han trasladado también al tramo Astigarraga-San Sebastián. Nuestra preocupación obedece, por un lado, a la necesidad que gran parte del territorio tiene de este servicio ferroviario, sobre todo la comarca del Goierri, y también por el pésimo precedente que tenemos en relación con el transcurso de las obras en el tramo Irun-Donostia para la implementación del tercer hilo, que han supuesto eliminación de frecuencias y eliminación de servicios también en media y larga distancia, muchos de los cuales no han sido restablecidos con el transcurso del tiempo. Son obras que se iniciaron y estuvieron paradas por la quiebra de la empresa adjudicataria durante cuatro años, con la tuneladora dentro del túnel y sin que ADIF las sacara nuevamente a concurso.

Con precedentes como este estimamos que se tienen que adoptar todas las medidas necesarias para que las no deseadas pero posibles incidencias no se vuelvan a dar, y sin embargo mantener, en la medida de lo posible y en los tramos no afectados, el servicio ferroviario, porque esa es la apuesta que hizo el ministro y es lo que defendió en las diferentes comparecencias.

Por ello, presentamos esta pregunta en el periodo de sesiones anterior y fue contestada por escrito, pero no ha resuelto nuestras dudas, ya que lo que han hecho ha sido enumerar las obras que se están realizando en esta línea. Pero ese no era el objeto de la pregunta. Aunque le tengo que hacer alguna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 34

matización —ya que la contestaron— y es que en la estación de Urnieta, que sepamos, no se ha adjudicado la última fase de las obras, que sigue en el debe del misterio ya con varios años de retraso.

De accesibilidad podríamos hablar también largo y tendido, ya que aunque desde nuestro grupo llevamos años incidiendo en esta materia, siguen faltando trenes accesibles que eviten el *gap* del acceso desde la estación. Seguimos esperando la llegada de estos trenes adaptados prometida por la anterior ministra y siguen dándose situaciones tan extraordinarias como en el caso de la estación de Zizurkil-Villabona, donde el único acceso para personas en silla de ruedas sobre la plataforma de las vías ha sido vallado sin previo aviso, por lo que las personas con movilidad reducida no pueden acceder ni a la estación ni al tren.

Volviendo al objeto de la pregunta, desde el Grupo Vasco consideramos necesario que se elabore un plan de medidas para dar el mejor servicio de transporte posible a las personas usuarias, que en relación con las obras del tercer hilo se estiman de dos años, desde la convicción de que son obras necesarias para que la alta velocidad nos conecte con Europa en ancho europeo. Y reclamamos el plan de transporte adaptado a las condiciones de la explotación que incluya la previsión y alternativas durante el transcurso total de las obras, en el que se estudien las posibilidades operativas que permite la línea. Es decir, entre otras cuestiones, si se ha planteado la posibilidad de que en el tramo Hernani-Brinkola se mantengan las frecuencias anteriores o similares.

Por todo ello, le pregunto cuál es el plan de medidas adoptado por el Gobierno para paliar las grandes consecuencias que están causando las diferentes obras en el tramo Irun-Brinkola.

Mila esker.

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

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

Precisamente, los problemas que tenemos ahora mismo en Gipuzkoa son debidos a la ejecución de las obras en marcha, como usted bien ha dicho, y en particular a las actuaciones necesarias que tenemos que llevar a cabo en Euskadi para conectar con la frontera francesa. Cuando hablamos de la frontera francesa parece que solo nos referimos al corredor mediterráneo, pero es fundamental que el corredor atlántico se conecte. El punto de conexión es Irun; por tanto, estamos trabajando para que haya ancho estándar en ese tramo y estamos implementando el tercer carril en el tramo Astigarragalrun, como bien ha dicho.

Desde 2018 ADIF ha invertido más de 430 millones de euros en Gipuzkoa, 400 en alta velocidad y 30 en la red convencional. Actualmente la cartera de inversiones asciende a más de 300 millones de euros en alta velocidad y 106 en la red convencional. Estamos invirtiendo en estaciones, estamos invirtiendo en instalaciones, estamos invirtiendo en flota. Como he dicho antes a la pregunta sobre rodalies, la compra de trenes no solamente se queda para Rodalies de Catalunya; los trenes van a llegar a toda España y, por tanto, van a ser trenes accesibles y con unas condiciones mejores que la flota más antigua que tenemos. Son inversiones importantísimas, siempre intentamos —y yo, como usuaria de transporte público, entiendo las molestias que causan las obras— mantener la circulación ferroviaria. No siempre es posible, hay veces que tenemos que sustituirla por circulaciones en autobús. Ahora mismo, en Roda de Bará, tenemos el plan alternativo de transporte más costoso de la historia de Renfe, que nos ha costado más de 25 millones de euros; pero eso mismo lo replicamos en todos los territorios afectados por las obras, intentamos coordinarnos con los territorios. El mismo secretario de Estado estuvo en julio en Gipuzkoa explicando el plan alternativo de transporte de estas obras e intentamos trabajar siempre para generar las menores molestias a los usuarios, teniendo en cuenta que el escenario futuro es que, cuando las obras terminen, el servicio va a ser mucho mejor y se van a reducir las incidencias.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Tiene la palabra la señora Vaquero.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Gracias. Intervendré muy brevemente, porque no sé el tiempo que me queda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 35

Lo que le pedíamos era el plan alternativo de medidas que no conocemos. Es verdad que el secretario de Estado se ha reunido con una representación de los alcaldes en julio y no se ha vuelto a reunir, entonces no sabemos cuáles van a ser los siguientes pasos que se van a dar. Es evidente que todas las instituciones tienen que colaborar para que haya la menor afectación posible durante las obras, obras que son necesarias y obras que no se tienen que eternizar en el tiempo, porque ya le digo que en la línea Irún-Brinkola lo que se está haciendo es eternizar las obras en el tiempo, y ya no le voy a hablar de la alta velocidad, porque es verdad, usted ha dicho que una de las conexiones europeas es por el eje atlántico, pero ya sabe usted que eso por ahora, por ahora, es una línea que no está conectada con la meseta y la Y vasca tampoco está conectada con Europa y tampoco sabemos nada todavía de los estudios de su conexión con Navarra.

Mila esker.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Con respecto a la red de alta velocidad, yo creo que podemos destacar que justo antes de verano, una vez obtenida la declaración de impacto ambiental, hemos aprobado el estudio informativo del nudo de Arkaute, que es el nodo fundamental para conectar la Y vasca con la meseta y, asimismo, estamos trabajando en la conexión con Navarra. Yo entiendo que las obras ferroviarias parecen eternas siempre porque es cierto que son muy largas, pero las obras entre Irún y Brinkola van a un ritmo adecuado, al ritmo apropiado que tenemos previsto en los contratos. Sería todo más rápido si cortáramos la circulación ferroviaria, en algunos casos es inevitable cortarla, y vuelvo a sacar el tema de Roda de Bará, porque es una de las traumáticas, van a ser nueve meses de corte total, pero eso tiene una afectación a las personas usuarias importantísima y, por tanto, siempre intentamos hacer las obras manteniendo la circulación ferroviaria y eso implica que se alarguen más en el tiempo. Entonces, hay un equilibrio complicado y en el ministerio siempre ponemos el interés público por encima de cualquier otra cuestión y, por tanto, trabajamos en esa línea. Obviamente, para esta zona tenemos un plan alternativo de transporte. Lo que tenemos previsto es que no se resienta el número de plazas. Algunos trenes circulan en doble composición. Prácticamente se han mantenido las mismas plazas que antes, tenemos ahora mismo el 96,1% de las plazas ofertadas anteriormente. Se ha previsto que los viajeros de las cercanías de Euskadi puedan usar los trenes de media distancia con tarifas de cercanías, precisamente para facilitar la conexión, y se están analizando exhaustivamente los servicios por si se pueden realizar mejoras en la circulación conforme se van terminando tajos de la obra —perdonad que use ese término—, conforme se vayan terminando las actuaciones parciales en las obras. Intentamos que los desajustes horarios no sean habituales, que los trenes sean puntuales. Al final, son situaciones transitorias derivadas de obras con poco plazo para permitir mejorar la infraestructura y, con ello, el servicio de transporte que prestamos a la ciudadanía, que es nuestro objetivo fundamental. Estamos trabajando constantemente por mejorar la información al cliente en estaciones, en redes sociales. Se estableció una mesa informativa dirigida por el representante institucional de Renfe compuesta por este y por alcaldes, con el objetivo precisamente de informarles directamente de cada una de las características específicas de las obras que se van a ir acometiendo. A esta mesa además se suman ADIF o Renfe en función de las necesidades, si se va a hablar más de la obra o más del servicio. Así que en términos generales —y ya termino— los planes alternativos de transporte están funcionando acorde a lo planificado y a lo explicado en estos meses anteriores. Por supuesto, el interés es que todo funcione bien y por eso estuvo allí el secretario de Estado y seguimos informando de manera exhaustiva de todos los cambios que se van produciendo.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

— NÚMERO DE INCIDENCIAS PRODUCIDAS EN LOS ÚLTIMOS MESES EN EL SERVICIO DE ALTA VELOCIDAD CON SALIDA O DESTINO A CATALUÑA Y MOTIVOS DE LAS MISMAS.

AUTOR: GAVIN I VALLS, ISIDRE (GJXCAT)

(Número de expediente 181/000510).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra el señor Gavin i Valls del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 36

De acuerdo con el Reglamento, tienen a su disposición la traducción los servicios de la Cámara y los grupos.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gracias, señora presidenta.

Antes de que cuente el tiempo me gustaría hacer una aclaración. Para seguir mejor la traducción he eliminado una frase no esencial de la misma. Lo digo porque si la vais siguiendo a lo mejor veis un salto, pero el contenido es el mismo. **(Continúa su intervención en catalán, cuya traducción se incluye a continuación según el texto facilitado por el señor diputado a la Comisión)**².

¿Cuántas incidencias se han producido los últimos meses en los servicios de alta velocidad con salida o destino a Catalunya, y cuáles han sido los principales motivos?

El 29 de agosto de este año, comparecía el ministro Puente para explicar los motivos de las incidencias ferroviarias de la alta velocidad de este verano, explicó que la mayoría de ellas se produjeron por las obras de la estación de Chamartín y los problemas de los Talgo Abril.

Yo mismo me expresé en el sentido que se estaban magnificando estas incidencias si lo comparamos con las constantes, diarias, que sufre el servicio de Rodalies en Catalunya, con graves perjuicios a los usuarios en un servicio de movilidad obligada y también graves perjuicios económicos.

Aquello sí que es el caos, cada día hay incidencias y retrasos, 370 desde el 1 de enero al 31 de mayo de este año 2024 en Catalunya, un promedio de 2,4 incidencias diarias.

A pesar de que ustedes no reaccionan con la misma diligencia que cuando hay incidencias en Madrid, parece que ya lo den por sentado, les dije que nosotros no pararemos de denunciar esta situación porque es injusta para nuestros ciudadanos y porque es el resultado de una injusticia pues es una consecuencia directa de los reiterados incumplimientos en las inversiones planificadas y presupuestadas por parte de los diferentes Gobiernos españoles desde hace muchos años, les ahorro los datos, ya que son suficientemente conocidos.

Estos incumplimientos también están vinculados a una mala planificación de las infraestructuras del estado. Los distintos Gobiernos españoles apostaron para poner todos los huevos en la misma cesta, la alta velocidad de los pasajeros.

Según datos de AIREF (Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal), entre 1990 y 2018 se invirtió en Rodalies 3679 M euros, el 47% a Madrid y el 16,8% en Barcelona.

En el mismo período, el estado invirtió 55880 M euros en alta velocidad, el 93,5%. El 93,5% de las inversiones ferroviarias dedicadas al transporte de pasajeros en alta velocidad exclusivamente orientado a conectar Madrid con otras ciudades.

Consecuencia de esto, el estado español es a la cola de Europa en el porcentaje de mercancías transportado por ferrocarril y un servicio de Rodalies con muchas deficiencias.

Ustedes hablan a menudo de la alta velocidad como la joya de la corona como el gran logro del estado. El señor ministro incluso dice que el ferrocarril en el estado vive el mejor momento de su historia.

Pues ahora resulta que la joya de la corona ya no brilla, el gran logro de modernidad se devalúa a alta velocidad porque está perdiendo la puntualidad y fiabilidad que tenía.

En estos momentos, el servicio de alta velocidad de Renfe está viviendo su declive en términos de calidad de servicio.

Qué coincidencia que acaban de modificar las indemnizaciones por retrasos a los usuarios. ¿Ya se lo veían a venir? El ministro dijo que esta partida estaba siendo una sangría para Renfe. Debe de haber aumentado mucho la falta de puntualidad.

¿Qué es que prefieren ahorrarse dinero en indemnizaciones a los usuarios porque no se atreven a mantener la fiabilidad del servicio? ¿Han renunciado?

Yo, como muchos otros diputados, soy usuario de alta velocidad de Renfe, del corredor Lleida-Madrid y aumenta de forma alarmante las incidencias de este servicio, desde el día 29, aparte de las del verano, casi todos los días que lo he utilizado he sufrido los atrasos.

El día 10 de septiembre hubo retrasos en diferentes trenes a pesar de que en algunos casos se recuperaron. El día 11 de septiembre una cifra indeterminada de trenes sufrió atrasos de entre media hora y una hora, y el viernes 13, un descarrilamiento en Can Tunis provocó un caos con afectaciones a unos 20 trenes (según las noticias de prensa) y algunos de ellos de hasta 400 minutos.

² En aplicación del punto Tercero.7 del Acuerdo de Mesa del Congreso de los Diputados relativo al régimen lingüístico de los debates en los órganos parlamentarios, conforme al cual la veracidad de la traducción es responsabilidad del diputado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 37

El día 19, otro tren se averió en Guadalajara y yo mismo perdí el enlace en Zaragoza y llegó 2 horas tardes. ¿Qué está pasando con tantas incidencias en la alta velocidad? Me consta que en otros corredores también hay muchas.

¿Cae el castillo de naipes? Es que el servicio de alta velocidad solo ha sido fiable cuando la ocupación de las vías era muy baja? ¿Es de baja resiliencia de la red o de bajo mantenimiento? ¿Es el envejecimiento de los trenes? ¿La alta velocidad va camino de convertirse en un Rodalies 2?

¿Son conscientes que esto también afecta al servicio AVANT, un servicio de movilidad obligada y cotidiana?

Por todo lo expuesto, le pregunto:

¿Cuántas incidencias se han producido los últimos meses en los servicios de alta velocidad con salida o destino a Catalunya, y cuales han estado los principales motivos que los han provocado?

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

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

Ya lo he dicho varias veces esta mañana, pero de verdad, lamentamos profundamente las incidencias que afectan a las personas usuarias. De verdad, somos conscientes de los problemas que generan y se trabaja constantemente para resolverlos. La intención de este ministerio es prestar unos servicios de transporte ferroviario de calidad y, de verdad, todas las personas que trabajamos en el ministerio estamos implicadas en esto, desde el ministro hasta cualquier funcionario y cualquier trabajador tanto de Renfe como de ADIF.

En cuanto a las incidencias de la red de alta velocidad que afectan a Cataluña, en los últimos meses hay tres que son remarcables o reseñables: El 12 de junio un problema en dos desvíos, en la Poble de Montornès, en Tarragona, en la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. El 27 de junio, debido a un incendio —y esto fueron causas externas totalmente—, en los kilómetros 496 y 500 en la línea entre Madrid y Barcelona se quemó un autobús en la carretera y fueron afectados distintos trenes de alta velocidad, no solo de Renfe, también de Iryo y de Ouigo. Y la más reciente, el descarrilamiento el pasado viernes 13 de septiembre de un tren en el entorno de Can Tunis, que provocó que los trenes no pudieran salir del taller para poder iniciar servicio. Fue a primera hora de la mañana y supuso retrasos en muchos trenes. Esas tres son las que a nosotros nos parecen más reseñables. En cualquier caso, lo que sí sabemos, en lo que se refiere a las líneas de alta velocidad del corredor Barcelona-Madrid, es que seguimos con un nivel medio mensual de incidencias similares al del año 2023, no han variado, pero lo que sí han variado son los minutos de retraso de medias mensuales, que se han reducido en un 24%. Estos datos nos los facilita ADIF.

Yo creo que lo que tenemos que hacer es hablar sobre todo de soluciones y de todo lo que estamos haciendo para que cada vez demos un mejor servicio. En este sentido, ya les informé, como se ha dicho, el ministro el pasado 29 de agosto de que estamos poniendo los mimbres para conseguirlo, pero a mí me gustaría por lo menos enumerar algunas de las soluciones en las que estamos trabajando. Yo creo que la apuesta es clara. Estamos frenando el ritmo decreciente de las inversiones en ferrocarril en todo el Estado, estamos paliando la situación, en especial en el ferrocarril en Cataluña desde el primer momento. De todo lo que invertimos, en Cataluña la media anual de lo invertido en ferrocarriles es del 57%. Es decir, este ministerio invierte fundamentalmente en ferrocarril en Cataluña. Solo el año pasado invertimos 600 millones de euros en la red ferroviaria de Cataluña. En el primer trimestre de este año han sido ya otros 300 millones, por lo que apunta que a finales de año la inversión va a ser similar y volveremos a superar el récord de inversión, y especialmente de inversión ferroviaria en Cataluña. Para resolver el problema de los grandes nodos de las redes que mencionaba, es cierto que estamos teniendo problemas en Barcelona porque la estación de Sants se encuentra saturada, pero para eso estamos acometiendo la ampliación de la estación de La Sagrera que, como usted sabe, estuvo muchos años parada por un problema con la empresa adjudicataria. Estamos iniciando la remodelación de Barcelona-Sants y además estamos actuando en otras estaciones que impactan en el servicio ferroviario de Cataluña, como son fundamentalmente Madrid-Chamartín y la nueva estación subterránea de Madrid-Puerta de Atocha, la estación pasante de Atocha que, como usted bien sabe, ambas estaciones están al límite de su capacidad. Hemos puesto en marcha los procedimientos para la mayor compra de trenes de la historia de nuestro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 38

país. Lo he dicho varias veces, son más de 500 nuevos trenes por importe de unos 5500 millones de euros. O sea, es una inversión extraordinaria e inédita en este país. Estamos intentando mejorar la operativa en distintos niveles. Estamos realizando grandes incorporaciones en plantilla en Renfe, en ADIF, precisamente para intentar garantizar el relevo generacional en el sector. Asimismo, para reducir las incidencias por causas externas estamos trabajando en la adaptación al cambio climático de nuestras infraestructuras. Es cierto que tenemos algunos problemas meteorológicos que no podemos prever, pero sí estamos adaptando las infraestructuras a la crisis climática en la que vivimos en todo el mundo. Por último, por lo que se refiere a las incidencias relacionadas con seguridad, como he dicho antes en la contestación a la pregunta de rodalies, estamos trabajando con la Generalitat, estamos trabajando con la Administración competente precisamente para intentar minimizar esas incidencias y le puedo garantizar que es un compromiso, es una prioridad en la agenda de ambas administraciones. No estamos cruzados de brazos, estamos trabajando e invirtiendo más que nunca.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

El señor **GAVIN I VALL**: ¿Me queda algo de tiempo, señora presidenta?

La señora **PRESIDENTA**: No le queda, lo siento.

— SITUACIÓN ACTUAL Y CRONOGRAMA DE LOS TRÁMITES QUE MANEJA EL GOBIERNO PARA SEGUIR DANDO PASOS PARA LA EJECUCIÓN DE LA A-40, A SU PASO POR LAS PROVINCIAS DE ÁVILA, MADRID Y TOLEDO, TANTO EN SU TRAMO ÁVILA-A-6 COMO EN EL TRAMO ÁVILA-MAQUEDA.

AUTOR: PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

RODRÍGUEZ CALLEJA, PATRICIA (GP)

(Número de expediente 181/000512).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la pregunta número 18.

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

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

Señora Serrano, hoy venimos a denunciar la situación de la A-40 a su paso por las provincias de Ávila, Madrid y Toledo. Hoy venimos a demostrar la incapacidad de gestión del Ministerio de Transportes, de su ministerio, de su ministro Óscar Puente. Hoy venimos a llamar la atención por el desprecio del Gobierno de Sánchez, el desprecio del Partido Socialista por Ávila una vez más. Hoy es 24 de septiembre, una fecha que recordarán los abulenses durante décadas cuando se pregunten qué pasa con la autovía a Ávila-Maqueda. Recordarán que el Gobierno de Sánchez y el ministro Óscar Puente fueron los que liquidaron el tramo de la autovía Ávila-Maqueda. Ustedes acaban de destruir sin despeinarse diecinueve años de trabajo y han enterrado mucho dinero público invertido, más de 2 millones de euros. ¿Nos puede decir por qué han rescindido el contrato de redacción del segundo modificado del estudio informativo del tramo de la autovía Ávila-Maqueda? Ya en abril, en esta misma sala, denuncié la parálisis a la que el Partido Socialista llevaba sometiendo a este proyecto desde el 2018; seis años hablando, seis años sin hacer nada, hasta que han matado un proyecto que vertebraba la provincia de Ávila y el este de España con el oeste, una conexión que iba a evitar pasar por Madrid. Ustedes han jugado estos seis años con las ilusiones de todos los abulenses. A ustedes les ha dado igual que esta vía esté declarada como prioritaria en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.

Quiero hablar también del otro tramo que pasa por la provincia de Ávila, la conexión entre Ávila y la A-6. Otro ejemplo de su incapacidad, de la incapacidad de su ministerio y de su Gobierno. En noviembre de 2021 el *BOE* publica la declaración de impacto ambiental. Tenían seis meses para aprobar el estudio informativo definitivamente. ¿Lo cumplieron? No. Llevan dos años y diez meses paralizando la conexión de Ávila con la A-6 y, por tanto, con Valladolid. ¿No se les cae la cara de vergüenza por esta falta de profesionalidad? Y le voy a demostrar la intencionalidad de su partido, de su ministerio y de su Gobierno para perjudicar a Ávila y a los abulenses. El ejemplo: en la misma autovía, tramo Toledo-Ocaña; ocho meses desde la declaración de la DIA en septiembre de 2022 a la aprobación definitiva del estudio informativo en mayo 2023. La A-40, el ejemplo del tramo de Ávila-A-6, DIA en noviembre de 2022. Diferencia: ocho meses frente a casi tres años sin saber nada. Ese es el dato que demuestra cómo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 39

quieren perjudicar a Ávila y a los abulenses. ¿Cuándo van a publicar en el *BOE* la aprobación definitiva del estudio informativo? ¿Les va a dar tiempo a aprobar el proyecto de construcción antes de que caduque la declaración de impacto ambiental? Espero que no haga como en la última Comisión, que ante la pregunta sobre las mejoras de comunicaciones entre Ávila y Madrid usted respondió: manzanas traigo. Usted contestó nada del final del peaje, nada de la bonificación, nada de mejoras en tiempos de tren, nada de la conexión con la alta velocidad. Señora secretaria, usted ostenta un cargo público, cobra un sueldo público, si no sabe trabajar y gestionar dimita y llévese a su ministro y deje de perjudicar a Ávila y a los abulenses.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra la secretaria general.

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

La autovía A-40, el proyecto de autovía, que es la autovía de la meseta sur Ávila-Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel, está diseñado para conectar el sur de Castilla y León, el norte de Castilla-La Mancha y Aragón sin pasar por Madrid, rodeándola por Toledo y Cuenca. Es cierto que es un corredor con tramos de muy baja densidad de tráfico, inferior a 5000 vehículos diarios. En lo que respecta a los tramos por los que se interesa en su pregunta y comenzando por el tramo Ávila-A-6, en noviembre de 2021 el estudio informativo correspondiente obtuvo la declaración de impacto ambiental favorable, si bien en diciembre del año pasado se licitó un nuevo estudio que valorará las actuaciones necesarias en las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61 y carreteras aledañas cuando finalice el periodo concesional. Es necesario proceder a coordinar ambos estudios. Yo entiendo que a ustedes no les parezca importante, pero necesitamos realmente valorar las necesidades de actuación en el corredor de la autovía A-40 en este tramo. De este modo, para acompañar el desarrollo de ambos estudios, el estudio informativo en el tramo Ávila-A-6, es cierto que está avanzando, lentamente pero está avanzando. Por eso, la razón es la que le he dado, tenemos que coordinar ambos resultados, los resultados de los dos estudios que estamos realizando al mismo tiempo. O sea, tenemos la obligación —y creo que este Gobierno tiene un compromiso medioambiental importante— de optimizar el uso de las infraestructuras.

Respecto al otro tramo, el de Ávila-Maqueda, el estudio informativo también se encuentra en fase de redacción, pero dada la antigüedad del estudio y las distintas fases por las que ha pasado a lo largo de los diecisiete años de redacción, es necesario proceder a una actualización de los trabajos. Para ser exactos, el estudio informativo desde sus orígenes ha pasado por dos procedimientos de información pública y ahora requeriría un tercero para cumplir con el objetivo del contrato de acuerdo a los requisitos actuales. En particular, los requisitos más determinantes a cumplir son en este caso los ambientales. Es un corredor que pasa por Gredos y, por tanto, es fundamental cumplir con toda la legislación, tanto europea como española, relativa a la protección de los impactos ambientales. Por ello, sería necesario una importante actualización de trabajos, por lo que en estos momentos se están analizando las alternativas que nos permitan resolver las necesidades planteadas para que se adapten a los requisitos y contextos actuales.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora Rodríguez Calleja, también por el Grupo Parlamento Popular.

La señora **RODRÍGUEZ CALLEJA**: Gracias, presidenta.

Señora Serrano, el 3 de junio han resuelto ustedes el contrato. Está claro que su falta de respuesta a mi compañero le delata, pero por favor le pedimos que no nos trate a los abulenses por tontos. El proyecto de la A-40 está paralizado porque no existe voluntad política de impulsarlo. Y créanos que es necesario, porque mejoraría sin duda la conectividad, la eficiencia en el transporte, la sostenibilidad medioambiental y el empleo, porque fijaría población, pero ustedes no quieren, dígalos abiertamente, como tampoco quieren mejorar las conexiones ferroviarias. Desde que gobierna Pedro Sánchez: menos frecuencias, menos trenes, más averías y más retrasos. No digamos ya pensar en la posibilidad de conectar Ávila con la alta velocidad. Tampoco ha habido voluntad para eliminar el peaje o, como les hemos propuesto en numerosas ocasiones, una bonificación a los conductores recurrentes vía enmiendas a los presupuestos; claro, cuando el Gobierno cumplía con su obligación constitucional de presentar presupuestos, es que ya ni eso. Lo único que anuncian es el desdoblamiento de la N-110 que, por cierto, llevan años presupuestando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 40

con cantidades ridículas sin ejecutar y mire cuáles son las consecuencias. **(Muestra un recorte de prensa)**. Diario de Ávila de hoy: Cuatro accidentes en nueve meses, ya por el volumen de tráfico se ha convertido en un punto negro. Y ustedes anuncian, porque solo anuncian, el desdoblamiento que ya tenía que ser una realidad. Está claro, señora Serrano, que Ávila no está en la agenda ni mucho menos de este Gobierno ni de este ministerio, lo que lógicamente sí tienen ustedes en la agenda y de manera urgente es la amnistía y el cupo independentista, eso sí.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): En el ministerio trabajamos para garantizar las necesidades desde el punto de vista de la movilidad en la provincia de Ávila. Nuestro compromiso con la provincia es firme. Desde junio del año 2018 se han invertido más de 50 millones de euros en las carreteras del Estado en la provincia, que se han destinado a mejoras en la conservación, mejoras en la seguridad vial, a eso a lo que usted estaba refiriéndose ahora mismo, para intentar minimizar los accidentes en la red viaria. Le puedo enumerar varios ejemplos recientes que evidencian nuestro compromiso con Castilla y León y, más concretamente con Ávila: la puesta en servicio en noviembre de 2019 del nuevo puente de la Gaznata en la N-403; más recientemente, este mes de agosto de 2024, se ha iniciado la redacción del proyecto de la autovía A-51 en el tramo que va desde Ávila hasta la intersección de la N-110 con la N-502 en el municipio de La Serrada, con una inversión prevista de más de 20 millones de euros. Concretamente, insistiendo en la autovía A-40, le aseguro que nos gustaría poder avanzar mucho más rápido en lo relacionado con esa infraestructura. No obstante, los tramos pendientes de la A-40, que todavía están en fases muy preliminares, suman 285 kilómetros y más de 2300 millones de euros de presupuesto precisamente para garantizar la protección ambiental de la sierra de Gredos que, como ustedes saben, tiene una protección muy alta. De hecho, solo el tramo Ávila-Maqueda, de algo más de 90 kilómetros, supondría casi 1000 millones de euros de inversión. Ese tramo se sometió a información pública en 2017 y en abril de 2018, todavía con el Gobierno del Partido Popular, el órgano ambiental inadmitió a trámite la declaración de impacto ambiental por deficiencias en el estudio ambiental que presentaron. **(Rumores)**. Estamos trabajando en ese... **(El señor Palencia Rubio: ¡No!)**.

La señora **PRESIDENTA**: Déjela que continúe, por favor.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Adicionalmente, como comentaba al principio, los bajos valores de demanda que arrojan los estudios que se han ido desarrollando, unido a las elevadas cifras de inversión, hace que estemos estudiando la rentabilidad económica, ambiental y social, sin perjuicio de que se pueda impulsar su ejecución en el caso de que se viera que la rentabilidad es positiva.

En cuanto al tramo A-6-Ávila, en diciembre de 2023 hemos licitado, y lo he vuelto a decir antes, un nuevo estudio para valorar las actuaciones futuras necesarias en las autopistas de peaje en el entorno y, por tanto, eso cambia las perspectivas de futuro y necesidad del tramo Ávila-A-6 de la A-40, que también tiene una demanda de tráfico baja, entre 3000 y 4000 vehículos diarios, por lo que es necesario coordinar el desarrollo y resultado de ambos estudios.

Gracias.

— **RAZÓN POR LA QUE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE INSISTE EN CONSTRUIR EL VIAL DE JOVE DE GIJÓN EN SUPERFICIE Y DESCARTÓ EL PROYECTO DE UN TÚNEL SOTERRADO.**

AUTOR: PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

LLAMAZARES DOMINGO, ESTHER (GP)

(Número de expediente 181/000513).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 19.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Llamazares Domingo.

La señora **LLAMAZARES DOMINGO**: Gracias, presidenta.

Secretaria general, he estado escuchándola con mucha atención a lo largo de esta sesión y, la verdad, si cabe estoy más preocupada de lo que llegaba en relación con lo que tiene que ver con las actuaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 41

de este ministerio con mi tierra, con Asturias. En varias ocasiones ha repetido que los proyectos desde el ministerio hay que redactarlos con criterio técnico, ha dicho también que desde este ministerio se trabaja con rigor, ha dicho igualmente que este ministerio no puede permitirse dar pasos en falso, y yo le pregunto: ¿cuál es la verdadera razón por la que el ministerio insiste en construir el vial de Jove de Gijón en superficie y descartó el proyecto de soterramiento?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Es cierto que es un proyecto del que se licitó la obra y en marzo de este año se ha desistido de la adjudicación de las obras del nuevo acceso al puerto de El Musel mediante un falso túnel de 2 kilómetros para acometer precisamente una solución que fuera viable técnicamente, más eficiente, más segura y más rápida. El desistimiento se basó en el informe justificativo de fecha 21 de marzo de la Dirección General de Carreteras, en el que se concluye que existen razones de interés público que aconsejan adoptar la decisión de no adjudicar las obras y se recomienda reorientar la actuación hacia un diseño de trazado en superficie. La verdad sobre este cambio de criterio lo tiene usted en la Plataforma de Contratación del Sector Público, ahí están disponibles para consulta pública todos los documentos relacionados con la licitación del contrato de obras, así como sobre todo el informe justificativo elaborado por la Dirección General de Carreteras. Por tanto, si está interesada en conocer los detalles que nos han llevado a desistir de la adjudicación, puede consultarlo sin perjuicio de que yo pueda ampliárselo en la réplica.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Tiene la palabra la señora Llamazares.

La señora **LLAMAZARES DOMINGO**: Mire, yo además de venir a esta Comisión en calidad de diputada por Asturias del Partido Popular, vengo sobre todo en calidad de asturiana. Los despropósitos del Gobierno del señor Sánchez, de este, del anterior y de tantos con Asturias, son inenarrables, se lo puedo asegurar. Necesitaría no cuatro minutos, sino cuatro horas como mínimo para detallarle casi municipio a municipio y, de hecho, es suficiente con decir que en el mes de marzo ya, a instancias del presidente del Partido Popular de Asturias, de Álvaro Queipo, el ministro Óscar Puente fue reprobado en la Junta General del Principado de Asturias. Le decía que vengo en calidad de asturiana y hoy sí que me atrevo a decir que a hablar por muchos asturianos, muchos votantes del Partido Popular y muchos, muchísimos que seguramente no lo son y que no entienden absolutamente nada de lo que pasa. Por supuesto, me conozco los informes que han colgado en la página y le voy a decir —aquí se dieron muchos años en diferentes localidades muchos datos, muchas cifras— que este proyecto empieza en Gijón, Asturias, en el año 1993, ni más ni menos, treinta años, como casi todos los proyectos que tienen que ver con Asturias. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia)**. La Dirección General de Carreteras emitió en aquel momento orden de estudio para el desarrollo de la actuación proyecto de construcción de la nueva carretera Ronda Oeste de Gijón. En cumplimiento de dicha orden de estudios se redactó el preceptivo proyecto de trazado, aprobado con fecha 3 de julio de 1995. Determinó la necesidad de realizar un estudio comparativo en el que se analizaban todas las alternativas técnicamente posibles. En el año 1996 este proyecto se paraliza después de diferentes estudios, pero finalmente es la alegación de El Colectivo por la Defensa del Valle de Jove, que hace una referencia a una denuncia ante la Unión Europea, por la que se desiste llevar este proyecto a lo que pretenden llevarlo treinta años después, a una construcción en superficie. Lo han licitado, lo han vuelto a licitar, han sacado estudios informativos. Ya en el año anterior, en el año 2023, previo a las elecciones, anuncian la licitación de esta obra y obviamente se trataba de un soterramiento. De repente, no sabemos muy bien por qué, con todos los informes técnicos, con todos los escritos, con todos los estudios, se determina —una vez, por supuesto, rectificadas los pliegos de condiciones— que se cambian las fechas y sale a licitación en enero de 2024. Dos meses después, una vez abiertos los sobres de esa licitación, el sobre técnico de solvencia técnica, resulta que a alguien se le ocurre que hay que estudiar el estudio de los estudios de los anteriores estudios, que dicen que ese vial puede ser, que quizás no, o sí, y hemos pasado de treinta y tres millones de euros a licitar en 285 millones. De repente, el ministerio desiste de esta licitación con un informe que dice muchas cosas, entre otras dice que no contiene la información necesaria. Hablaba usted del rigor técnico, pero yo no sé a qué rigor se refiere. También dice el Banco Europeo de Inversiones que no está documentado económicamente como corresponde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 42

Estas son las explicaciones que vienen dando, y ahora resulta que están generando alternativas para la ciudad de Gijón de cuarenta millones de euros; hemos pasado de 285 a cuarenta millones de euros en un proyecto que tiene muchísimo que ver con la salud de los gijoneses. No sé qué van a explicar. Me gustaría que no contestara al Partido Popular, que no me contestara a mí; me gustaría que ahora, con todo el criterio y todo el rigor que pueda y le permita su Gobierno, conteste a los gijoneses y les explique claramente por qué deciden que este proyecto no va a ser soterrado, cuando además son los vecinos, los asturianos y todos los partidos, de cualquier color político, y también el suyo. Me gustaría que explicaran realmente esa justificación, sobre todo cuando en su primera comparecencia el señor Puente vino a decir no a esos 28 000 millones de euros de soterramiento. Yo pensaba que solo hacía referencia al soterramiento ferroviario, pero lo primero que se cae es el vial de Jove; cómo no, en Asturias, donde todo se cae por el camino con los Gobiernos socialistas. Y después aparece la comparecencia del señor Santano, en la que ya dice que está actualizado ese compromiso, que son 40 000 millones de euros los que tienen comprometidos y que no se va a llevar a cabo.

Por tanto, no sé qué es lo que tenemos que creer en Asturias, además de que, obviamente, no formamos parte de esos territorios donde el ministerio trabaja con rigor, y no sabemos realmente qué respuesta pueden dar a los gijoneses en referencia a que se tomen un poco en serio los proyectos de Asturias y todo lo que tiene que ver con el desarrollo de nuestro territorio.

Gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias.
Responde la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Balbuena Serrano): Yo creo que hay que reflexionar sobre cuáles son los objetivos fundamentales para la ejecución del vial de Jove, el falso túnel, en superficie o la alternativa que se decidiera. Lo fundamental es eliminar el tráfico portuario de la avenida Príncipe de Asturias y completar el acceso viario al puerto por la red de carreteras del Estado, siendo una infraestructura de interés general. En ese sentido, tras los análisis realizados, cuyos resultados conocen porque los hemos publicado, hemos sido absolutamente transparentes con este proceso, se han detectado, y se han detectado después de licitar las obras, riesgos significativos en la zona del falso túnel para edificaciones existentes sobre todo porque los micropilotes se tendrían que colocar muy cerca de las viviendas. Nosotros no tenemos la costumbre de tirar casas y, por tanto, se tuvo que decidir, y fue esa una de las razones, para no afectar a las viviendas existentes, precisamente a los vecinos y a las vecinas de Gijón a los que usted hace referencia. Esas edificaciones estarían en riesgo por asientos, inundabilidad, posibilidad de colapso, sí, señora diputada, precisamente porque hay una incertidumbre geotécnica e hidrogeológica en la zona muy alta. Hay un acuífero que quedaría cortado por el falso túnel, cuyas consecuencias estamos analizando, ya las hemos analizado, y es por eso por lo que se decide desistir de la adjudicación de la obra. Además, estas consecuencias no solamente ocurrirían durante la fase de obra; también durante la fase de estudio se previeron bastantes problemas por la explotación de un falso túnel.

Por otra parte, dado que es una infraestructura muy ligada al puerto de El Musel, se condicionaban los desarrollos futuros del puerto, y no garantizaba la liberalización de tráfico en la avenida Príncipe de Asturias. Hoy en día el puerto de El Musel tiene un plan de crecimiento, se va a construir un centro de fabricación de estructuras para aerogeneradores, además de la localización en su entorno de productores y consumidores de materias peligrosas, incompatibles con la solución soterrada. Por los túneles de más de dos kilómetros no pueden circular mercancías peligrosas y, por tanto, no cumpliríamos uno de los principales objetivos, que sería sacar el tráfico de la avenida Príncipe de Asturias. En ese sentido, la normativa de seguridad en túneles es muy exigente y este tipo de transportes especiales y de mercancías peligrosas seguirían circulando por el centro de Gijón. Por tanto, no nos gastaríamos casi trescientos millones de euros para no solucionar el problema de la ciudad; no parecía tener sentido.

Por otro lado, efectivamente, se pidió financiación al Banco Europeo de Inversiones, se le solicitó una evaluación del proyecto, y este realizó una evaluación preliminar; elaboró un informe, que tienen junto al de la Dirección de Carreteras, que cuestionaba la viabilidad económica del proyecto tanto por su alto coste como por las incertidumbres que presentaba la ejecución del falso túnel. Y el mismo BEI, el mismo Banco Europeo de Inversiones señala que la estrategia de mejora de la rentabilidad del proyecto es ir en superficie.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 43

Por tanto, como le digo, este informe también está publicado en la Plataforma de Contratación del Estado, y, tras un estudio con mucho rigor para no afectar a la vida de la ciudadanía de Gijón, se están analizando los riesgos e incertidumbres a los que se enfrenta la actuación tal y como estaba planteada y, tras haber detectado nuevos condicionantes que comprometían la viabilidad del proyecto, se ha optado por estudiar nuevas alternativas en superficie más eficientes. Tenemos prevista una reunión con la Delegación de gobierno, con el Gobierno del Principado de Asturias, con la ciudad de Gijón en las próximas semanas precisamente para presentar las primeras versiones de este vial del puerto de El Musel con la GJ-10, lo que permitirá garantizar la viabilidad técnica y económica de la obra al presentar un plazo y un coste mucho más acotado y, sobre todo, al determinar una menor incertidumbre tanto para la obra *per se* como para las edificaciones hoy día existentes.

Además, el proyecto que queremos presentar va a incluir una humanización de la zona, ya que se está pensando en la construcción de un bulevar mucho más urbano, con acceso peatonal y acceso para carril bici. Siempre se dijo que el Ayuntamiento de Gijón quería construir un bulevar encima del túnel del vial del Jove, lo cual hubiera resultado imposible. Precisamente, un túnel en esa zona no permite construir nada encima, de modo que tendríamos una inhabilitación de ese suelo para futuros desarrollos, por lo que así se posibilitará el desarrollo de la ciudad de Gijón hacia el oeste.

En definitiva, está puesto en marcha el proyecto para la adecuación tanto de la avenida Príncipe de Asturias como para el vial de Jove y esperamos que en el próximo año pueda ser aprobado y podamos licitar las nuevas obras.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

— OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE SI EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA RIOJA ES DIGNO EL ACTUAL SISTEMA FERROVIARIO.

AUTOR: MERINO MARTÍNEZ, JAVIER (GP)

(Número de expediente 181/000514).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la siguiente pregunta, que formula el diputado, del Grupo Parlamentario Popular, don Javier Merino Martínez.

El señor **MERINO MARTÍNEZ**: Muchas gracias, presidente.

Señora secretaria general del Ministerio de Transportes, ¿usted cree que es digno el actual sistema ferroviario en la Comunidad Autónoma de La Rioja? Se lo pregunto, lógicamente, como diputado riojano. Pero se lo voy a preguntar también de otra manera. Vamos a hacer una prueba. Imagínese que usted quiere ir este fin de semana a Logroño, donde, por cierto, son las fiestas de San Mateo, las fiestas de la vendimia, a pasar de modo privado el fin de semana, y usted se plantea el viaje hasta La Rioja y va a elegir una de las dos opciones que hay: una es estudiar qué tipo de trenes y qué trenes hay a La Rioja, y qué aviones, si hay vuelos, y va a elegir el transporte privado por coche, va a ver que la mejor opción es un viaje de tres horas por coche por la N-111, pasando Soria hasta Logroño, porque la segunda opción es desechar el viaje y no ir, porque, lógicamente, hay que ir en coche y son tres horas. Por lo tanto, este es un problema que se plantea mucha gente que va por ocio a La Rioja, o por trabajo, que es peor, o empresas, que se quieren constituir y asentar en La Rioja. ¿Y por qué ocurre esto en la Comunidad Autónoma de La Rioja? Porque hay una deuda histórica en infraestructuras. La Rioja tiene una deuda histórica con las infraestructuras.

Usted me va a hablar de todos los millones que se están licitando, de los planes y demás, pero es que así llevamos muchos años, y, de los últimos veinte, ustedes han gobernado trece —el Partido Socialista— y allí no se ha movido absolutamente nada. Perdón, sí, como usted sabe, se ha hecho el soterramiento de las vías del tren, la estación intermodal tanto de tren como de autobús, pero ese era un proyecto del Partido Popular tanto en la Administración General del Estado como en la Comunidad Autónoma de La Rioja y en el Ayuntamiento de Logroño. Y también se dejó licitada la Ronda Sur de Logroño, si hablamos de carreteras, como usted sabe, y lleva un año de retraso, es decir, tenía que haberse terminado el año pasado.

Por lo tanto, La Rioja se ha convertido en una isla. Como usted ha dejado ver de vez en cuando en otras intervenciones al contestar a otros diputados, las inversiones se están yendo a Cataluña —pasan de largo—, al País Vasco, a Navarra, y por La Rioja no hay nada. Por mucho que me diga que van a invertir,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 44

que están licitando, es que no va a haber mejora de aquí al año 2050. El desastre y el caos ferroviario es tan manifiesto que el día 9 de septiembre doscientos riojanos se quedaron tirados en una vía, y, si tenían que llegar a las nueve y media a Logroño, aparecieron en su casa a las tres de la mañana, y eso ocurre también otras veces. Y si nos vamos al avión, como usted sabe, solo hay uno, de ida y vuelta; y algunos días —ya que muchos no sale porque le pasan cosas muy raras al avión— se va a Pamplona, porque, cuando empieza el mal tiempo, tiene que aterrizar allí. Y si nos vamos por carretera, como le digo, solo tenemos la N-111, porque la A-12 no está terminada. Somos la única comunidad autónoma que no tiene una autovía de conexión con la capital de España, porque la A-12 está atascada.

Por lo tanto, la isla y el agujero negro que tenemos en La Rioja con las infraestructuras es muy grande. Por eso, me gustaría que me contestara a esa pregunta: ¿Usted cree que es digno el sistema ferroviario que pasa por La Rioja?

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra la señora secretaria general para responder.

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

Señoría, estamos trabajando. Usted me dice que no le hable de los millones en inversión, pero, como se está refiriendo a los millones en inversión que tenemos en otras comunidades autónomas, también voy a señalar los que tenemos en La Rioja, porque, obviamente, estamos trabajando para mejorar las infraestructuras en esta comunidad autónoma. De hecho, desde que yo soy secretaria general, ya hemos mantenido dos reuniones con el Gobierno de La Rioja precisamente para tratar temas de infraestructuras, especialmente terrestres, en la comunidad y estamos avanzando en la conexión de alta velocidad. Estamos desarrollando todos los tramos: en primer lugar, en cuanto a Zaragoza-Castejón, el estudio informativo está en marcha, está sometido a información pública desde el año pasado, y va a permitir una reducción de tiempos de viaje de treinta minutos; en el tramo Castejón-Logroño, en este mes de mayo hemos aprobado definitivamente el estudio informativo, tras soterrar la vía en noviembre de 2023, y esta actuación también va a suponer una reducción significativa de los tiempos de viaje, que pasarán de los cuarenta y ocho minutos actuales a treinta en el futuro. Además, la aprobación de ambos estudios informativos permitirá licitar los contratos para poder redactar los proyectos constructivos, un primer paso imprescindible, ya que legalmente es obligatorio. Además, estamos ejecutando las obras de la variante de Rincón del Soto, que iniciamos en el pasado mes de marzo, tras haberse redactado el proyecto. Se trata de una ambiciosa actuación, con más de sesenta y cinco millones de euros de presupuesto, que minimiza el impacto sobre el municipio, incluyendo la supresión de dos pasos a nivel dentro del núcleo urbano y posibilitando precisamente la recuperación de un espacio importante para el municipio. Por último, en el tramo entre Logroño y Miranda del Ebro, estamos desarrollando el estudio de viabilidad de mejora del corredor ferroviario que adjudicamos en el año 2023.

Por tanto, todos esos estudios se finalizan y estamos avanzando con las obras, mejorando también la infraestructura existente. Se ha autorizado la licitación, por cuarenta millones de euros, de dos contratos para renovar la línea de tren convencional entre Navarra y La Rioja el día 10 de septiembre en Consejo de Ministros. Como decía antes hablando de rodalies, parece que no se trata de grandes obras, pero son trabajos fundamentales para el correcto funcionamiento de los servicios ferroviarios. La sustitución de traviesas y de carril son dos obras se van a acometer en dos tramos de la línea Casetas Bilbao precisamente para adecuar sus instalaciones a los usos actuales y futuros. Asimismo, se han destinado más de veinte millones, casi veintiuno, sin IVA, para renovar el tramo Cortes de Navarra Castejón de Ebro, y casi veinte millones de euros, también sin IVA, al tramo Castejón de Ebro-Fuenmayor. Y, además, como decía antes respecto a otros tramos de la red, se está trabajando con el servicio puesto en marcha, sin cortar el servicio, precisamente para no interferir con las necesidades de movilidad que tiene la ciudadanía. En un futuro, cuando terminemos con la sustitución de materiales que estamos acometiendo ahora mismo, se van a realizar trabajos en las instalaciones de seguridad y comunicaciones, se van a desmontar y a restituir pasos a nivel existentes en el trayecto y se acometerá la limpieza de las obras de drenaje y cunetas y la ejecución de muretes guardabalastos en aquellos puntos donde se ha visto necesarios.

Por tanto, creo que estamos teniendo un compromiso con La Rioja igual que con el resto de las comunidades autónomas. Y respecto a los servicios de transporte público, son inéditos en este país. Además de actuar en la infraestructura, trabajamos en mejorar los servicios. A corto plazo, tenemos previsto un nuevo servicio de Alvia entre Madrid y Logroño, y está previsto que se ponga en marcha lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 45

antes posible. Se va a realizar con material de la serie 120 y estamos pendientes de su disponibilidad. En definitiva, se están reajustando las necesidades de Renfe precisamente para disponer de un servicio nuevo entre Madrid y Logroño. Además, Renfe pondrá seis trenes de la serie 490 para reforzar el servicio ferroviario entre Zaragoza y Logroño, y está previsto que esas unidades entren en servicio en 2025. Finalmente, se está construyendo, porque están comprados y están licitados por este Gobierno, la serie 107 de Talgo, con lo que se podrán aumentar las frecuencias y reducir los tiempos de viajes en este corredor.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora secretaria general. ¿Va a intervenir, señor Merino? **(Denegación)**.

— **INCIDENCIAS SUFRIDAS POR FEVE EN LA PROVINCIA DE LEÓN EN EL AÑO 2024 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA Número de expediente 184/009578).**

AUTOR: FRANCO GONZÁLEZ, SILVIA (GP)
MUÑOZ DE LA IGLESIA, ESTER (GP)
PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)
(Número de expediente 181/000518).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la última pregunta, que va a formular la diputada, del Grupo Parlamentario Popular, doña Silvia Franco González.

La señora **FRANCO GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora secretaria general, esta última pregunta la traigo a Comisión porque no ha sido contestada por escrito dentro del plazo.

Cada vez que los leoneses vemos esta publicidad tan ingeniosa de «Transporte público, ¿lo pillas?», la verdad es que no podemos evitar una sonrisa, con cierta ironía, porque lo pillamos perfectamente; pillamos que no podemos coger el tren de FEVE en la línea León-Bilbao desde la estación de Matallana, en el centro de la capital, porque falta la integración tranviaria. ¿Para cuándo va a ser esa integración?

Pero eso no es todo. Los afortunados que sí pillan el tren, este tren cada día desde poblaciones como Cistierna, San Feliz, Garrafe, Palazuelo de Torío, Pedrún, La Vecilla o Boñar, por citar solo algunos ejemplos, hasta La Asunción, para luego coger allí un autobús hasta el centro de la ciudad, son premiados con la lotería del sufrimiento, porque la verdad es que sufren constantes retrasos, suspensiones de trayectos y en ocasiones la aventura de quedar abandonados en los andenes sin previo aviso y sin transportes alternativos. ¿Y cuáles son las razones de estas incidencias, de este abandono de la línea por parte de su ministerio, por parte de su Gobierno? Con toda probabilidad, la existencia de unos pasos a nivel que no funcionan adecuadamente, la existencia de un sistema de seguridad, el ASFA digital, que más parece estar diseñado para provocar retrasos que para que los trenes funcionen con normalidad, la escasez de maquinistas, el deterioro de los medios, etcétera. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**. Y a los retrasos y la suspensión de trayectos se une además un sistema de atención al usuario bastante deficiente, que se encuentra centralizado tan cerca como en Bilbao, donde, tal y como denuncian los usuarios afectados, en ocasiones tienen un desconocimiento total de cuáles son las incidencias que hay en la provincia de León. Tan es así que los propios usuarios se han visto obligados a crear un grupo de Whatsapp para transmitirse mensajes sobre si los trenes circulan o van con retraso.

Todo eso contribuye a que cada vez más pasajeros desistan de utilizar este transporte público y utilicen su vehículo, una opción bastante menos económica, bastante menos medioambiental y bastante menos accesible que el transporte público, justo lo contrario de lo que ustedes pretenden con su anuncio. Por eso le formulo esta pregunta: ¿Cuántas son las incidencias que han acaecido en esta línea? ¿Cuáles son las causas? ¿Qué van a hacer al respecto para que los leoneses podamos pillar este transporte público y llegar a tiempo a nuestro destino?

Gracias. **(Aplausos)**.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 46

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

Señoría, en primer lugar, hablando de transporte público, quisiera recordar que las competencias en transporte público interurbano las tienen las comunidades autónomas, y no nosotros. Nosotros hacemos todo lo posible por mejorar y trabajar por las conexiones entre las comunidades autónomas y a escala estatal. Por tanto, si vamos a hablar de transporte público de calidad, creo que se tendrían que referir al Gobierno de Castilla y León para preguntar por los servicios en autobús de la comunidad autónoma. Precisamente, nosotros estamos trabajando con ellos en el nuevo mapa concesional para garantizar... **(La señora Franco González hace signos negativos)**. Sí, sí estamos trabajando con ellos; no me diga que no, que ya sé yo que estoy trabajando, que me reúno con ellos de vez en cuando para garantizar los servicios de transporte público al respecto. Por supuesto, en ocasiones pueden producirse incidencias puntuales en cuanto a los servicios de FEVE. Tanto por parte de Renfe como de ADIF se trabaja en todo momento para garantizar la calidad y la fiabilidad de los servicios que se prestan. Con este objetivo, por parte de ADIF se realizan continuas operaciones de mantenimiento preventivo y correctivo, así como actuaciones de mejora en caso de ser necesario, de acuerdo con la programación de actuaciones que lleva la empresa en este ámbito. Por su parte, el conjunto de la flota de trenes es objeto de controles exhaustivos y periódicos en los talleres de fabricación y mantenimiento de Renfe, conforme a los planes de mantenimiento establecidos por los fabricantes. Por lo que respecta al personal de conducción, la plantilla se encuentra adecuadamente dimensionada respecto a las necesidades del servicio.

Desde el día 20 de mayo de 2024, es cierto, y durante los meses de junio y julio, con motivo de obras de ADIF en la infraestructura de la línea a la que usted hacía referencia, todos los servicios de Cercanías que se han venido prestando en la misma se hicieron en autobús. Como ya he señalado, tenemos un plan alternativo de transporte, como en otras partes del país, en Tarragona o el País Vasco, con obras en la infraestructura que lo que buscan es mejorar la regularidad y la puntualidad de los servicios. Además, estos trabajos se enmarcan en el proyecto de automatización y modernización de las líneas de ancho métrico de Asunción-Universidad-Guardo y La Robla-Matallana, con una inversión de más de veinticinco millones de euros, similares a las obras que estamos acometiendo en otras regiones.

Es cierto que el conjunto de actuaciones tiene una gran complejidad, mucha envergadura, pero va a suponer una mejora sustancial de la explotación ferroviaria en términos de seguridad, fiabilidad y mayor capacidad de la línea, ya que precisamente lo que queremos es que contribuya a la regularidad de la circulación y a la mejora del servicio. Además, con respecto a las actuaciones de mantenimiento para la prevención de incidentes, ADIF destina anualmente parte de sus recursos al mantenimiento de los distintos subsistemas, incluyendo tanto el mantenimiento preventivo como el correctivo. El primero de ellos está basado en el mantenimiento según el estado y lleva el siguiente proceso: vigilancia, evaluación de datos, diagnóstico y programación de intervenciones a corto, medio y largo plazo, y se realiza en la línea de León, como se realiza en todas las líneas de la red. Ciertamente, la operación ferroviaria es mucho más compleja que la viaria y tiene unos procesos que han de ser mucho más garantistas respecto a la seguridad de los usuarios. Esas operaciones se realizan en infraestructura, vías, aparatos de vías, edificios auxiliares y cualquier otro elemento que pueda comprometer la seguridad de la circulación. Y respecto al mantenimiento correctivo, a veces no hay más remedio, como ahora mismo con el corte que tenemos en la línea de ancho métrico entre León y Cistierna. Son actividades que no siempre son programables y surgen a raíz de una contingencia mayor.

En cualquier caso, las actuaciones de mejora siempre comprenden obras ligadas al mantenimiento, que pueden estar localizadas sobre la infraestructura o el camino, las vallas o las vías. Además, los ferrocarriles siempre tienen el problema de la invasión por parte de personas andando o por parte de animales. Tenemos que ser muy prudentes a la hora de operar servicios ferroviarios y desde ADIF se garantiza esta seguridad en la circulación. En este ámbito de las situaciones de mejora se encuadran las obras de automatización y modernización de las líneas de ancho métrico que se vienen desarrollando actualmente y he mencionado con anterioridad.

Y poco más, creo que precisamente la implementación de ese tipo de mejoras, de este tipo de obras en una línea de ancho métrico como la de León-Cistierna dan fe de la importancia que concedemos a la mejora día a día de cara a la ciudadanía de la provincia de León.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

24 de septiembre de 2024

Pág. 47

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

La señora **FRANCO GONZÁLEZ**: Veo que domina usted el arte del escapismo tanto como el secretario de Estado, que hace pocos días estuvo en León y también evitó dar explicaciones sobre el futuro del servicio público ferroviario de FEVE allí, porque eso es por lo que le he preguntado, por el transporte público ferroviario y la integración tranviaria en León. Usted me contesta con el mapa concesional de transporte por autobús que dice que está negociando con la Junta de Castilla y León, y me gustaría saber en qué fecha, porque realmente ustedes no tratan de negociar, sino de imponer un mapa que implica recortes, y, sobre todo, en las zonas rurales de Castilla y León.

En segundo lugar, el secretario de Estado visitó León hace escasas fechas, y nos habló de crear un grupo de trabajo para esa integración tranviaria de FEVE en la ciudad de León, en la capital. Nos habló de mejoras urbanas, que casualmente van a llenar las arcas del Ministerio gracias a las plusvalías, mientras que los leoneses vamos a seguir disfrutando de un servicio de transporte ferroviario de una calidad pésima.

En primer lugar, nos sentimos estafados por el Gobierno socialista. Queremos saber cuándo van a aprobar esa normativa tranviaria, porque, de verdad, es encomiable cómo han logrado que esa normativa siga en el misterioso limbo burocrático. Sé que cuenta con el dictamen del Consejo de Estado desde el año 2022, pero no se ha llevado a aprobación del Consejo de Ministros. ¿Cuándo se va a aprobar esa normativa? ¿Cuáles son sus intenciones? ¿Están paralizando la aprobación de esa normativa a propósito, mientras dejan languidecer la línea de FEVE en la provincia de León?

Las declaraciones del diputado socialista por León, señor Cendón, a comienzos del año 2023, diciendo que era inminente la aprobación de esta línea, sin duda, fue un ejemplo de precisión política. Está claro que en política un año no es lo mismo que dos ni tres, y a los leoneses se nos está acabando la paciencia. No solamente tenemos el problema de la integración, también tenemos el problema de las incidencias que hemos señalado, que ocurren un día sí y otro también, y hoy nos hemos desayunado con esta noticia, la alerta sindical en FEVE por el traslado del personal, que deja la estación de Cistierna convertida en un mero apeadero. Es decir, ADIF pretende declarar sobrantes a los seis trabajadores que actualmente trabajan en esta estación y convertirla en un mero apeadero, otro ataque a esta línea de FEVE en la provincia de León. ¿Me puede confirmar esta decisión?

Les voy a recomendar que vean un cortometraje dirigido por una directora leonesa, Isabel Medarde, titulado *El tren del olvido*, que precisamente habla de la situación de este tren, de lo que sufren los viajeros que utilizan esta línea, de la necesidad de atención a esta infraestructura. ¿Pretenden ustedes asentar población en el medio rural, de verdad, precarizando el transporte público? Es una contradicción que exista un Ministerio de Reto Demográfico mientras que, por otra parte, el Ministerio de Transportes de Óscar Puente se dedica a precarizar el transporte público, y, sobre todo, en el medio rural. Vean este corto y actúen en consecuencia, tomen medidas y, por favor, dejen de maltratar esta línea y a la provincia de León.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Franco.
Habiéndose agotado el tiempo, quiero dar las gracias por su asistencia y contestaciones a la señora secretaria general.
Se levanta la sesión.

Eran las dos de la tarde.