CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2024 | XV LEGISLATURA | Núm. 250 | Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 11

celebrada el martes 17 de diciembre de 2024

Página

ORDEN DEL DÍA:

Decaída del orden del día:

— Preguntas:

— Mejora de la N-642, especialmente en el tramo entre Ribadeo y Porto, considerado uno de los más peligrosos del Estado (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/012650) 4
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000581) 4

Modificación del orden del día 5

Preguntas:

— Grado de desarrollo del compromiso de implantar el servicio de cercanías ferroviarias en Galicia en la XV legislatura 5
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000511).

— Solución definitiva que tiene previsto implementar el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para resolver el deterioro de la autovía A-49 en la provincia de Huelva 7
Autor: Verano Domínguez, Bella (GP)
Palencia Rubio, Héctor (GP)
García Félix, Manuel (GP)
(Número de expediente 181/000854).

cve: DSCD-15-CO-250

— Compromiso del Gobierno y de ADIF-AV a ejecutar en su integridad la Variante Exterior de Ourense de la LAV a Galicia 9
Autor: Delgado Arce, Celso Luis (GP)
Palencia Rubio, Héctor (GP)
(Número de expediente 181/000235).

— Valoración del estado y desarrollo del ferrocarril en la provincia de Sevilla 11
Autor: Alonso Cantorné, Fèlix (GSUMAR)
(Número de expediente 181/000418).

— Responsabilidad ante la deficiente gestión de las líneas ferroviarias operadas por Renfe Viajeros S.M.E., S.A., que ha generado en multitud de ocasiones retrasos y cancelaciones en las principales conexiones ferroviarias de España 13
Autor: Rodríguez de Millán Parro, María José (GVOX)
Mejías Sánchez, Carina (GVOX)
Flores Juberías, Carlos (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
Número de expediente 181/000426).

— Previsiones acerca de traer al Congreso de los Diputados un pacto de Estado por el ferrocarril, similar a la reciente ley federal de ampliación del ferrocarril alemana 16
Autor: Alonso Cantorné, Fèlix (GSUMAR)
(Número de expediente 181/000847).

— Aportación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a la financiación de los servicios de transporte en nuestro país 18
Autor: López Cano, Ignacio (GS)
(Número de expediente 181/000839).

— Cambio del sistema de indemnizaciones por retrasos en servicios AVE, AVLO, Euromed y Intercity (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/010163) 20
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000538).

— Previsiones de mantener la actual política de devolución en caso de demora en los servicios ferroviarios (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/010373) 20
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000590).

— Incremento de las frecuencias y plazas en los servicios ferroviarios del Eixo Atlántico y MD en Galicia para atender la elevada demanda (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/011588) 23
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000584).

— Supresión del Intercity con salida de Lugo a las 8:45h (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/010917) 23
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000587).

— Deficiencias en el sistema de venta de billetes de Renfe en Galicia y en el Eixo Atlántico, elevados precios y falta de plazas (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/010829) 23
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000588).

cve: DSCD-15-CO-250

— Aumento de plazas en el Eixo Atlántico ferroviario con trenes de doble composición (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/014196) 23
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000657).

— Mejora del Tren Celta Vigo-Porto, así como del incremento de frecuencias (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/011420) 27
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000585).

— Estado de ejecución de las actuaciones ferroviarias y mejoras de Adif en Galicia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/014197) 27
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000658).

— Expedientes abiertos por la Comisión Europea en relación con la prórroga de la concesión de la AP-9 y la necesidad de que el Gobierno apueste por declarar la nulidad de la concesión (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/013870) 31
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000617).

— Actuaciones puestas en marcha para avanzar en la mejora del transporte de mercancías y la implantación de autopistas ferroviarias en Galicia (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/014318) 33
Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)
(Número de expediente 181/000662).

— Medidas previstas para mejorar los servicios de correos 36
Autor: Granollers Cunillera, Inés (GR)
(Número de expediente 181/000804).

— Actuaciones que va a llevar a cabo el Gobierno para la reconstrucción de infraestructuras dañadas por la DANA en regiones del sudeste peninsular y el litoral mediterráneo y, en particular, Valencia 38
Autor: Mejías Sánchez, Carina (GVOX)
Flores Juberías, Carlos (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
(Número de expediente 181/000821).

— Proyectos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para mejorar las infraestructuras de transporte para la provincia de Málaga 40
Autor: López Cano, Ignacio (GS)
(Número de expediente 181/000840).

— Forma en la que el Gobierno explica que con la alternativa seleccionada por la DIA no es viable la conexión por autovía de Ávila con la A-6, entre Peñalba de Ávila y Adanero, y con la seleccionada por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible lo era 42
Autor: Palencia Rubio, Héctor (GP)
Rodríguez Calleja, Patricia (GP)
(Número de expediente 181/000852).

— Planificación que tiene el Gobierno para la realización del proyecto de la Travesía Central del Pirineo incluida en la Red Transeuropea de Transporte 45
Autor: Palencia Rubio, Héctor (GP)
Beamonte Mesa, Luis María (GP)
Navarro López, Pedro (GP)
Folch Blanc, Javier José (GP)

cve: DSCD-15-CO-250

Herrero Bono, José Alberto (GP)
González Bella, María del Mar (GP)
Alós López, Ana Isabel (GP)
Clemente Muñoz, Raquel (GP)
(Número de expediente 181/000853).

— Fecha prevista para aportar la financiación necesaria para finalizar los 72 kilómetros pendientes de la autovía del Duero A-11 a su paso por la provincia de Zamora, en concreto del tramo de Zamora Oeste a la frontera con Portugal 47
Autor: Ramajo Prada, Óscar (GP)
Palencia Rubio, Héctor (GP)
Velasco Morillo, Elvira (GP)
(Número de expediente 181/000855).

— Previsiones acerca de tener en cuenta las alegaciones formuladas por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar a los proyectos de carreteras para la «Remodelación del enlace de la Autovía del Mediterráneo (E-15/A-7) con las carreteras A-391 y A-1051» y «Segunda fase de la remodelación del enlace 429 de la Autovía del Mediterráneo (E-15/A-7) con las carreteras A-391 y A-1051» 49
Autor: Martínez Labella, Ana (GP)
Sánchez Torregrosa, Maribel (GP)
Hernando Fraile, Rafael Antonio (GP)
(Número de expediente 181/000858).

— Motivos por los que el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible vuelve a retrasar el calendario de finalización de la LAV Madrid-Lisboa al año 2034, incumpliendo el compromiso de finalización fijado en el año 2030 51
Autor: Teniente Sánchez, Cristina (GP)
(Número de expediente 181/000859).

— Valoración que hace el Gobierno sobre la puesta en servicio del AVE para Asturias 53
Autor: Otero García, Mercedes (GS)
(Número de expediente 181/000860)

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

DECAÍDA DEL ORDEN DEL DÍA:

— PREGUNTAS:

— MEJORA DE LA N-642, ESPECIALMENTE EN EL TRAMO ENTRE RIBADEO Y PORTO, CONSIDERADO UNO DE LOS MÁS PELIGROSOS DEL ESTADO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/012650).
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000581).

La señora **PRESIDENTA:** Buenos días.

Si les parece, comenzamos esta sesión de control. Quiero comentar varias cosas antes de iniciar el orden del día.

En primer lugar, le doy la bienvenida —si quiere puede tomar asiento ya— al secretario general de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes. Bienvenido.

A continuación, les comento una serie de cuestiones de orden. Les aclaro que sí que hay traducción, solicitada en euskera, en catalán y en gallego, hasta la una de la tarde.

También quisiera comentar que, por aquello de economizar los tiempos, se ha retirado la pregunta número 6; la retira el ponente, el señor Rego Candamil. Además, quiero agradecerle una agrupación generosa de sus preguntas que ha hecho para que la mañana no se nos dilate mucho.

cve: DSCD-15-CO-250

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La señora **PRESIDENTA:** La Mesa también atiende la solicitud de dos grupos para el cambio de orden de varias preguntas. Las preguntas relativas al secretario general de Movilidad Sostenible son dos, la pregunta número 4 y la pregunta número 18, que intentaremos ahora en primer lugar, pasando las demás a sustanciarse a continuación con la secretaria general de Transporte Terrestre.

Sin más dilación, he de recordarles que los tiempos para las preguntas son cuatro minutos, tanto para formular la pregunta como para respuesta por parte de la persona del Gobierno que a bien les tiene que contestar.

PREGUNTAS:

— GRADO DE DESARROLLO DEL COMPROMISO DE IMPLANTAR EL SERVICIO DE CERCANÍAS FERROVIARIAS EN GALICIA EN LA XV LEGISLATURA.
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000511).

La señora **PRESIDENTA:** Sin más, comenzamos con la pregunta número 4, del Grupo Mixto, BNG, del señor Rego Candamil, sobre el grado de desarrollo del compromiso de implantar el servicio de cercanías ferroviarias en Galicia en la XV Legislatura.

El señor **REGO CANDAMIL:** Obrigado, señora presidenta.

Moi bo día. Señor, secretario xeral, vostede sabe que o servizo de cercanías ferroviarias ten unha relevancia extraordinaria no impulso a unha mobilidade sustentábel que é creo que unha esixencia dos tempos. Podemos dicir que, en xeral, polo menos desde a perspectiva do BNG, a aposta real clara polo ferrocarril implica apostar polo modo de mobilidade do futuro, por ser precisamente máis eficaz, máis eficiente e tamén máis sustentábel. Mais vostede tamén sabe que no caso da Galiza non existen cercanías ferroviarias. E isto é un exemplo claro da discriminación histórica do noso país en relación cos investimentos e cos servizos; os investimentos en infraestruturas e en servizos de transporte, especialmente de transporte ferroviario, que, entre outras cousas, grazas ao impulso do BNG e ás medidas incorporadas aos dous acordos de investidura do ano 2020 e do ano 2023, tentamos resolver.

De feito, eu podo dicir que a cuestión das cercanías ferroviarias na Galiza parece que non é preocupación das grandes forzas políticas de ámbito estatal. Foi o BNG quen o colocou na axenda, quen o introduciu neste acordo de investidura, como digo, para pór fin a unha discriminación que é inexplicábel porque non hai no Estado español ningunha área urbana, ou rexión urbana se se quixer, de seiscentos cincuenta mil habitantes, como a da Coruña-Ferrol, ou setecentos cincuenta mil habitantes como a de Vigo, Pontevedra, se tomamos en consideración unha área que iría de Valença, de Tui perdón, a Vilagarcía que non teña ese servizo de cercanías ferroviarias.

Nós congratulámonos que o Ministerio estea en disposición de cumprir o compromiso establecido non só co BNG, senón co conxunto dos galegos e galegas. A información que se nos trasladou en diversos momentos desde o Ministerio, do propio ministro, foi que o Ineco estaba traballando no estudo que ten por obxectivo definir as características das cercanías no noso país. Eu quero lembrar que no acordo de investidura o que figura é que debe haber cercanías en Galiza nas áreas urbanas antes do final da lexislatura, comezando precisamente polas dúas ás que eu facía referencia pola relevancia que pode ter porque de facto será unha auténtica revolución na mobilidade urbana no noso país no momento en que se implanten.

Mais trasladouse que o Ineco está traballando, mais o que queremos saber é en que momento estamos. Cal é o grao de desenvolvemento, se está pronto a concluír ese estudo de definición das características das cercanías ferroviarias e, por tanto, en que momento se poderá pasar á segunda fase porque nos interesa, como creo que interesa ao conxunto dos galegos e galegas, ter un calendario que vaia definindo os pasos, que vaia tamén implicando partidas presupostarias, orzamentarias, para poñer en marcha estes servizos e, sobre todo para termos o horizonte de cando poderemos por fin na Galiza desfrutar dese servizo de cercanías ferroviarias.

Moito obrigado.

Muchas gracias, señora presidenta.
Buenos días.

cve: DSCD-15-CO-250

Secretario general, usted sabe que el servicio de cercanías ferroviarias tiene una importancia extraordinaria en el impulso a una movilidad sostenible, y creo que es una exigencia de los tiempos. Podemos decir que en general, por lo menos desde la perspectiva del BNG, la apuesta real clara por el ferrocarril implica apostar por un modo de movilidad del futuro, por ser precisamente más eficaz, más eficiente, también más sostenible. Usted también sabe que en el caso de Galicia no existen cercanías ferroviarias, y este es un ejemplo claro de la discriminación histórica de nuestro país en relación con la inversión en infraestructuras y servicios de transporte— sobre todo de transporte ferroviario—, que, entre otras cosas, gracias al impulso del BNG y a las medidas de los dos acuerdos de investidura del año 2022 y 2023, intentamos resolver. De hecho, puedo afirmar que la cuestión de las cercanías ferroviarias en Galicia parece que no es una preocupación de las grandes fuerzas políticas del ámbito estatal puesto que fue el BNG quien lo colocó en la agenda mediante este acuerdo de investidura para, por fin, parar una discriminación inexplicable. Digo inexplicable porque en el Estado español no hay ningún área urbana o región urbana de 650 000 habitantes, como La Coruña-Ferrol, o de 750 000 habitantes, como Vigo-Pontevedra —si tomamos en consideración un área que va desde Tui a Vilagarcía—, que no tenga este servicio de cercanías ferroviarias. Nosotros nos congratulamos de que el ministerio esté en disposición de cumplir con el compromiso establecido no solo con el BNG sino con el conjunto de gallegos y gallegas. La información que se nos ha trasladado en diferentes momentos desde el ministerio y por el ministro fue que el Ineco estaba trabajando en el estudio que tenía como objetivo definir las características de las cercanías en nuestro país. Cabe mencionar el acuerdo de investidura, que dice que tiene que haber cercanías en las áreas urbanas antes del final de legislatura, comenzando precisamente por aquellas a las que yo hacía referencia debido a la relevancia que pueden tener, porque, de hecho, se dará una verdadera revolución en la comunidad urbana de nuestro país en el momento en el que se implanten.

Se nos ha trasladado que Ineco está trabajando en ello, pero queremos saber en qué momento nos encontramos, en qué grado de desarrollo se está ahora, si vamos a concluir pronto el estudio de definición de las características de las cercanías ferroviarias y, por lo tanto, en qué momento podremos pasar a la segunda fase, porque nos interesa, como le interesa al conjunto de gallegos y gallegas, tener un calendario que vaya definiendo los pasos, que vaya implicando también partidas presupuestarias para poner en marcha estos servicios y, sobre todo, nos interesa conocer el horizonte para ver cuándo en Galicia podremos por fin disfrutar de este servicio de cercanías ferroviarias.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE DESARROLLO SOSTENIBLE** (Fernández Heredia): Gracias, presidenta y diputados.

Quisiera reafirmar aquí el compromiso que tienen el Gobierno de España y el Ministerio de Transportes con la mejora de las comunicaciones ferroviarias en Galicia. Este compromiso se está evidenciando con los diferentes estudios y actuaciones de mejora que está habiendo en la red gallega, y efectivamente hemos iniciado los trabajos previos para hacer un estudio de un plan de explotación para que el conjunto de las áreas metropolitanas gallegas pueda estar comprendido en un núcleo de cercanías, tal y como se solicita. Los trabajos se han iniciado ya, efectivamente con la consultora Ineco.

La señora **PRESIDENTA:** Turno de réplica por un minuto con veinte segundos para el señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL:** Si, ben, home, eu agradezo a resposta do señor secretario xeral, pero a verdade é que pouco, pouco concreta. Vostede o que me di é o que xa sabiamos que o Ineco está facendo o estudo. Nós o que lle preguntamos é cal é o horizonte para ter finalizado ese estudo e para dar os seguintes pasos para poder implantar as cercanías ferroviarias e por tanto, agradecíalle un pouquiño máis de concreción.

Moito obrigado.

Agradezco respuesta la respuesta del señor secretario general, pero la verdad es que es poco concreta. Lo que me dice es lo que ya sabíamos, que Ineco está haciendo el estudio. Nosotros lo que le preguntamos es cuál es el horizonte para ver finalizado este estudio y para dar los pasos siguientes para poder implantar las cercanías ferroviarias.

Por lo tanto, le agradecería un poquito más de concreción.

cve: DSCD-15-CO-250

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE DESARROLLO SOSTENIBLE** (Fernández Heredia): Además del estudio de cercanías —al que me referiré ya más al final de la intervención—, quiero señalar que actualmente, como ustedes saben, ya se está llevando a cabo el plan de mejora de puntualidad en toda la zona gallega, que además está arrojando buenos resultados porque estamos consiguiendo puntualidades cercanas al 92 %; que se está mejorando los servicios del eje atlántico, aumentando las plazas con refuerzos de servicios, que se llevan a cabo desde el año 2022 y que han supuesto 104 700 plazas, y refuerzos adicionales que se han llevado a cabo en el año 2024 con 7300 plazas adicionales. También se ha iniciado ya el estudio informativo del *bypass* de Betanzos, que va a mejorar los tiempos de viaje en todo eje.

Y volviendo al plan de cercanías, actualmente se está en los estudios previos, que tienen como objetivo considerar cuál es el ámbito de actuación; se está recopilando todos los datos de demanda actuales, y preparando la serie de encuestas que necesitamos para estimar la demanda potencial. Este es un estudio de un plan de explotación que viene a referir cambiar de la idea de media distancia o media distancia de proximidad a un verdadero núcleo de cercanías con posibilidad de integración tarifaria con otros modos de transporte y con un concepto metropolitano del área funcional; estimamos que en menos de un año podremos tener los resultados de ese estudio y a partir de ahí llevar a cabo —con la operadora Renfe, con las obligaciones de servicio público— el despliegue de un núcleo de cercanías en la zona de Galicia.

La señora **PRESIDENTA:** Damos las gracias al secretario general de Movilidad Sostenible y le damos la bienvenida a la secretaria general de Transporte Terrestre.

— SOLUCIÓN DEFINITIVA QUE TIENE PREVISTO IMPLEMENTAR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA RESOLVER EL DETERIORO DE LA AUTOVÍA A-49 EN LA PROVINCIA DE HUELVA.
AUTOR: VERANO DOMÍNGUEZ, BELLA (GP)
PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)
GARCÍA FÉLIX, MANUEL (GP)
(Número de expediente 181/000854).

La señora **PRESIDENTA:** Continuamos con el orden del día y, atendiendo a las demandas de alguno de los grupos, pasa a formularse en segundo lugar la pregunta número 23, del Grupo Popular.
Tiene la palabra la señora verano Domínguez por cuatro minutos.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ:** Muchas gracias, señora presidenta.
Gracias, secretaria general.
Estoy segura de que la señora secretaria general querrá aprovechar y poner en valor con esta pregunta algunas cuestiones con respecto a inversiones en infraestructuras que supuestamente están previstas en la provincia de Huelva. Igual que estoy segura también de que la señora secretaria general obviará temas como el portazo que el señor ministro ha dado al AVE hasta Faro o el anuncio de que el Gobierno nos quiere retirar la declaración de interés general en el aeropuerto Huelva, o también la falta de palabra del señor ministro, que dijo que se reuniría con la alcaldesa de Huelva y no lo ha hecho, o la visita que haría a la provincia de Huelva precisamente para ver el tema de la A-49 en el mes de junio, y que tampoco ha llevado a cabo, por tanto, faltando a su compromiso con la provincia de Huelva.
Por eso, nos gustaría que la señora Serrano se centrara en responder explícitamente a la pregunta que formulamos, que no es ni más ni menos que cuál es la solución definitiva que tiene previsto implementar el ministerio ante el notable deterioro de la autovía A-49 en la provincia de Huelva.
Gracias.

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

cve: DSCD-15-CO-250

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

Gracias, diputados y diputadas.

Voy a contestar concretamente a lo que estamos haciendo a día de hoy para mantener la autovía a la A-49 en la provincia de Huelva. Actualmente desde la Dirección General de Carreteras estamos redactando tres proyectos de mejora de firmes, con un importe aproximado de 46,86 millones de euros, casi 47 millones de euros. Son tres proyectos de rehabilitación de firme para mejorar el estado de la autovía: el primero entre los PK 77,800 a 97,875, por casi 100 millones de euros; entre el PK 97,875 —el siguiente tramo— hasta el 116,210, por importe de casi 16 millones de euros, y la rehabilitación del firme entre los PK 116 y 232, por importe de otros 15 millones de euros. Es decir, los tres tramos que tenemos en peor Estado actualmente en la provincia de Huelva.

El 7 de septiembre, además, hemos finalizado una obra de emergencia de rehabilitación superficial del firme de la autovía del V Centenario entre el límite provincial con Sevilla y la frontera portuguesa, con más de 3 millones de euros de inversión, y también está previsto licitar próximamente el contrato de servicios para redactar el proyecto del tercer carril entre los PK 74,250 y 77,65, es decir, entre Huelva y San Juan del Puerto, así como remodelar el enlace de San Juan del Puerto. Es decir, que estamos trabajando para mejorar esta infraestructura en la provincia de Huelva.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene la palabra la señora Verano Domínguez.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ:** Muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, se han invertido 3 millones de euros en un parcheado en la A-49, pero me imagino que la señora secretaria general no conoce físicamente la autovía A-49 y tal vez por ello no sea consciente de la importancia de esta para la provincia de Huelva y del estado de deterioro real en el que se encuentra con sus muchos puntos de peligrosidad.

Señora secretaria general, como usted sabe, esta autovía une Portugal con España y le puedo asegurar que en la imagen que da España en este aspecto perdemos mucho con respecto a Portugal. También, como sabrá, la provincia de Huelva es una potencia en cuanto a temas agrícolas, es uno de nuestros pilares fundamental, y el transporte de mercancías es fundamental en la A-49. Las aglomeraciones cada vez son mayores, debido a la pujanza de nuestra provincia en este aspecto, además de cuestiones marítimas o de cuestiones mineras e industriales, y le puedo decir —porque uso todas las semanas la A-49— que son muchos los camiones que prefieren ir con una rueda por el arcén antes de coger algunos tramos de autovía. Pero es que ya no es solo el firme, sino que hay un número de señales verticales completamente ilegibles, con el peligro que ello supone.

Además, también tendrá presente la secretaria general que el turismo es otro de nuestros pilares económicos fundamentales y que en época estival los atascos llegan a 25 o 30 kilómetros en la entrada de Sevilla, lo que va también en detrimento de nuestra imagen. Y luego tenemos la realidad de que la A-49 es la que une a los onubenses con el resto del país, a través de Sevilla. Es decir, tenemos que ir hasta Sevilla para ya luego conectar con Madrid, para ir a Extremadura, para ir a Córdoba e incluso para ir a la provincia vecina de Cádiz.

Usted ha anunciado 8 millones de euros —es lo que anuncia el Gobierno de España— en actuaciones inminentes para diez carreteras entre Huelva y Cádiz. Lo ha anunciado su subdelegada del Gobierno y nosotros, evidentemente, no estamos de acuerdo con ese importe. Son diez carreteras y 8 millones de euros en total. La A-49 tiene 133 kilómetros; en total tiene casi 2 millones de metros cuadrados. Eso son 50 millones de euros para una rehabilitación integral. A todo esto, sin contar con la suma de un carril de cada sentido que necesita desde Portugal hasta Sevilla, pero es necesario que se amplíe dicho carril. Por lo tanto, comprenderá que veamos como una burla esos 8 millones que han puesto sobre la mesa. No estamos nada de acuerdo y, además, como he dicho, son 8 millones para diez carreteras entre Huelva y Sevilla, no solamente para la A-49.

También hay que tener una cosa clara, ustedes en este Gobierno, desde todos los ministerios y de todos los estamentos, sacan pecho de la fortaleza económica que tiene nuestro país con ustedes al mando, eso es lo que ustedes dicen. Los onubenses tenemos claro que pagamos los impuestos igual que lo hacen el resto de las provincias o de las comunidades; sin embargo, siempre nos dejan a la cola, quizá porque somos una provincia pequeñita o porque interese menos políticamente.

cve: DSCD-15-CO-250

Por lo tanto, lo que he comentado antes, vemos una ofensa la inversión que han puesto sobre la mesa, que ha anunciado la subdelegada del Gobierno y, por tanto, lucharemos y trabajaremos para que se haga lo que se necesita en la A-49, que es una inversión completa para su rehabilitación integral y su ampliación.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Como he comentado anteriormente, tenemos sobre la mesa inversiones por casi 50 millones de euros en la A-49. Hay que empezar por algún sitio, que es lo que ha anunciado el subdelegado del Gobierno, pero, insisto, tenemos sobre la mesa inversiones por casi 50 millones de euros y además llevamos invirtiendo años en las infraestructuras de la provincia de Huelva. Desde julio de 2018, hemos invertido casi 100 millones de euros, 91,1 en toda la red de carreteras del Estado, y se han licitado contratos por otros 46 millones de euros.

Estamos llevando a cabo importantes actuaciones que merece la pena mencionar precisamente porque creemos en el potencial que tiene Huelva. La conexión entre Huelva y Zafra que se puso en servicio en el año 2019 en la provincia de Huelva daría dos variantes, la de Beas y Trigueros, con una longitud de 16,8 kilómetros, que han supuesto una inversión de 50 millones de euros y son unas variantes que nos permiten mejorar la comodidad y la seguridad vial, así como la conexión con otras provincias y con las comunidades autónomas a las que usted hacía referencia, concretamente con Extremadura. El acceso al Centro Hospitalario de Alta Resolución de Lepe, otra actuación que iniciamos remodelando el enlace de acceso que se puso en servicio en 2020 por importe de casi 2 millones de euros; obras de vías de servicio por más de 3 millones de euros, es decir, estamos haciendo muchas actuaciones en la provincia de Huelva. Hemos puesto en servicio la glorieta de Valverde del Camino y la mejora del firme en la N-433. Por lo tanto, tenemos en marcha muchos proyectos en Huelva y muchos más que tenemos en cartera y que vamos a licitar próximamente.

Muchas gracias.

— COMPROMISO DEL GOBIERNO Y DE ADIF-AV A EJECUTAR EN SU INTEGRIDAD LA VARIANTE EXTERIOR DE OURENSE DE LA LAV A GALICIA.
AUTOR: DELGADO ARCE, CELSO LUIS (GP)
PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)
(Número de expediente 181/000235).

La señora **PRESIDENTA:** Continuamos con la pregunta número 1, del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE:** Buenos días, presidenta.

¿Se compromete el Gobierno a que ADIF-Alta Velocidad licite en 2025 y sin falta ya las obras pendientes de la variante exterior de Ourense desde la conexión Seixalbo pasando por el túnel de Montealegre hasta la estación de Ourense?

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

Tiene la palabra la señora secretaria general.

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

Cuando vine en mayo y tuve mi primera intervención en esta comisión de movilidad, ya respondí a una pregunta del BNG precisamente sobre la variante exterior de Ourense. Han pasado muchas cosas desde entonces: hemos consolidado la alta velocidad a Galicia, los servicios con los nuevos trenes S106 están dando muy buenos resultados; sigue habiendo avances además en las obras por parte de ADIF, como saben sus señorías —porque ya lo hemos comentado en otras ocasiones— para llevar la alta velocidad a Ourense en una primera fase se aprovechó el corredor de la red convencional en el tramo final desde Taboadela hasta Ourense —unos 16 kilómetros— mediante un tercer carril, que es una solución que hemos adoptado en parte del Estado y que funciona muy bien para poder mantener todos los servicios, tanto los de cercanías o proximidad en ancho ibérico, como los de alta velocidad en ancho estándar.

cve: DSCD-15-CO-250

Creo que los servicios que tenemos actualmente en Ourense lo que hacen es que poner a Ourense en un lugar estratégico en el mapa de la alta velocidad: hoy en día es la puerta de entrada a Galicia. Es cierto que actualmente se encuentra en ejecución la fase 1 de la llegada a Ourense por el trazado en la variante. Estamos construyendo en Taboadela el túnel de Rante, en ejecución desde enero de 2022, dotado con casi 100 millones de euros. Son obras largas y esta además es una obra especialmente compleja porque el túnel supone el 61 % del trazado solo de esa primera fase de la variante de Ourense. El otro túnel, el del Rante con la conexión de Seixalbo —que está también en ejecución con un presupuesto de más de 30 millones de euros, con un viaducto de 356 metros— ya lo hemos terminado. Además, en relación con estas obras podemos destacar un hito fundamental en los últimos meses: el 8 de noviembre tuvo lugar el cale del túnel de Rante, es decir, hemos terminado la excavación del avance del túnel a un ritmo bastante bueno, a 4,5 metros diarios, que se han realizado además simultáneamente por cuatro frentes, y hemos llegado ya al punto de encuentro y terminado de calar el túnel. Se ha completado con este encuentro entre el avance desde la boca norte y el frente intermedio norte.

Con respecto a la fase 2, tenemos los proyectos redactados y tenemos que analizar cuándo los vamos a poder ejecutar para ver también qué beneficios aporta, porque desde el ministerio lo que estamos priorizando es tener un servicio de máxima calidad que permita reducir aún más los tiempos de viaje y hacer un uso eficiente de los recursos disponibles. Ahora mismo esos recursos —que suponen una inversión muy importante— están centrados en acabar el tramo que tenemos en obras, el tramo entre Taboadela y Seixalbo, y en otras actuaciones como la integración en Ourense, que también la tenemos ya en marcha, y la remodelación del CRC de Ourense. Las de la estación intermodal de Ourense son unas obras que ya están en ejecución por más de 110 millones de euros; es decir, son unas obras importantísimas que empezamos en el pasado mes de mayo. Y están en licitación las obras de ejecución del proyecto constructivo de rehabilitación y de acondicionamiento del edificio de la estación de Ourense, San Francisco, para albergar el nuevo centro de regulación y control de Ourense, con un presupuesto base de licitación de casi 7 millones de euros. Son dos obras importantísimas precisamente para mejorar la calidad de los servicios ferroviarios en Ourense.

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

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

Secretaria general, usted no quiere contestar a la pregunta que se le ha hecho de una manera concreta y explícita. ¿Licitará en 2025 los tres tramos que están pendientes desde la conexión Seixalbo a la estación de Ourense? Eso es lo que le preguntamos, no lo que se está haciendo, aunque tenga retraso lo que se está haciendo.

Y respecto de esto, le quiero decir varias cosas. En diciembre de 2021 se adjudicaron los contratos estos que se mencionaban. Algunos tienen treinta y cuatro meses ya vencido el plazo contractual, otros tienen ya nueve meses de retraso y todavía las obras no han concluido. Pero sobre todo lo que nos interesa a los ourensanos y a la sociedad en general es que se ejecute la variante en su integridad para darle fiabilidad y seguridad a la línea. No es una decisión que tenga que tomar, la decisión está tomada; lo que hay que hacer es tomar decisiones de contratación y de ejecución.

El 8 de noviembre de 2023 el delegado del Gobierno en Galicia, visitando las obras en curso, dijo que los proyectos de los tres tramos pendientes por los que yo le pregunto estaban en revisión para adaptarlos a las normativas de seguridad y a los precios actuales. En agosto de 2024, los diputados ourensanos que estamos aquí preguntamos sobre la situación, y ustedes nos acaban de contestar en octubre algo increíble: que los tres tramos tienen ya el proyecto redactado, pero es necesario un nuevo contrato para actualizar y adaptarlos a la normativa y a los precios. Y esta respuesta nos parece un escándalo porque, si en el mes de marzo de 2023 estaban ya con esta actividad de revisión de precios —cuando esto es una tarea absolutamente informática y ADIF es una monumental empresa que dispone de medios para actualizar los precios—, simplemente lo que nos están dando ustedes es una excusa y nos quieren tratar como a personas menores de edad o indocumentados, y eso no solo podemos consentir.

Es imprescindible construir los tres tramos de la variante exterior, y para poder construirlos antes hay que licitarlos. En el mes de febrero de 2024, en el Pleno del Congreso, defendí una proposición no de ley que incluía entre los compromisos votados y aprobados que se licitaran en 2024 las obras de estos tres tramos; ese compromiso a ustedes les da igual porque el legislativo les da exactamente igual y no lo han cumplido. Por eso le insto, en nombre de los ourensanos, de la sociedad, a que liciten ya las obras de

cve: DSCD-15-CO-250

estos tres tramos. Déjense de excusas, nadie se cree que una revisión de precios pueda paralizar estas obras.

Usted ha dejado entrever en su respuesta que tenemos que pensar si es conveniente o no licitar esos tramos. Lo ha dejado caer y yo le digo que no caben dudas, esa variante se tiene que ejecutar en su integridad. Hay dos refuerzos de este argumento que yo le doy, el primero, el muy reciente informe presentado hace unos días de SEOPAN, que se llama Análisis de la Inversión Prioritaria en Infraestructuras en España. Ese informe dice que la inversión de estos tres tramos es absolutamente prioritaria y que tendría un beneficio social asociado de 1111 millones de euros, calculados a treinta años. Y lo mismo está diciendo el Foro Liceo, una organización ourensana que agrupa a prácticamente todas las entidades cívicas y sociales, que está diciendo claramente que se acompase la licitación de estas obras con la ejecución de las obras de la estación intermodal de Ourense que empezaron en el mes de octubre y que tienen un plazo de duración desmesurado de 73 meses, es decir, seis años y un mes.

La variante exterior de Ourense no es un capricho de los ourensanos, no es legítimo que queden 8 kilómetros entre Seixalbo y la estación de Ourense simplemente con un tercer hilo; tiene que existir una doble vía, porque la fiabilidad y la seguridad de la línea entre Madrid y Galicia no está garantizada en la situación actual. Por todo ello, le insto a que cumplan los compromisos y no nos den constantemente excusas. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora secretaria general.

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

Señoría, yo creo que el acceso de la alta velocidad a Ourense está garantizado, la solución del tercer hilo es una solución muy testada en este país y que tenemos mucha experiencia en poner en marcha servicios de alta velocidad con tercer hilo, como saben, en otras comunidades autónomas en España, con resultados excepcionales. Y la situación de Orense con respecto a la alta velocidad, no es en absoluto un punto débil para el servicio en Galicia, como usted acaba de decir, ni muchísimo menos. Actualmente los ourensanos disfrutan de un servicio de alta calidad, de muy alta calidad y creo que por eso deberíamos felicitarnos, porque hemos llegado con la alta velocidad cuando teníamos que llegar. Si hay un sitio donde la alta velocidad está suponiendo una revolución en la movilidad de larga distancia es precisamente en su comunidad autónoma, en Galicia.

Tomo nota de que nos insta a licitar lo antes posible los proyectos y se lo transmitiré a ADIF con esta intención, pero llevamos invertidos muchísimos millones de euros en esta línea y concretamente en la variante exterior de Ourense. Si desde junio de 2018 la inversión ejecutada en Galicia con cargo a los presupuestos generales de ADIF y de ADIF-Alta Velocidad asciende a unos 1400 millones de euros en Galicia, de ellos más de 675 millones de euros —es decir, casi la mitad— se han invertido en la provincia de Ourense. No podemos decir que no se está invirtiendo en alta velocidad en la provincia de Ourense porque no sería cierto. Son cifras que demuestran que el Gobierno y ADIF han mantenido un compromiso innegable con la provincia de Ourense y que la ciudad y las personas que utilizan los servicios ferroviarios se benefician cada día de la alta velocidad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

— VALORACIÓN DEL ESTADO Y DESARROLLO DEL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE SEVILLA.
AUTOR: ALONSO CANTORNÉ, FÈLIX (GSUMAR)
(Número de expediente 181/000418).

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos a la siguiente pregunta, la número 2, del Grupo Parlamentario SUMAR.

Tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ARIAS:** Muchísimas gracias.

Buenos días a todos y a todas. La provincia de Sevilla es una provincia con cerca de dos millones de habitantes, que tiene un área metropolitana que agrupa cerca de 1,5 millones de personas. Es la cuarta

cve: DSCD-15-CO-250

aglomeración urbana de todo el Estado. Además, se da la realidad de que todos los días las entradas a la capital de la provincia de Sevilla se ven colapsadas, porque esa conurbación urbana quiere acceder a la capital. Es más, tenemos el dato de que el 45 % de los vehículos particulares que circulan por la ciudad de Sevilla vienen de fuera de la capital, de los cuarenta y seis pueblos que conforman esa área metropolitana. La realidad es que creo que, salvo los negacionistas, nadie pone en duda de que un mundo más sostenible no se entiende sin la presencia del ferrocarril. Porque el ferrocarril, además de dar soluciones de movilidad, es una herramienta de cohesión social y territorial para una provincia como la de Sevilla. Tenemos una realidad y es que notamos un estancamiento en el número de líneas y en la calidad del servicio. Es más, tenemos a la sociedad civil movilizándose, recogiendo firmas y pidiendo mayor presencia, mayor número de trenes, mayor número de periodicidad de paso de esos trenes, mayor frecuencia y ampliación de horarios, porque son insuficientes. Eso hablando realmente de las líneas que existen hoy en día, pero es que hay otra parte de la provincia que es absolutamente blanca, es decir, que no tiene acceso a ningún tipo de movilidad sostenible. Lo único que existe es el transporte colectivo por carretera, que ya sabemos que, ¡hombre!, es mejor que un vehículo particular, pero es mucho mejor el ferrocarril. Por un lado, está toda esa situación de las zonas blancas, y, por otro lado, está ese problema diario de acceso a la capital de las personas que van a trabajar, a estudiar y a hacer gestiones, por lo que nuestra pregunta es muy sencilla: ¿qué valoración hace el Gobierno sobre el estado y el desarrollo del ferrocarril en la provincia de Sevilla?

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

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

Señoría, en realidad nuestra valoración de los servicios ferroviarios en Sevilla es positiva. Es cierto que somos muy conscientes de que hay muchas obras en marcha. Especialmente tenemos las obras de renovación de la primera línea de alta velocidad, que hubo en este Estado, en el año 1992, la línea Madrid-Sevilla, lo que significan afecciones al servicio, es decir, a las personas que utilizan el ferrocarril para sus desplazamientos cotidianos. El tren Avant a Córdoba es uno de esos ejemplos. Lo que pasa es que las obras son necesarias, la infraestructura ya tenía más de treinta años y necesitábamos renovarla y, además, están programadas para intentar minimizar la afección a las personas. Al final, estamos trabajando de noche en la banda de mantenimiento, con las dificultades que eso supone para ADIF-Alta Velocidad. Creo que la parte buena es que las obras se acaban, tardaremos, pero las obras se acaban y el servicio de alta velocidad mejorará. Además, tenemos en marcha diferentes estudios que permitirán en un futuro la mejora de los servicios ferroviarios, tanto dentro de la provincia como desde Sevilla al resto de Andalucía. Además, nuestra apuesta no es solamente por el corto plazo, sino también por las oportunidades que van a surgir a medio y largo plazo. Al final, la conexión de alta velocidad, como les acabo de comentar, es una infraestructura antigua, son 470 kilómetros y tenemos que renovarlos íntegramente. Ahora mismo, hay limitaciones temporales de velocidad, lo que implica que los tiempos de desplazamiento aumentan. Pero estamos renovando, de manera integral, con más de 700 millones de euros, sin suprimir el servicio. Estamos mejorando la conectividad de la red de alta velocidad con conexiones que pueden parecer menores y muy puntuales, pero que están dentro de este plan de renovación. Ahora hablaré de cercanías, pero, primero, por terminar con la alta velocidad, estamos construyendo el baipás de Almodóvar del Río, que precisamente es un ramal de conexión en el PK 364 de la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, que nos va a permitir conectar Málaga con Sevilla de manera directa, sin pasar por Córdoba, con los ahorros de tiempo que eso va a conllevar. Las obras se encuentran en ejecución, no tengo el plazo de finalización, pero ya estamos trabajando en completar el baipás de Almodóvar. Acabamos de aprobar, de manera definitiva, el estudio informativo de la línea Sevilla-Huelva. Por tanto, la conexión de alta velocidad de la provincia de Huelva con la capital de la provincia, Sevilla. Estamos impulsando distintas actuaciones en esta línea, que es cierto que es antigua, de rehabilitación y de renovación de vía. Acaba de entrar en funcionamiento, este verano, el sistema de seguridad ERTMS en la línea de alta velocidad entre Sevilla y Cádiz, precisamente para mejorar la fiabilidad del transporte de cercanías y de media distancia de mercancías, que resulta de gran importancia en la Bahía de Cádiz, porque, al final, la conexión y la entrada al resto de la Península y de Europa es vía Sevilla. Los trenes ya pueden alcanzar los 200 kilómetros/hora y se ha aumentado por tres la capacidad de la línea con todas estas actuaciones.

cve: DSCD-15-CO-250

En la red convencional, no me lo quiero dejar, porque creo que es importante tener en mente que es donde se mueve la mayor parte de la gente de manera diaria, ya estamos trabajando en el estudio informativo de la conexión ferroviaria entre Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla. Lo iniciamos en marzo del año 2023 y el primer paso, que espero que sea próximamente, es tener el estudio de rentabilidad de esta conexión entre la estación y el aeropuerto. En cuanto se finalice, lo vamos a remitir al consejo asesor del ministerio para que lo analice —sabéis que es el proceso habitual— y sirva de ayuda en la toma de decisiones. Estamos trabajando en la integración del ferrocarril en Dos Hermanas, que también iniciamos la redacción del estudio informativo en septiembre de 2023, casi está finalizada la primera fase del estudio informativo, que constituye un estudio de viabilidad. En cuanto se termine, lo remitiremos igualmente al consejo asesor. ADIF está desarrollando las obras de la estación de Cantillana, desde el pasado julio, por más de 100 millones de euros. Estamos con la nueva estación de Casilla de los Pinos, en Dos Hermanas, precisamente para mejorar la red de cercanías de Sevilla.

Fuera de la red de cercanías —y voy a ir terminando ya, porque se me termina el tiempo, perdonar—, estamos realizando actuaciones de mejora en la línea Mérida-Los Rosales y en la bifurcación Utrera-Fuente de Piedra. Estamos redactando —y ya están formalizados los estudios informativos— para mejorar la conectividad ferroviaria entre Antequera, Granada y Almería, que, precisamente, también conectaremos con la línea de Málaga y con el baipás de Almodóvar, lo que se persigue es reducir los tiempos de viaje y hacer más competitivo el trayecto entre Almería y Sevilla, que esperamos que quede en menos de tres horas y media. Por tanto, creo que estamos apostando por el futuro de Sevilla, por el futuro ferroviario de Sevilla para todos sus habitantes, y apoyando todas las políticas de movilidad que están a nuestro alcance.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Señora Rivera.

La señora **RIVERA ARIAS:** Me doy por satisfecha con la respuesta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien.

— RESPONSABILIDAD ANTE LA DEFICIENTE GESTIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS OPERADAS POR RENFE VIAJEROS S.M.E., S.A., QUE HA GENERADO EN MULTITUD DE OCASIONES RETRASOS Y CANCELACIONES EN LAS PRINCIPALES CONEXIONES FERROVIARIAS DE ESPAÑA.
AUTOR: RODRÍGUEZ DE MILLÁN PARRO, MARÍA JOSÉ (GVOX)
MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)
FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)
RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
(Número de expediente 181/000426).

La señora **PRESIDENTA:** A continuación, pasamos a la pregunta número 3, del Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra la señora Rueda Perelló.

La señora **RUEDA PERELLÓ:** Buenos días.

Bienvenida, secretaria general de Transporte Terrestre. Nos gustaría saber cuál es la responsabilidad del Gobierno ante la deficiente gestión de las líneas ferroviarias, que está teniendo incidencia directa en retrasos y cancelaciones.

Gracias.

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

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

No es la primera vez que nos hacen esta pregunta a mí y, sobre todo, al ministro, creo que hemos respondido a esta pregunta en multitud de ocasiones en esta Cámara dando explicaciones detalladas sobre el estado ferroviario en nuestro país. Creo que no hay tal gestión deficiente, sino un trabajo constante con el objetivo precisamente de atender adecuadamente la demanda y lo hacemos con nuevas

cve: DSCD-15-CO-250

infraestructuras y con nuevos servicios de los que vamos dando cuenta, de manera constante, en los medios de comunicación, en las redes sociales y con todos los medios a nuestro alcance.

Muchas gracias.

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

La señora **RUEDA PERELLÓ:** La verdad, señora secretaria general de Transporte Terrestre, es que no debe de ser fácil ser compareciente del Gobierno. Yo no soy, como su compañera de SUMAR, que dice que está muy contenta con su respuesta cuando hace un momento hablaba de la necesidad de la línea ferroviaria en Sevilla. Está claro que, sinceramente, le falta una vez más un poquito de humildad, porque no puede decir que no hay una gestión deficiente cuando no hay mañana que no conozcamos incidencias ferroviarias o incluso casos de corrupción. Gestión deficiente, sí hay, sí hay, porque recientemente, por ejemplo, en Málaga, el 9 de diciembre, otra vez tuvimos una incidencia, porque es que el 2 de diciembre, de nuevo, tuvimos incidencias en la red ferroviaria. Si dice que no hay una gestión deficiente quiere decir que no está muy al día de lo que sucede en su propia cartera.

Mire, a lo mejor debería de preguntarles a los usuarios del tren si la gestión es deficiente o no, porque padecen incidencias continuas por fallos técnicos, limitaciones en las infraestructuras, no solo no voy a recordarles los trenes que no entran por los túneles y tampoco los vagones que se incendian, pero quizá sí que tengo que hacerle mención a esa avería eléctrica en esa línea que suspendió, ese 9 de diciembre, la circulación entre Torremolinos y Málaga, causando la supresión de varios trenes durante horas. El lunes anterior, cuando hacía referencia a ese 2 de diciembre, tiene que ver con esa línea que conecta Málaga y Fuengirola. Pero es que, si quiere hablar, por ejemplo, del 13 de junio, una veintena de conexiones entre Málaga, Granada y Sevilla —una veintena de conexiones en un solo día—sufrieron retrasos. ¿En qué se deriva esto? En el malestar de miles de usuarios en andenes, en estaciones de tren y en vagones, y usted viene a decir que la gestión no es deficiente.

Hay una desinversión en cercanías, hay incidencias continuas, hay falta de personal y falta de maquinistas. Hay daños en las infraestructuras, hay falta de seguridad en los desplazamientos de pasajeros —ya lo he comentado—, tanto en cercanías como en media y larga distancia, e incluso hay falta de inversión en infraestructuras, no hace falta que le hable del Plan Málaga Litoral, que se supone que debería conectar Algeciras y Málaga y que llevamos décadas esperando, pero es cierto que no es solo responsabilidad suya, sino que también es responsabilidad del Partido Popular. Lo cierto es que hoy tenemos un ministro Puente, al que sí que es cierto que le hemos exigido responsabilidades, al igual que he pedido su dimisión, porque él es el cabeza de esta malísima gestión. Usted viene a decir aquí que no hay gestión deficiente. Mire, llámese Málaga o llámese cualquier provincia, sabemos perfectamente la deficiencia de la gestión del sistema ferroviario. Como hacía referencia al principio, no hay día que no sepamos de incidencias y tampoco hay día de casos de corrupción. Tengo que decírselo hoy, porque es una vergüenza que no se invierta el dinero suficiente para mejorar la vida de los usuarios del sistema ferroviario. Mientras que hoy hemos conocido que, desde el Ministerio de Transportes, se repartían cerca de 4 millones de euros, Koldo y el antiguo ministro Ábalos, en obras a cambio de comisiones y en comisiones que iban al Partido Socialista. Así que, por favor, dejen de tomarle el pelo a los españoles y garanticen una movilidad segura y eficiente por todo el territorio nacional.

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

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

Lo hemos dicho por activa y por pasiva, las soluciones a estos problemas están encauzadas, aunque es verdad que tenemos en marcha muchísimas obras, gracias sobre todo a la llegada de fondos europeos, a los fondos Next Generation, que han hecho que tengamos que hacer obras de manera simultánea en prácticamente todo el Estado. Pero están encauzadas y las incidencias son y serán cada vez menores. El otro día, la semana pasada, la ONG Transport & Enviroment sacó el primer *ranking* de trenes en Europa y Renfe era el tercer operador más puntual, con datos objetivos de una ONG, que no depende del Gobierno de España, sino que es una ONG europea. Tenemos la mayor red de alta velocidad de Europa, en el mundo solo está superada por China, como bien saben. Cada día se mueven por España más de 1000 trenes de alta velocidad frente a los 6 trenes con los que empezamos en el año 1992, entre Madrid-Sevilla. Los trenes de larga distancia en nuestro país tienen una puntualidad del 91 % frente al 52 % de la

cve: DSCD-15-CO-250

Deutsche Bahn en Alemania. Hemos puesto en marcha procedimientos para la mayor compra de trenes de la historia de nuestro país. Van a llegar más de 500 nuevos trenes por importe de 5500 millones de euros, 412 trenes nuevos en España entre 2024 y 2028, con opción de que sean 90 trenes más. En los últimos presupuestos que tenemos, en los Presupuestos Generales del Estado para 2023, subimos las inversiones ferroviarias un 72 % respecto a las de 2018. La inversión ejecutada en red convencional, entre los que se incluye cercanías, fue de 1430 millones de euros en 2023, que es un récord histórico en este Estado, porque es casi dos veces la realizada en el año 2022. Además, en el cierre de 2024, esta inversión ejecutada en la red convencional ya es de 1562 millones, por lo que vamos a superar de nuevo las inversiones ejecutadas en la red convencional en el año 2023. Creo que no se puede decir que no estamos invirtiendo millones, cientos de millones de euros, en la red convencional y en la red de alta velocidad. No paramos de invertir, hace poco más de un mes hemos inaugurado el nuevo vestíbulo de la estación de Chamartín, después de meses de obras y de sufrir las obras por parte de todos los usuarios y las usuarias, ya tiene casi el doble de espacio para los viajeros, con cuatro nuevas vías de ancho estándar. Hemos licitado, por 63 millones de euros, ampliar andenes para trenes de 750 metros en siete estaciones de todo el Estado. Hemos aprobado, definitivamente, el estudio informativo de la variante sur ferroviaria de Bilbao, que supone una inversión de casi 500 millones de euros. Ayer mismo aprobamos definitivamente el estudio informativo de la nueva línea de alta velocidad de Huelva a Sevilla, como comentaba anteriormente. Hemos iniciado el estudio de viabilidad del nuevo itinerario ferroviario de mercancías entre Pau-Canfranc con el corredor mediterráneo. Hemos licitado las obras para adaptar los servicios de autopistas ferroviarias en 46 pasos superiores entre Málaga y Ciudad Real. Hemos aprobado el estudio informativo para la integración ferroviaria en Zorrotza, también en Bilbao, para que se supriman dos pasos a nivel en las líneas de ancho métrico. Vamos a transferir 200 millones hasta 2026 para reforzar la financiación de rodalies en Cataluña, para incorporar nuevos servicios de rodalies en Lleida, precisamente de ferrocarriles de cercanías, como usted indicaba. Hemos finalizado las obras de la estación de Arc de Triomf, en Barcelona. Hemos adjudicado la redacción del estudio informativo para construir la nueva estación de alta velocidad en Plasencia. Hemos celebrado ya las primeras reuniones de trabajo para lanzar el tren de la Costa del Sol y para mejorar la movilidad en toda esa zona. Hemos autorizado, por más de 18 millones, las instalaciones de control ferroviario en la Región de Murcia. Hemos firmado, con el Gobierno vasco, el acuerdo de subrogación de las cercanías en Euskadi. En Irún hemos firmado el protocolo para la integración del Topo en la red ferroviaria general. Hemos elevado en 525 millones de euros el presupuesto de Renfe hasta 2029 precisamente para prestar los servicios OSP, fundamentalmente en los servicios de cercanías, pero también en los servicios de media distancia, que son deficitarios. Acabamos de adjudicar, desde ADIF, la compra de material necesario para el montaje de vía entre Murcia y Lorca. Tenemos miles de proyectos en marcha en todo el Estado. Este domingo hemos inaugurado el cambiador de ancho entre Granada y Almería, precisamente para que, desde ayer, Granada cuente con una cuarta frecuencia y ya exista, de nuevo, el tren directo a Madrid desde Almería.

Ya se me ha acabado el tiempo hace un rato y podría seguir hablando durante otros diez minutos sobre la cantidad de inversiones ferroviarias que tenemos ahora mismo en el país. Podemos hablar de material rodante, de inversiones en estaciones, de inversiones en infraestructuras, o sea, los datos que tenemos matan determinados relatos interesados. Creo que, desde el ministerio y desde las empresas públicas, de ADIF y Renfe, estamos trabajando para que la ciudadanía tenga y siga teniendo la mejor oferta ferroviaria que existe ahora mismo prácticamente en Europa.

Gracias.

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

La señora **RUEDA PERELLÓ:** ¿Cómo es que al final no se traduce en una mejora en el servicio? Entiendo perfectamente —y le agradezco la mención que ha hecho—, pero muchos de ellos son estudios que quedan en un cajón. Hago mención, de nuevo, a ese tren litoral que llevamos años, incluso preguntando en el Congreso, y dicen que ese estudio, próximamente; que ese estudio, próximamente. Al final, la realidad es el día a día y la realidad es esa persona que coge el tren para llegar a tiempo al trabajo y no llega, para llegar a tiempo a una cita médica y no llega, y la realidad es lo que he dicho hace un momento: la falta de maquinistas y la falta de un servicio que garantice la movilidad segura y eficiente. Entiendo lo que ha venido a explicar de las variantes, pero la realidad es muy distinta y, día a día, casi millones de personas en sus desplazamientos en todos estos seis años están sufriendo la mala gestión del transporte ferroviario.

cve: DSCD-15-CO-250

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): No voy a intervenir.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien.

— PREVISIONES ACERCA DE TRAER AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS UN PACTO DE ESTADO POR EL FERROCARRIL, SIMILAR A LA RECIENTE LEY FEDERAL DE AMPLIACIÓN DEL FERROCARRIL ALEMANA.
AUTOR: ALONSO CANTORNÉ, FÈLIX (GSUMAR)
(Número de expediente 181/000847).

La señora **PRESIDENTA:** Si les parece, vamos al penúltimo cambio solicitado. A continuación, debatiremos la pregunta número 20, del Grupo Parlamentario SUMAR.

Tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

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

Bienvenida, señora Serrano. De hecho, en cierta forma es una continuidad de la pregunta y de la respuesta que se acaba de plantear. El ferrocarril en España, como su economía, viven en una paradoja. Mientras Europa y el mundo nos contempla con envidia y como ejemplo a seguir, gracias a un Gobierno de izquierdas en coalición, en cambio, la ciudadanía, muchas veces contempla cómo esos hitos no llegan a su vida cotidiana. Aquí los datos positivos, que en cierta medida son macros, los informes de expertos señalan a España como la mejor economía avanzada del 2024. En estos días hemos conocido que Renfe se ha posicionado en el séptimo puesto del *ranking* de operadores ferroviarios europeos. Seguimos siendo, como usted ha dicho, el segundo país en red de alta velocidad. Se ha incrementado el presupuesto en un 72 % respecto al último ejercicio del Gobierno del presidente Rajoy. Se ha multiplicado por tres lo invertido en tren convencional de los presupuestos del 2018. Solo hasta octubre del 2024, lo señalaba la semana pasada el ministro Óscar Puente, se ha ejecutado en tren convencional 1562 millones, 132 millones más que en todo el 2023. En cambio, hay realidades que nos lastran como país, el precio desorbitado de la vivienda y en el ferrocarril un cúmulo de variables, a saber: falta de material rodante, que no llega, que está encargado y no llega; las frecuencias, lógicamente, derivado de ello; asientos; maquinistas; vigilancia, especialmente en Cataluña con el robo del cobre; una web, que hemos de reconocerlo que es deficiente; un modelo sin integración con la bicicleta; las incidencias ajenas y las obras de mejora que se están ejecutando, que, lógicamente, complican la gestión del tráfico. Sabemos que VOX es el partido del no, pero lo más preocupante es que, a veces, el Grupo Popular también se suma a no querer colaborar. Su objetivo único parece que es el del desgaste que haga descarrilar al Gobierno que más invierte en trenes. También Esquerra Republicana, Junts y Podemos compartieron con el PP y VOX la oposición y la denuncia sobre la supuesta incapacidad para gestionar el que llaman caos ferroviario. SUMAR puede llegar a no compartir al 100 % algunas de las medidas del ministro, pero no podemos negar que la eficiencia del señor Puente y su equipo es un hecho y queda contrastada en la recuperación de las infraestructuras dañadas por la DANA. Dado que todos entendemos que la aplicación de las infraestructuras y, en concreto, el mantenimiento y mejora del ferrocarril es una cuestión de Estado —al menos eso pienso yo—; de soberanía; de seguridad nacional, entendida también como garantía de movilidad; un pacto al estilo DORA, planes quinquenales que marquen el horizonte inversor, podría ser una fórmula para que las señorías de la oposición y aquellos que se han sumado a las críticas pudieran participar —si existe voluntad, que no lo sabemos— en la planificación del futuro ferroviario no radial en España. No hace mucho la República Federal Alemana ha elaborado una ley con solo catorce páginas para garantizar el mantenimiento y desarrollo de su red dotándola de previsibilidad y financiación suficiente —financiación suficiente—. Recordemos que nuestra situación está a años luz de la alemana o de la del Reino Unido. Recientemente, el Reino Unido ha tenido que nacionalizar la red por el estado catastrófico en que se encuentra. El sector privado, cuando participa, lo hace para explotar el negocio de las necesidades básicas de la gente y no para mejorar el derecho a la movilidad. Por tanto, insisto, le preguntamos, ya que España está en una mejor situación, en la que podría llegar a un pacto sin tantos esfuerzos inversores y problemas lastrados en el tiempo, como pasa en Alemania: ¿planea el Ministerio de Transportes traer al Congreso de los Diputados un pacto de Estado por el ferrocarril, similar al reciente de la ley federal alemana de ampliación de infraestructuras ferroviarias?

cve: DSCD-15-CO-250

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

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

Muchas gracias, señorías. En primer lugar, sí que me gustaría agradecer especialmente el reconocimiento por el trabajo que se ha realizado desde el ministerio en la provincia de Valencia durante la DANA, de la que creo que luego tenemos una pregunta y hablaremos largo y tendido. Efectivamente, como acaba de decir usted, en el Parlamento alemán acaba de presentarse una ley para modificar la ley federal de ampliación de inversiones ferroviarias, en una especie de pacto del ferrocarril. Alemania lleva muchos años sin invertir en el ferrocarril y, precisamente, lo que se pretende con esta modificación de la ley es evitar que el marco legal sea un obstáculo para mejorar, para invertir y para realizar las inversiones necesarias en infraestructuras ferroviarias. En España tenemos otro escenario distinto, porque la ley no supone un obstáculo para invertir en la red ferroviaria, como acabo de responderle a la señora diputada de VOX. Alemania, de hecho, ha dimensionado su plan en más de 45 000 millones de euros, pero no vamos a hablar de todo el plan alemán, porque no tiene sentido, pero sí sobre esta modificación de la ley que regula dos aspectos fundamentales: la distribución de costes entre los Gobiernos federados y el federal, que ya sabe que en Alemania los Gobiernos federados son muy fuertes, y, en segundo lugar, que lo que se está intentando es poner la base legal para garantizar las inversiones en ferrocarriles. Creo que, en España, estos dos puntos están recogidos —y de manera bastante profusa— en la ley de movilidad sostenible, que ahora mismo está en tramitación, como todos ustedes saben. Al final, podemos hacer una equivalencia entre lo que estamos recogiendo en algunos de los artículos y en algunos de los capítulos de esta ley con lo que acaban de hacer en Alemania. La ley, en materia de infraestructuras de transporte, contempla una serie de herramientas para mejorar la eficiencia de la planificación, probablemente parecido al DORA o parecido a otros planes que tienen en otros organismos, pero precisamente para tener herramientas de planificación con criterios que permitan una adecuada toma de decisiones en el proceso de planificación y construcción, o sea, tenemos la obligación de contar con un instrumento de planificación estratégica estatal en materia de movilidad, no únicamente en ferrocarriles, aunque los ferrocarriles son una parte fundamental, porque son la espina dorsal de la estrategia de movilidad, precisamente como marco de referencia plurianual para que, cuando cambien los Gobiernos, se mantenga este marco. Se tiene que realizar un análisis *ex ante* que tengan una perspectiva multimodal, o sea, que hable de ferrocarril, pero también hable de los servicios de transporte por carretera, que ya sé que siempre gustan menos, pero ya sabéis también que soy una defensora absoluta de los servicios de transporte colectivo por carretera. Además, tenemos la obligación de realizar un análisis *ex post,* precisamente para ver si el dinero público que se ha invertido está teniendo los resultados esperados. El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, el pasado mes de enero, en una comparecencia sobre las líneas generales del departamento en esta misma Cámara, en el Congreso de los Diputados, nos instó a todos a trabajar precisamente en un acuerdo de país, en un acuerdo por las infraestructuras, para asentar precisamente unos criterios estables que nos permitan avanzar en su desarrollo, con independencia del color político de los Gobiernos. Solamente puedo suscribir sus palabras, obviamente. Al menos necesitamos sacar las infraestructuras de los vaivenes políticos e intentar poner estos criterios estables que persigue la Ley de Movilidad Sostenible. Por eso, con la ley podemos establecer las bases para este acuerdo, que incluiría también un punto de especial importancia en línea con la ley alemana que menciona, que regula cuestiones de distribución de costes entre los Gobiernos federados y federal. También regulamos los temas de costes, precisamente en la ley, entre los Gobiernos autonómicos e incluso entre las entidades locales y el Estado. Así que, creo que tenemos esa oportunidad de potenciar la ley, de promover la ley de movilidad sostenible, y acercarnos a lo que está haciendo Alemania y no solo de acercarnos, sino de ampliar mucho el foco de lo que se acaba de hacer en aquel país.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.
Tiene la palabra el señor Alonso Cantorné, por un tiempo de cuarenta segundos.

El señor **ALONSO CANTORNÉ:** Pensaba que ya no me quedaba tiempo.

cve: DSCD-15-CO-250

Gracias, señora Serrano. Ahí está, ya lo dijo en su momento el ministro: un pacto de país. Un pacto de país que se ha de demostrar, en las próximas semanas o en los próximos meses, con la ley de movilidad sostenible. Me preocupa muchísimo eso, porque todo el mundo, todos estamos preocupados por la movilidad y estamos preocupados, en este caso, por el transporte por ferrocarril, pero no salimos del no. Por tanto, creo que es positivo que exista la posibilidad de que las fuerzas que, en estos momentos, están criticando, también den alternativas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): No voy a intervenir.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien.

— APORTACIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE A LA FINANCIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN NUESTRO PAÍS.
AUTOR: LÓPEZ CANO, IGNACIO (GS)
(Número de expediente 181/000839).

La señora **PRESIDENTA:** A continuación, como saben, quedaba pendiente una pregunta que tenía que contestar el secretario general de Movilidad Sostenible que, con el afán de facilitar el trabajo parlamentario, ha querido mantenerse aquí. Le pediría que pasara a la Mesa para hacer la pregunta que quedaba pendiente, y así ya le podemos despedir.

Sin más dilación, correspondería la pregunta número 18, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor López.

El señor **LÓPEZ CANO:** Muchas gracias, presidenta.

Discúlpenme, porque me he tenido que retrasar, no por culpa mía, sino porque la verdad es que tengo que decir que hablamos aquí de incidencias en el ferrocarril y llevo seis años viajando en el tren AVE, Málaga a Madrid, con viajes semanales y es la primera vez, en seis años, que he sufrido una incidencia, en seis años. Por tanto, igual formo parte de ese 2 % de incidencias, pues ese 2 % me ha tocado a mí, después de casi doscientos viajes en estos seis años, pues uno de ellos he llegado tarde. Porque, siempre, fíjense que cuando se habla siempre de las incidencias y de los retrasos que hay, la verdad es que estaría bien que, en algún momento, cuando se pone tanto foco en el ferrocarril, cuando hay un incidente en el ferrocarril y cuando algún tren llega tarde se hace portada, que se pusiera ese mismo foco en los autobuses de este país, en los autobuses urbanos y en los metropolitanos, de los que soy usuario, y es recurrente que lleguen tarde o que no lleguen siquiera, lo que sería muchísimo mejor y no ponerlo en el ferrocarril, donde realmente la puntualidad que tiene suele ser del 95 %, lo que es bastante alta, aunque cuando le toca a uno, al final, te toca y te fastidia, efectivamente, y uno suele llevarlo mal.

Vamos a hablar de servicios de transporte, porque en esta comisión suele ser normal que tratemos siempre las inversiones que este país y este ministerio hace en infraestructuras. En estas últimas décadas han sido decenas de miles de millones de euros los que este ministerio ha invertido en infraestructuras de transporte, que han hecho que este país sea un ejemplo, una referencia a nivel mundial en las grandes infraestructuras que tiene España: en carreteras, aeropuertos, ferrocarril y también en puertos. Hasta tal punto estamos valorando siempre esas infraestructuras que hasta hacemos *ranking;* cada vez que se presentan los presupuestos generales del Estado en nuestro país se hace *ranking* de cuánto se va a invertir en un sitio o en otro. Parece que lo único importante que hay son las infraestructuras —y ciertamente son importantes—, pero cuando hablamos de transporte no solo deberíamos tratar el tema de las infraestructuras sino también de los servicios de transporte, que son tan importantes como las infraestructuras. Sin embargo, en la conversación pública se suele hablar poco de ellos. Cuando uno coge los presupuestos generales del Estado siempre se suele tratar de forma muy disgregada sobre si se invierte aquí o allí, pero creo que también va siendo hora de que se ponga un poco de luz sobre lo que este país invierte en esos servicios de transporte público. Hablo solamente de la parte de la Administración General del Estado, porque luego tenemos la Administración local, sobre todo, que hace también una gran inversión pública en ese transporte público.

cve: DSCD-15-CO-250

Yo quisiera saber cuánto invierte —no sé si decir gasta— la Administración General del Estado en servicios de transporte en nuestro país.

La señora **PRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor secretario general de Movilidad Sostenible.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Fernández Heredia): Muchas gracias.

Yo comparto con usted que, aunque en puridad sea un gasto, en el fondo es una inversión para conseguir transformar, y además de una manera profunda, los grandes retos que tenemos por delante como país. Me voy a detener antes de contestarle, precisamente, en cuáles son estos retos, que no son ni más ni menos que la urgencia por la lucha contra el cambio climático —creo que estamos en una emergencia climática y sucesos trágicos como la DANA nos dan un buen reflejo de que esto es así—; la rápida incorporación de soluciones digitales y de nuevas tecnologías; el saber combinar el derecho a la movilidad, porque vivimos en un país con una concentración de la población en las ciudades a la vez que tenemos cierta despoblación en los entornos rurales, y una gobernanza compleja en materia de movilidad, que esperemos que se pueda mejorar con la ley de movilidad sostenible que se está tramitando actualmente.

Pasando ya a la respuesta de lo que usted me pregunta, sí que le querría decir que ha habido un gran cambio en la apuesta del Gobierno de España por contribuir a los servicios, adquiriendo además muchísimo mayor peso la partida que va destinada a los servicios en relación con la destinada a infraestructuras. Todo ello para garantizar la movilidad sostenible como un derecho y un elemento de cohesión social, y también como una palanca de crecimiento económico.

Voy a empezar primero a hablar de las principales medidas de financiación que tienen que ver con la subvención a la tarifa. Por un lado, aquellas que son subvención a la tarifa de transportes y que no son competencia del Estado y, por otro, aquellas que son las obligaciones de servicio público del operador Renfe, competencia directa del Estado. Estamos hablando de las ayudas extraordinarias que se han llevado a cabo en los años 2022, 2023 y 2024, y que se llevarán a cabo en el año 2025 para fomentar el transporte público, para disminuir la dependencia energética, para fomentar los cambios y, sobre todo, para garantizar la movilidad cotidiana. Medidas que todos ustedes conocen, como la gratuidad en cercanías, los descuentos del 50 % en los entornos urbanos y metropolitanos, el Verano Joven o las ayudas en el caso de Baleares y Canarias para el transporte público colectivo. Todas ellas ascienden a más de 1500 millones de euros cada año.

Pasando a las ayudas de subvención a la tarifa ordinaria para el sostenimiento del transporte público en los entornos urbanos y metropolitanos que ya se venían realizando, saben ustedes que se agrupan en dos partidas: aquella que va para entidades locales, que asciende a 51 millones de euros, y la que va para determinados entornos metropolitanos de Madrid, Barcelona, Valencia y la Comunidad Autónoma de Canarias, que asciende a 360 millones de euros. Todo esto ya supone 2021 millones de euros, y es importante porque en el año 2018 el esfuerzo que hacía el Gobierno de España para estos mismos conceptos no llegaba a los 410 millones de euros. Luego estamos hablando de que el esfuerzo que se realiza por parte de este ministerio es cuatro veces mayor.

En cuanto a la contribución de la movilidad y de los servicios de los sistemas aéreo y marítimo, que también son importantes, tenemos la apuesta por la bonificación de residentes en las islas, en los territorios no peninsulares, que en este último año ha ascendido a más de 1500 millones de euros, y también el apoyo a los servicios de mercancías insulares, que ascienden a 100 millones de euros. Además de estas partidas, podemos hablar de los programas de apoyo a familias numerosas, que ascienden a 30 millones de euros; de las ayudas al transporte de carretera para el apoyo de los transportistas autónomos o para incentivar la formación del sector, que ascienden a 14 millones de euros.

Por último, la gestión de las obligaciones de servicio público, que solo en el contrato del ministerio con Renfe ascienden a 1000 millones de euros para todos los núcleos de cercanías, medias distancias y servicios no comerciales, y también la transferencia de Renfe por servicios prestados en Cataluña, que asciende a 280 millones de euros. Los contratos aéreos con las rutas de obligaciones de servicio público ascienden a 6 millones de euros y los contratos de navegación marítima de interés público a 15 millones de euros. También, por último, las líneas regulares de autobús de competencia estatal, que son 50 millones de euros. En conjunto, la cifra asciende a 4700 millones de euros anuales que, comparado con lo que se hacía en el año 2018, que eran 1000 millones de euros, supone multiplicar por 4,7 este presupuesto.

cve: DSCD-15-CO-250

Yo creo que, más allá de las posibles opiniones, lo que se refleja en los presupuestos y en su ejecución es una realidad y, sin duda, es un reflejo muy claro de la apuesta del actual Gobierno de España por los servicios de transporte y por la movilidad sostenible.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor López.

El señor **LÓPEZ CANO:** Para que me quede claro, porque uno escucha aquí que no se invierte, que se desmantelan los servicios públicos; uno escucha aquí y lee en prensa muchas cosas que las señorías del Partido Popular dicen, y cuando uno va al dato… ¿Hemos pasado de 1000 millones de euros, que se invertían en servicio de transporte cuando gobernaba el Partido Popular, a 4000 millones de euros cuando hay un Gobierno progresista? Es decir ¿hemos multiplicado por cuatro lo que el Estado, es decir, el Gobierno de Pedro Sánchez, invierte en servicios de transporte? ¿Es así? ¿Hemos multiplicado por cuatro? ¿Hemos pasado de 1000 millones de euros cuando el Partido Popular gobernaba a 4000 millones cuando lo hace el PSOE?

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Finaliza el debate el secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Fernández Heredia): Solo una pequeña corrección: 4700 millones de euros. Luego más bien hemos multiplicado por cinco, no por cuatro. Disculpe la corrección.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias. **(Pausa).**

— CAMBIO DEL SISTEMA DE INDEMNIZACIONES POR RETRASOS EN SERVICIOS AVE, AVLO, EUROMED Y INTERCITY (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/010163).
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000538).

— PREVISIONES DE MANTENER LA ACTUAL POLÍTICA DE DEVOLUCIÓN EN CASO DE DEMORA EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/010373).
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000590).

La señora **PRESIDENTA:** Continuamos la sesión con la secretaria general de Transporte Terrestre.

Vuelvo a reconocer la generosidad del señor Rego, al retirar la pregunta número 6 y agrupar distintas preguntas.

Pasamos al debate de las preguntas números 5 y 11 del Grupo Mixto, BNG, con el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL:** Si. Grazas. Grazas, señora presidenta.

Si, a verdade é que son moitas preguntas. Son, en concreto dez iniciativas sobre ferrocarril para alén das que, da que xa se fixo, e unha sobre a AP-9. Eu creo que por unha parte, isto reflicte a preocupación do BNG sobre a modernización do servizo ferroviario no noso país, sobre pór fin a ese, a esa histórica discriminación en investimentos que partillaron ambos partidos, hai que dicilo así, en infraestruturas e en servizos ferroviarios na Galiza que tentamos recuperar. Evidentemente, o actual goberno está poñendo en marcha diversas actuacións. Por tanto, non lle vou tirar, digamos, o mérito de que sexa así, mais tamén é verdade que moitas desas actuacións arrancan da esixencia que fixo o Bloque Nacionalista Galego que quedou reflectido nos dous acordos de investidura, no do ano 2020 e no do ano 2023.

Iso non quere dicir que non haxa problemas e a primeira pregunta que quero facer ten que ver precisamente con algunhas actuacións que nós non partillamos en absoluto. Ten que ver en concreto con esa mudanza dos criterios de indemnización de compensación por retrasos en servizo do AVE, do AVE Euromed, e inicialmente, e Intercity, que Renfe anunciou o 12 de xuño para entrar en vigor o 1 de xullo e que, como dicía, o BNG non comparte en absoluto, non? Porque non entendemos por que se pasa para

cve: DSCD-15-CO-250

a indemnización de cincuenta por cento do billete de quince a sesenta minutos, multiplicar por catro, e porque se pasa para a indemnización do cen por cen, de sesenta a noventa minutos.

Como non sexa unha resposta aos reiterados incumprimentos de horarios, a impuntualidade que se veu producindo sistematicamente nos últimos meses. No caso da Galiza, tanto nos servizos internos como na conexión con, con Madrid. Pero o que é certo é que parecería bastante máis razoábel destinar os esforzos a mellorar a puntualidade que non precisamente a prexudicar os dereitos dos usuarios e usuarias. Nós entendemos que a liña de actuación tiña que ir precisamente por garantir que os servizos ferroviarios operan con puntualidade, porque esa é unha das chaves do seu éxito, especialmente nas viaxes de media distancia nos servizos internos en que a xente toma para poder acudir ao seu posto de traballo ou a situacións que teñen un horario predefinido. Por tanto, a previsibilidade e a garantía de puntualidade dos servizos é chave. E non, ben, pois que o que se faga diante da evidencia de que se está nunha reiterada impuntualidade, sexa reducir as indemnizacións ou endurecer os criterios para as indemnizacións.

Na comparecencia do ministro de Transporte, na semana pasada no Pleno, el facía referencia a q este informe da Federación Europea de Transportes daba como resultado que Renfe era das operadoras máis puntuais de toda Europa pois se isto é motivo de satisfacción para o Ministerio, a min paréceme ben, pero podo asegurarlle que os usuarios e usuarias ven con preocupación que se reiteren os incumprimentos nos horarios e por tanto, o que debería facer o goberno era actuar nesa dirección e non endurecer as indemnizacións, polo menos do punto de vista do BNG.

Moito obrigado.

Gracias, señora presidenta.

La verdad es que son muchas preguntas —son en concreto diez iniciativas— sobre ferrocarril, más allá de la que se ha hecho sobre la AP9. Me parece que, por una parte, esto muestra la preocupación del BNG por la modernización del servicio ferroviario en nuestro país, que pone fin a esta histórica discriminación en inversiones que han repartido ambos partidos —hay que decirlo así— en infraestructuras y servicios ferroviarios en Galicia, que intentamos recuperar, evidentemente. El Gobierno actual está poniendo en marcha diversas actuaciones, por lo tanto, no voy a tirarle el mérito de que sea así, pero también es cierto que muchas de esas actuaciones arrancan tras la exigencia hecha por el Bloque Nacionalista Galego, que se ha reflejado en los dos acuerdos de investidura, el del año 2020 y el del año 2023.

Eso no quiere decir que no haya problemas, y la primera pregunta que quiero hacer tiene que ver precisamente con algunas actuaciones con las que no estamos de acuerdo en absoluto. Tiene que ver en concreto con este cambio de los criterios de indemnización, de compensación por retrasos en servicios del AVE, Intercity, AVLO y Euromed que Renfe anunció el 11 de junio para entrar en vigor el 1 de julio y que, como decía, el BNG no comparte en absoluto. Porque no entendemos por qué se pasa para la indemnización del 50 % de billete de quince a sesenta minutos — multiplica por cuatro— y por qué se pasa para la indemnización del 100 % de sesenta a noventa minutos, como no sea una respuesta a los incumplimientos reiterados de horarios, a la impuntualidad que se ha ido produciendo sistemáticamente en los últimos meses en el caso de Galicia tanto en los servicios internos como en la conexión con Madrid.

Pero lo que sí es cierto es que parecería bastante más razonable destinar los esfuerzos a mejorar la puntualidad que no, precisamente, a perjudicar los derechos de los usuarios y usuarias. Nosotros entendemos que la línea de actuación tendría que ir hacia garantizar que los servicios ferroviarios cumpliesen con puntualidad, porque esta es una de las llaves de su éxito, especialmente en los viajes de media distancia, en los servicios internos que la gente utiliza para poder acudir a su puesto de trabajo o a situaciones que tienen un horario predefinido. Es decir, la previsibilidad y la garantía de puntualidad de los servicios es clave, y no que lo que se haga ante la evidencia de que estamos en una reiterada impuntualidad sea reducir las indemnizaciones o endurecer los criterios para las indemnizaciones.

En la comparecencia del ministro de Transportes de la semana pasada en el Pleno hacía referencia al hecho de que este informe de la Federación Europea de Transporte daba como resultado que Renfe era una de las operadoras más puntuales de Europa. Si esto es motivo de satisfacción para un ministerio me parece bien, pero yo puedo asegurarle que los usuarios y usuarias ven con preocupación que se reiteren los incumplimientos en los horarios. Por lo tanto, el Gobierno debería de actuar en esa dirección y no endurecer las indemnizaciones, por lo menos desde nuestro punto de vista.

Gracias.

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

cve: DSCD-15-CO-250

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Muchas gracias, señor diputado, también por acumular las preguntas.

Yo creo que tenemos que tener en cuenta que cuando se instaura la política de indemnizaciones en Renfe en la alta velocidad, con unas políticas que cumplían unos estándares de calidad altísimos en las primeras épocas de indemnizaciones del AVE Madrid-Sevilla, era por retrasos de cinco minutos, pero como he comentado antes solamente había seis trenes en esa línea y en todo el sistema de alta velocidad español. Ahora mismo lo que tenemos es un proceso de liberalización del mercado ferroviario que hace muchísimo más compleja la gestión de toda la infraestructura y de los servicios ferroviarios y, por tanto, lo que ha hecho Renfe ha sido adaptar la política de indemnizaciones a la normativa europea, precisamente para competir en igualdad de condiciones con el resto de operadores ferroviarios que ahora mismo tenemos en la red de alta velocidad. No han cambiado en ningún caso las indemnizaciones de servicios OSP, es decir, esas se han mantenido; lo que hemos cambiado son las indemnizaciones de servicios liberalizados para competir en las mismas condiciones que las otras dos compañías. No hay otra razón.

Desde un punto de vista ya puramente contable, las condiciones que ofrece Renfe para indemnizaciones siguen siendo las más competitivas del mercado. Si el viajero elige hacerlo en forma de puntos, de Renfecitos, puede obtener hasta el doble de lo que le costó el billete; si se decide por un vale para comprar otro billete en otro momento recibe hasta el 150 % del valor del billete original, y solo si quiere el dinero en efectivo o en tarjeta— en el modo de pago con el que realizó la compra— es cuando se paga el 100 % de la indemnización. Es una política que no tiene ninguna otra de las compañías que opera en el mercado ferroviario español. En ningún caso esto supone renunciar a una búsqueda y mejora de la calidad continua de los servicios ferroviarios de larga distancia, tanto AVE como AVLO o Intercity. En ningún caso.

Estamos trabajando, y ya he hablado del sistema ferroviario español en anteriores preguntas de esta comisión, precisamente para garantizar esta calidad y esta fiabilidad de los servicios ferroviarios. Concretamente en Galicia, Renfe se encuentra trabajando en un plan de mejora de la puntualidad específico junto con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, a fin de tratar diversas cuestiones que afectan a la puntualidad de los servicios, tales como las limitaciones de velocidad que se plantean por parte del administrador de infraestructuras debido a las obras.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Tiene la palabra el señor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL:** Si, quédame, quédame tempo?

¿Me queda tiempo todavía?

La señora **PRESIDENTA:** Sí.

El señor **REGO CANDAMIL:** Ben, moi brevemente, en relación con isto.

Aquí o que acontece é que claro, nós no BNG temos outra concepción do que ten que ser un servizo público. E por tanto, claro, vostede fai referencia a que non é un SP e que está liberalizado e que se fai precisamente para estar nas mesmas condicións que a competencia. Ben, pois o propio argumento dá a entender claramente que neste caso o feito de que sexa un servizo, e en competencia, o que fai é empeorar os dereitos dos usuarios e usuarias en vez de melloralo. Mire, nós concibimos todo como servizo público. Por tanto, non entendemos que haxa prezos variábeis en función da oferta e demanda e non entendemos que, ben, que non, que non haxa un prezo fixo e que non haxa unhas condicións de cumprimento do servizo en todos os casos, naqueles que son, obriga..., nos que hai unha obriga de servizo público e naqueles que están liberalizados. É unha concepción diferente. En todo caso, nós pediriamoslle ao goberno que revise esa política porque nos parece que non vai na boa dirección.

Muy brevemente en relación con esto.

Aquí lo que pasa es que nosotros desde el BNG tenemos otra concepción de lo que tiene que ser un servicio público y, por lo tanto, usted hace referencia a que no es el SP, que está liberalizado, y que se hace precisamente para estar en las mismas condiciones que la competencia. El propio argumento da a

cve: DSCD-15-CO-250

entender claramente que, en este caso, el hecho de que sea un servicio en competencia es empeorar los derechos de usuarios y usuarias en vez de mejorarlos. Concebimos todo como servicio público y, por tanto, no entendemos que existan precios variables en función de la oferta y la demanda, y no entendemos que no haya un precio fijo y que no haya unas condiciones de cumplimiento del servicio en todos los casos en los que hay una obligación de servicio público y donde hay un servicio liberalizado. Por lo tanto. Pedimos al Gobierno que revise esa política, porque nos parece que no va en la buena dirección.

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

— INCREMENTO DE LAS FRECUENCIAS Y PLAZAS EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DEL EIXO ATLÁNTICO Y MD EN GALICIA PARA ATENDER LA ELEVADA DEMANDA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/011588).
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000584).

— SUPRESIÓN DEL INTERCITY CON SALIDA DE LUGO A LAS 8:45H (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/010917).
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000587).

— DEFICIENCIAS EN EL SISTEMA DE VENTA DE BILLETES DE RENFE EN GALICIA Y EN EL EIXO ATLÁNTICO, ELEVADOS PRECIOS Y FALTA DE PLAZAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/010829).
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000588).

— AUMENTO DE PLAZAS EN EL EIXO ATLÁNTICO FERROVIARIO CON TRENES DE DOBLE COMPOSICIÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/014196).
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000657).

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos a continuación a una nueva agrupación, que serían las preguntas números 7, 9, 10 y 13, también del grupo Mixto, BNG.
Señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL:** Ben, nós non imos falar como fai o Partido Popular de caos ferroviario. Leva meses falando do caos ferroviario e ademais, nun pinchacarneiro ben curioso, pois vinculándoo a cuestións tan estrañas como que Óscar Puente se dedica a tuitear, ou á corrupción. En fin, non se trata de que haxa caos ferroviario porque me parece que calquera pode entender que isto é esaxerado, pero pola mesma, creo que o Ministerio tampouco pode negar que levamos un mes de reiterados problemas na prestación dos servizos ferroviarios.

Antes falabamos das impuntualidades, mesmo, por veces, da supresión de servizos na conexión ferroviaria entre Madrid e Galiza ou Galiza e Madrid. Mais tamén se producen fundamentalmente no Eixo Atlántico, que é un servizo de media distancia que, ademais, como non temos cercanías, en moitos casos se utiliza tamén como servizo de cercanías, conexións entre Vigo e Pontevedra, por exemplo, ou mesmo entre A Coruña e Santiago de Compostela. E eses problemas veñen reiterados, para alén de falta, moitas veces, de maquinistas, sobre todo por falta de prazas suficientes, falta de prazas suficientes, demoras por diversas razóns.

Pero a nós preocúpanos isto da falta de prazas. Non se pode ofrecer un servizo e establecer unhas bonificacións que é evidente que van incrementar a demanda e demostrar que, se se presta nas debidas condicións, pois o transporte ferroviario é atraente para os usuarios e usuarias e pode mellorar, por tanto, tamén o número de viaxeiros e viaxeiras, e despois non ofertar prazas suficientes.

Por tanto, aquí fixemos unha serie de preguntas que teñen que ver con esa previsión de que se poidan incrementar o número de prazas no Eixo Atlántico entre A Coruña e Vigo, que basicamente é o servizo que se presta agora, pendente de que poida ser aumentado. A posibilidade, efectivamente, como se anunciou no seu día, de trens de dobre composición. E que iso vaia acompañado tamén, pois, dun plan de

cve: DSCD-15-CO-250

puntualidade, vaia acompañado tamén dunha revisión dos prezos, evidentemente á baixa, porque con independencia de que agora estamos falando de bonificacións con carácter máis xeneralizado e esperamos que se manteñan bonificacións importantes no ano 2025 e seguintes. É evidente que a situación tampouco vai ser a mesma.

Por tanto, nós, ademais, no caso da Galiza, como vostede sabe, estamos pagando dos prezos máis elevados, tanto nas conexións internas, por exemplo, pois no caso do Alvia e no Avant entre Santiago de Compostela e Ourense, como nas conexións con Madrid que creo, cremos, que deberían ser revisadas.

A maiores, esta é unha pregunta, claro, que é de antes do verán, pero lamentablemente non perdeu toda a actualidade que ten, que ten que ver coas dificultades na venda de billetes na venda electrónica de billetes. Para alén de esperas de máis de media hora que son inxustificables e desesperantes. A limitación, nun período previo vacacional como o mes de xullo, do espazo temporal no que se poden comprar billetes a un mes ou a menos dun mes. Como comprenderá, xera moitos problemas aos usuarios e usuarias que teñen que planificar os seus desprazamentos, que teñen que planificar as súas vacacións. O razoábel é que se collese como mínimo un período de tres meses. Non foi así, pero é que agora volvemos a estar nunha situación bastante similar.

Por fortuna, neste momento si se poden comprar billetes para todo o período vacacional, pero van até finais de xaneiro na maior parte dos casos. É tan difícil ter unha previsión de compra de billetes, por exemplo, a tres meses? Pois nós entendemos que non debe haber dificultades técnicas para iso e que facilitaría que os usuarios e usuarias poidan facer unha planificación e poidan utilizar o servizo ferroviario. Cuestións como a falta de billetes, ou a imposibilidade de compralos para un determinado período temporal, fan que moita xente teña que optar, por exemplo, polo avión en vez de apostar polo ferrocarril. Por tanto, é un problema.

E por último, e acabo, a supresión do Intercity de Lugo, que o Ministerio anunciou no seu día como unha aposta pola substitución por trens Alvia que ían prestar un mellor servizo, pero na práctica isto non foi, non foi así, non? Estamos falando de que se suprimiu a partir do 24 de xuño, o Intercity que conectaba Lugo con Ourense, que permitía ademais chegar á conexión das 11:12 de Ourense a Madrid, a conexión do AVE de Ourense a Madrid.

A supresión disto provocou moitos problemas porque xa non era posíbel chegar a esa conexión e a substitución polo Alvia, pois lamentabelmente non se produciu. Anúnciase para hoxe. Hoxe, fíxese, hoxe está anunciado que chegará o primeiro Alvia directo de Madrid a Lugo. Eu quero recordar que a modernización da liña entre Lugo e Ourense tamén estaba no acordo de investidura. Nós alegrámonos de que se faga. Vai un pouco demorada, evidentemente. Hoxe anúnciase un Alvia de Madrid a Lugo, máis non aínda de Lugo a Madrid, en que haberá que continuar facendo aínda parte do traxecto en autobús.

Por tanto, entendemos que non é esta a maneira de facer as cousas, que o lóxico é axilizar —finalizo, presidenta— é axilizar estas obras para recuperar canto antes a normalidade e a circulación en tren entre Lugo e Ourense e por tanto, tamén entre Lugo e Madrid.

Pero, en todo caso, nós o que queremos é que entre tanto, non se minoren servizos, senón que se vaia na liña contraria, especialmente nunha cidade como Lugo, que ten unhas deficiencias de conexións exteriores moi importantes. Está pendente a modernización da conexión de Lugo tamén coa Coruña. Acabar estas obras de Lugo-Ourense é fundamental e recuperar plenamente os servizos. Por certo, tamén sería importante recuperar, quero lembralo agora, aproveitando que ese tren de Lugo a Ourense pasa por Monforte, recuperar o tren nocturno entre Monforte e Barcelona, que era un servizo fundamental que é absolutamente inxustificable que se suprimise.

Moito obrigado.

Nosotros no vamos a hablar como hace el Partido Popular de caos ferroviario; ya hace meses que hablan del caos ferroviario en una voltereta muy curiosa vinculada a casos extraños como que Óscar Puente se dedica a tuitear o a la corrupción. No se trata de que haya caos ferroviario, porque creo que cualquiera puede entender que esto es exagerado, pero con la misma el ministerio tampoco puede negar que llevamos meses con retrasos en la prestación de los servicios ferroviarios. Antes hablábamos de impuntualidades, incluso supresión de servicios entre Madrid y Galicia o Galicia y Madrid, y se producen también en el eje atlántico, un servicio de media distancia que, además, como no tenemos cercanías, en muchos casos se utiliza como servicio de cercanías entre Vigo y Pontevedra, por ejemplo, o Coruña y Santiago de Compostela.

cve: DSCD-15-CO-250

Esos problemas vienen reiterados, más allá de la falta también de maquinistas, sobre todo también por falta de plazas suficientes, retrasos por diferentes razones. Pero la falta de plazas nos preocupa, porque no se puede ofrecer un servicio y establecer unas bonificaciones que van a aumentar la demanda, evidentemente —si se presta en las debidas condiciones, el transporte ferroviario es atrayente para usuarios y usuarias, y también puede aumentar el número de viajeros y viajeras—, y después no ofertar plazas suficientes. Por tanto, aquí hemos hecho una serie de preguntas que tienen que ver con esa previsión de que se pueda aumentar el número de plazas en el eje atlántico entre Coruña y Vigo, básicamente es el servicio que se presta ahora. Que se pueda aumentar la posibilidad también, como se anunció en su día, de trenes de doble composición y que eso vaya acompañado también de un plan de puntualidad y de una revisión de los precios a la baja, evidentemente. Porque, independientemente de que ahora estamos hablando de bonificaciones de carácter más generalizado —y esperamos que se mantengan bonificaciones importantes en el año 2025 y siguientes—, es evidente que la situación tampoco será la misma. Además, nosotros en el caso de Galicia, como usted sabe, estamos pagando uno de los precios más elevados tanto en las conexiones internas en el Alvia y en el Avant entre Santiago de Compostela y Orense, con unas conexiones con Madrid que creemos deberían ser revisadas.

Además, esta es una pregunta de antes del verano —pero, lamentablemente, no perdió toda la actualidad— que tiene que ver con las dificultades en la venta electrónica de billetes. Más allá de tener que esperar media hora, esperas injustificadas, la limitación de un periodo prevacacional como el mes de junio, por ejemplo, del espacio temporal en el que se pueden comprar billetes a un mes o menos de un mes vista genera muchos problemas a los usuarios y usuarias que tienen que planificar sus desplazamientos y sus vacaciones. Lo razonable sería que se cogiese como mínimo un periodo de tres meses y no ha sido así, y ahora volvemos a estar en una situación bastante similar. Por suerte en este momento sí se pueden comprar billetes para todo el periodo vacacional, pero va hasta finales de enero en la mayor parte de los casos. ¿Es tan difícil tener una previsión de compra de billetes, por ejemplo, a tres meses vista? Nosotros entendemos que no debería de haber dificultades técnicas para ello y que facilitaría que los usuarios y usuarias puedan hacer una planificación y utilizar los servicios ferroviarios. Por cuestiones como la falta de billetes o la imposibilidad de poder comprarlos para un tiempo específico, la gente tiene que apostar por el avión en lugar de apostar por el ferrocarril.

Y, por último, acabando, la supresión del Intercity de Lugo que el ministerio ha anunciado en su día como una apuesta por la sustitución por trenes Alvia que iban a prestar un mejor servicio, pero en la práctica no fue así. Estamos hablando de que se ha suprimido a partir del 24 de junio el Intercity que conectaba Lugo con Orense, que permitía además llegar a la conexión de las 11:12 con el AVE de Orense a Madrid. La supresión de este Intercity ha implicado muchos problemas, porque ya no era posible llegar a esa conexión de las 11:12, y la sustitución por el Alvia, lamentablemente, no se ha producido. Se anuncia para hoy; hoy, fíjese, está anunciado que llegará el primer Alvia directo de Madrid a Lugo. Quiero recordar que la modernización de la línea entre Lugo y Orense —y nos alegramos de que se vaya a hacer— va un poco retrasada. Hoy se anuncia un Alvia de Madrid a Lugo, pero no de Lugo a Madrid y habrá que hacer todavía parte del trayecto en autobús. Entendemos que no es esta la forma de hacer las cosas; lo lógico es agilizar —finalizaré, presidenta— estas obras para recuperar cuanto antes la normalidad de la circulación del tren entre Lugo y Orense y también, por lo tanto, entre Lugo y Madrid.

Pero en todo caso, nosotros lo que queremos es que mientras tanto no se minoren los servicios, que se vaya en la línea contraria, sobre todo en una ciudad como Lugo que tiene una deficiencia de conexiones exteriores muy importantes, le falta la modernización de la conexión entre Lugo con Coruña, acabar con estas obras entre Lugo-Orense —es esencial— y recuperar plenamente el servicio. También sería importante, quiero recordarlo ahora, aprovechando que ese tren de Lugo a Orense pasa por Monforte, recuperar el tren nocturno entre Monforte y Barcelona, que era un servicio fundamental y es injustificable el haberlo suprimido.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Voy a empezar por el final, precisamente por la recuperación de ese servicio Alvia entre Madrid y Lugo, del que como usted decía, efectivamente, hoy se ha hecho la primera circulación entre Madrid y

cve: DSCD-15-CO-250

Lugo, pero mañana se hace la primera circulación de Lugo a Madrid, o sea, en sentido contrario. Yo creo que son buenas noticias. Hemos estado en obras durante tiempo entre Ourense y Monforte precisamente, se ha estado prestando un servicio alternativo por carretera, como nos pasa prácticamente en todo el Estado cuando tenemos obras; tenemos que cambiar a la carretera, pero intentamos recuperar las frecuencias lo antes posible. Al final se están restableciendo los servicios sin transbordo de una manera progresiva, precisamente atendiendo a la necesaria habilitación del personal de conducción en las vías renovadas. Son procesos que al final son también largos y que no se ven. Tanto la homologación de la vía por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria como la homologación de los maquinistas siempre son procesos que pasan después, cuando se ha terminado la obra, que son necesarios, que tardan en completarse hasta tres o cuatro semanas, pero que intentamos hacer de la manera más rápida para poner en servicio la infraestructura lo antes posible.

El 25 de noviembre, además, los trenes Alvia de Barcelona a La Coruña recuperaron el servicio habitual sin transbordo y desde el 15 de diciembre vuelven a circular —desde este domingo pasado— por carretera los media distancia de A Coruña a Ourense, de Vigo a Ourense, Vigo-Ourense-Ponferrada, de Ourense a Ponferrada y de Ourense a Lugo. Al final yo creo que hemos conseguido recuperar todos los servicios de media distancia que provienen de A Coruña, que pasan por Lugo a las 8:55 y que llegan a Ourense a las 10:49, precisamente para conectar con el AVE a Madrid. Ya está abierta la compra de estos billetes en todos los canales de venta de Renfe y creo que, con esta nueva ampliación de oferta de billetes, Renfe va a facilitar lo que usted decía: la programación de los servicios.

Esto me lleva a conectar con la pregunta anterior —voy a ir de atrás hacia delante— sobre el sistema de billetes de Renfe en Galicia y en el eje Atlántico. El sistema que tiene Renfe allí es el mismo que tiene en el resto del Estado, no hay diferencias, pero sí que es cierto que desde Renfe se monitorizan constantemente los sistemas, se corrigen las incidencias detectadas. Hemos tenido una alta demanda de billetes, en particular con la entrada en vigor del Verano Joven. Este verano, cuando sacamos la campaña Verano Joven, hubo una oleada de personas que querían comprar billetes para el verano y eso produjo retrasos y la existencia de la sala de espera que usted comentaba. Me temo que al final es difícil dimensionar la infraestructura tecnológica para puntas tan grandes y lo que se hace, tanto en Renfe como en otros sistemas que tienen puntas muy acusadas de demanda, es mantener una sala de espera, precisamente para evitar que los servidores colapsen.

En cuanto al calendario, al final es cierto que hay veces que parece que Renfe tarda mucho en sacar los billetes a la venta y es porque, precisamente por ajustes relativos a las obras, necesitamos hacer cambios en los servicios derivados de cuándo van a finalizar las obras. En ADIF se está intentando correr todo lo posible para finalizar cuanto antes y, por tanto, siempre hay cierta incertidumbre de cuándo vamos a poder poner los nuevos servicios en funcionamiento.

Son unas condiciones de operación muy cambiantes, o sea, que al final no podemos conocerlas con tanta antelación como quisiéramos; si no se sacan antes y luego se hacen modificaciones es para minimizar las afecciones a las personas que viajan. Se intenta ver desde el punto de vista contrario, es decir, preferimos sacarlo cuando ya tengamos la certeza de que esos van a ser los servicios que se van a ofrecer porque luego es muy difícil informar a la gente de si se le adelantan o retrasan los trenes. Al igual que con los aviones estamos acostumbrados a que nos cambien los horarios, con los trenes es más difícil y procuramos ir siempre a la certeza. Estamos en un escenario liberalizado y debemos tener tiempos competitivos que optimicen niveles de ocupación, por eso Renfe en el año 2021 puso en marcha el nuevo modelo comercial para los trenes AVE y larga distancia, que supuso la desaparición de las clases anteriores. Ahora ya hay tres opciones —Básico, Elige y Premium— que permiten a los clientes diseñar con mucha más flexibilidad el viaje en función de sus necesidades.

Se incorpora un sistema de precios dinámico que puede tener hasta un 75 % de descuento sobre el precio base en función de la antelación de compra, y se siguen aplicando descuentos a tarjeta dorada, a niños y a jóvenes que, a diferencia de lo que ocurría anteriormente, ya se aplican al mejor precio disponible en la página web y no al precio base. Además, Renfe está invirtiendo más de 150 millones de euros en la actualización y mejora del sistema de venta y reserva de billetes, por lo que esperamos que pueda garantizar la funcionalidad y la escalabilidad y cumplir con los estándares europeos, sobre todo, en cuanto a la calidad que el público espera recibir de una empresa pública.

Respecto a las plazas en los servicios de Renfe, en Galicia hemos incrementado, creo de manera notable, las frecuencias y plazas en los servicios de Renfe, especialmente en el Eixo Atlántico. Desde el pasado 9 de septiembre se ha retomado la circulación de trenes de media distancia al doble de su

cve: DSCD-15-CO-250

capacidad en lo que usted comentaba con composiciones dobles en el servicio de A Coruña a Vigo, suponiendo un aumento de la oferta semanal de más de 7300 plazas para facilitar la movilidad de más viajeros y viajeras en los horarios de mayor demanda durante los meses de septiembre a junio, que es cuando se desplazan además un gran número de estudiantes y trabajadores en los trenes de Renfe en Galicia. Asimismo, intentamos reforzarlas en determinadas festividades, fechas clave y en eventos extraordinarios tanto en Galicia como en el resto del Estado teniendo en cuenta siempre la disponibilidad de material rodante y de maquinistas.

En lo que respecta a las Obligaciones de Servicio Público, OSP, del ministerio, se monitoriza la situación para que, si fuera necesario, se puedan adaptar los servicios a la demanda de la ciudadanía.

Respecto a la puntualidad, de la que ya la hemos hablado en el punto anterior, los retrasos se pueden deber a distintas causas emanadas de las obras de infraestructuras e incluso por causas externas como condiciones meteorológicas o alteraciones del orden público. En todo momento trabajamos con el objetivo de garantizar la calidad y la fiabilidad de los servicios ferroviarios tanto de los servicios comerciales como de los servicios OSP. Pero es cierto que parte de las incidencias vienen derivadas de las obras en infraestructuras, y especialmente los servicios de Galicia, relativas a las obras en la estación de Madrid Chamartín. ¿Al estar acumuladas estas preguntas, hay más tiempo, ¿verdad?

La señora **PRESIDENTA:** Sí.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Lo digo por si me estoy pasando muchísimo. Finalmente, quiero hablar de los Talgo 106, que son los trenes que ahora mismo prestan servicio a Galicia. Desde Renfe se ha modificado el programa de mantenimiento preventivo de primer nivel a horario nocturno para garantizar la máxima disponibilidad de material rodante a primera hora de la mañana, lo que ha supuesto un aumento de la puntualidad de los servicios prestados con este tipo de trenes en los últimos meses. Como saben ustedes, desde Renfe se ha solicitado en muchas ocasiones tanto por la dirección como por los accionistas de Talgo una solución a estas incidencias, y ahora estamos cuantificando el daño reputacional e indemnizaciones a viajeros que están sufriendo las incidencias de los trenes.

En los trenes de servicio público se están desarrollando diversas obras de mejora en la infraestructura ferroviaria de Galicia que redundarán en el futuro en un mejor servicio a los usuarios y usuarias. Se mantienen en la actualidad algunas limitaciones temporales de velocidad, pero desde Renfe estamos trabajando con el plan de puntualidad que he citado antes, que comenzó en el año 2022, y entre los meses de enero a agosto de este año la puntualidad de los servicios entre A Coruña y Vigo ha mejorado en un 8 %, y en el caso de los trenes entre A Coruña y Vigo Urzáiz, en un 36 %. Son obras de mejora que tenemos sobre la mesa que van a ir optimizando el servicio. Tenemos la vocación de mejorar en todo lo posible el servicio público ferroviario en Galicia.

Muchas gracias.

— MEJORA DEL TREN CELTA VIGOPORTO, ASÍ COMO DEL INCREMENTO DE FRECUENCIAS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/011420). AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX) (Número de expediente 181/000585).

— ESTADO DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS Y MEJORAS DE ADIF EN GALICIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/014197). AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX) (Número de expediente 181/000658).

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos a la siguiente pregunta, que también es una acumulación de las preguntas números 8 y 14, del Grupo Mixto, BNG.

Señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL:** Si, obrigado, señora presidenta.

A primeira parte, ou a primeira pregunta, estaba en relación co estado de execución das actuacións ferroviarias e melloras de Adif na Galiza. Unha vez que coñecemos os datos de dous mil vinte e tres, en que Adif tería executado unha porcentaxe de setenta e oito por cento das actuacións planificadas no

cve: DSCD-15-CO-250

territorio galego. Como dícía con anterioridade, algunhas delas comprometidas nos acordos de investidura asinados co BNG.

Especialmente, tamén nesta liña ferroviaria da que acabamos de falar entre Lugo e Ourense, que foi ademais unha das que se produciu unha demora na execución das obras como resultado da caída dun muro entre Santo Estevo do Sil en Pantón e Os Peares.

Falar de Santo Estevo do Sil permíteme ademais lembrar unha iniciativa recente do BNG que esperamos que atendan e que responde á preocupación dos veciños e veciñas que ven como o illamento que están facendo nas vías, esas barreiras que están colocando nas vías, pois o que fan é incomunicar os veciños porque non se está prevendo ningún paso nin elevado nin subterráneo, como acontece noutros sitios, por exemplo, na estación de Teixeiro.

En fin, e en moitos outros sitios, parece que non ten demasiado sentido que unha actuación de modernización dunha liña, implique a incomunicación dos veciños e veciñas. Por tanto, aproveito para pedirlle, máis unha vez, que revisen esa actuación e que prevexan unha corrección para poder manter esa comunicación.. En todo caso...

Gracias, señora presidenta.

La primera parte o la primera pregunta es en relación con el estado de ejecución de las actuaciones ferroviarias y mejoras de la vía en Galicia, una vez que conocemos los datos de 2023, en el que ADIF había ejecutado un porcentaje de 78 % de las actuaciones planificadas en el territorio gallego. Como decía anteriormente, algunas de ellas comprometidas en los acuerdos de investidura firmados con el BNG, especialmente también en esta línea ferroviaria de la que acabamos de hablar entre Lugo y Orense, que acaba de ser una de las que se produjo un retraso en la ejecución de las obras como resultado de la caída de un muro entre Santo Estevo de Sil y Os Peares. Hablar de Santo Estevo do Sil me permite, además, recordar una iniciativa reciente del BNG, que esperamos que se atienda, y que responde a la preocupación de los vecinos y vecinas, que ven cómo el aislamiento que están haciendo en las vías, esas barreras que están colocando en las vías, lo que hacen es incomunicar a los vecinos porque no se está previendo ningún paso elevado ni subterráneo, como ocurre en otros sitios, por ejemplo, en Teixeiro o en muchos otros sitios. Parece que no tiene demasiado sentido que una actuación de modernización de una línea implique la incomunicación de vecinos y vecinas. Aprovecho, por lo tanto, para pedir otra vez más que revisen esa actuación y que se prevea una corrección para poder mantener esa comunicación.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): ¿Me podría repetir el tramo?

El señor **REGO CANDAMIL:** Santo Estevo do Sil, en Pantón.

En todo caso, a nosa pregunta ía por cales foron as actuacións que quedaron pendentes na execución do ano 2023 e que previsións teñen se prevén, loxicamente, recuperalas en 2024. Que previsións teñen de actuacións de investimento no ano 2024?

E a segunda pregunta tiña que ver xustamente con algo que si precisa investimentos, non? Que é a modernización da conexión ferroviaria convencional, a que existe neste momento, porque non temos de alta velocidade, entre Galicia e Portugal, entre Vigo e a cidade do Porto, o chamado tren Celta. Este tren, que ten só dous servizos diarios, dous ascendentes e dous descendentes, que son claramente insuficientes, suma máis problemas, entre outros, un material rodante que foi posto por Renfe, aínda que o servizo presta Comboios de Portugal, o material rodante foi cedido nas condicións en que se acordou por Renfe, pero que está en moi malas condicións. De feito, a nós preocúpanos que Comboios de Portugal recentemente anunciase que estaban pensando en suprimir o servizo precisamente polas deficiencias deste material.

Por tanto, o primeiro que reclamamos é que haxa un esforzo de diálogo con Portugal entre Renfe, Comboios de Portugal, Adif para a modernización das infraestruturas, pero tamén do material rodante, da fórmula que crean conveniente, un novo convenio, un novo acordo entre os dous operadores, español e portugués, que garanta a continuidade, por unha parte, do servizo e, por outra, o incremento das frecuencias que hoxe son claramente insuficientes. E ademais que se aproveiten as infraestruturas que xa hai ou que se está modernizando. Eu lembráballe ao ministro, estiven hai quince días na estación de Tui, unha estación que está coñecendo obras de modernización en boa parte xa adaptadas á futura conexión de alta velocidade, pero sorprendentemente é unha estación na que non paran os trens. Non ten ningún sentido ter unha estación operativa na que non paran os trens. Ese tren Celta non para na estación

cve: DSCD-15-CO-250

de Tui e, por tanto, un servizo de proximidade que sería perfectamente razoábel que comunicara os veciños e veciñas de Tui e da súa contorna do Baixo Miño con Vigo, pois non se pode facer porque non hai esa previsión.

Non sabemos por que. Gustaríanos, loxicamente, que houbese unha resposta por parte do Ministerio que implicase recuperar servizos ferroviarios en estacións que están operativas. E particularmente, neste tren Celta que, como digo, necesita de moitas mellorías.

Moito obrigado.

Santo Estevo do Sil, en Pantón.

En todo caso, nuestra pregunta era para saber cuáles fueron las actuaciones que quedaron pendientes en la actuación en 2023 y qué previsiones tiene lógicamente para recuperarlas en 2024, y cuáles son las previsiones de inversión en 2024.

La siguiente pregunta tiene que ver con algo si necesita inversiones. Es la modernización de la conexión ferroviaria convencional, la que existe actualmente, porque no tenemos de alta velocidad, entre Galicia y Portugal, entre Vigo y la ciudad de Oporto, el llamado tren Celta, este tren que tiene solo dos servicios diarios, dos ascendentes y dos descendentes; son claramente insuficientes, suman más problemas, entre otros, un material rodante que fue puesto por Renfe, aunque el servicio lo presta Comboios de Portugal. El material rodante fue cedido en las condiciones en las que se acordó por Renfe, pero está en muy malas condiciones; de hecho, a nosotros nos preocupa que Comboios de Portugal recientemente anunciara que estaban pensando en suprimir el servicio precisamente por la deficiencia del material. Lo primero que reclamamos es que haya un esfuerzo de diálogo con Portugal, entre RenfeComboios de PortugalADIF, para modernizar las infraestructuras, pero también el material rodante en la fórmula que crean ustedes conveniente, un nuevo convenio, un nuevo acuerdo entre los dos operadores, español y portugués, que garantice la continuidad, por una parte, del servicio, y, por otra, el aumento de las frecuencias, que hoy son claramente insuficientes, y, además, que se aprovechen las infraestructuras que ya existen o que se están modernizando.

Le recordaba al ministro que estuve hace quince días en Tui, en la estación; una estación que conoce obras de modernización y una parte ya adaptada a la futura conexión de alta velocidad, pero, sorprendentemente, en esa estación no para ningún tren. No tiene ningún sentido tener una estación operativa en la que no paran trenes. Ese tren Celta no para en la estación de Tui, por lo tanto, un servicio de proximidad que sería razonable para comunicar vecinos y vecinas de Tui con el contorno de Baixo Miño no puede hacerse con Vigo, por ejemplo, porque no hay esa previsión, no sabemos por qué. Nos gustaría saber, lógicamente, que hubiese una respuesta por parte del ministerio que implicase recuperar servicios ferroviarios en estaciones que están operativas, y, específicamente, en este tren Celta que, como digo, necesita mejorías.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias, señor Rego.

Tiene la palabra la señora secretaria.

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

Voy a empezar con la primera parte, que es la revisión de las inversiones realizadas por ADIF y ADIF-Alta Velocidad en Galicia, para terminar hablando del tren Celta.

En el año 2023, la inversión ascendió a 274 millones de euros, siendo la previsión de 427 millones y, por el momento, en octubre estamos en los 266 millones de euros, pero previsiblemente de aquí a final de año se va a superar la cifra que se invirtió en la red ferroviaria gallega en el año pasado, en 2023. Las actuaciones que están en marcha en Galicia, que corresponden al corredor atlántico, como bien saben, están dentro de la adaptación necesaria a los estándares europeos, que recomiendan algunos aspectos y exigen otros principalmente relacionados con la electrificación, con la implementación de ERTMS, del sistema europeo de gestión de tráficos ferroviarios, las consideraciones sobre el ancho de vía y, además, aportar o facilitar mayor capacidad para el tráfico de mercancías, entre otros aspectos relativos a las infraestructuras. La línea Ourense-Vigo-A Coruña es una de las líneas principales objeto de planes de renovación y modernización para adaptarse a estos parámetros, a esos requisitos técnicos requeridos en los corredores europeos para convertirlos en interoperables y poder formar parte del corredor atlántico.

cve: DSCD-15-CO-250

Las principales actuaciones que tenemos en marcha ahora mismo en Galicia, y que están financiadas con fondos PRTR y que, por tanto, tienen que estar terminadas antes de finales de 2026, son la VigoOurense-Monforte-León, la estación de Santiago, la remodelación de la estación de A Coruña y la señalización de la estación de A Coruña. Respecto a la conexión ferroviaria entre Vigo y Oporto, el tren Celta, ya respondió el ministro el pasado mes de septiembre. En lo que se refiere al acceso a Portugal desde Galicia, se indica que la infraestructura de ambos países ya está conectada entre Tui y Valença do Minho, y en este ámbito, ADIF está impulsando la renovación de la línea de ferrocarril convencional entre Ourense y Vigo para usar la estación de ancho ibérico de Vigo, la denominada línea del Miño, para adecuarla al corredor atlántico y a las características técnicas a las que nos obliga la normativa europea para aumentar tanto el tráfico de personas como el de mercancías. Estamos llevando a cabo la electrificación a 3 kilovoltios entre Guillarei y Tui de obras que ya se encuentran finalizadas. Yo creo que esta mejora va a conllevar una adecuación de las instalaciones entre estas dos poblaciones, que están afectadas por la electrificación de todo el tramo; dicha obra está en ejecución, y espero que pueda entrar en funcionamiento lo antes posible. Es cierto que se va a realizar por fases, no va a ser todo de golpe. La primera fase será Gándara-Salvaterra-Guillarei-Tui en la conexión con Portugal, y la segunda, Porriño-Galo-Redondela. Además, como proyectos de medidas futuras, se encuentra en redacción el proyecto constructivo de transformación de 3 kilovoltios a 25 kilovoltios precisamente para poder introducir trenes de alta capacidad, de alta velocidad.

Yo creo que, en este ámbito, las conexiones desde Galicia suponen para nosotros una prioridad, al igual que la salida hacia Portugal creo que también lo es para el Gobierno portugués, sobre todo, hablando de la alta velocidad, y además está contemplado dentro de la red de transporte y de las obligaciones que tenemos de continuar el eje atlántico hacia Portugal. Estamos llevando a cabo precisamente el estudio informativo de esta nueva infraestructura; de hecho, hace pocas semanas, en octubre de este año, se celebró la cumbre hispanolusa que se llevó a cabo en Faro, en cuya declaración se recogió el compromiso de ambos países de seguir impulsando las diferentes conexiones por ferrocarril, entre las que destaca la de Vigo-Oporto.

Para terminar con el tema del tren Celta, desde Renfe se está trabajando con convoyes de Portugal para renovar el convenio que hay de operaciones entre Oporto y Vigo para el año 2025. Por el momento, nuestra planificación es mantener los servicios existentes porque los datos de demanda no son muy halagüeños; está bajando un pelín la demanda en el año 2024, con una ocupación que se sitúa en torno al 30 % en ese servicio, pero por el momento, la oferta se considera adecuada para atender los actuales flujos de movilidad.

La señora **PRESIDENTA:** Señor Rego. Tiene unos segundos.

El señor **REGO CANDAMIL:** Si, non? Só unha cuestión, claro, non se pode xustificar que non se actúe en función de que baixa a demanda, porque nós entendemos que é ao revés: a demanda baixa porque os servizos non se prestan de maneira adecuada e, por tanto, nós temos a certeza... A comunicación entre Galiza e Portugal é fundamental, é clave e é intensísima. Que acontece? Que maioritariamente se produce por estrada porque non hai servizos ferroviarios adecuados, non?

Para nós é fundamental a saída sur de Vigo e a conexión de alta velocidade con Portugal no ano 2030. Portugal é o primeiro socio económico de Galiza cun peso crecente. Por tanto, vai ser importante para o desenvolvemento económico do noso país, pero, entre tanto, entendemos que hai que modernizar a liña convencional, que hai que modernizar o material rodante, manter e mellorar, incrementar as frecuencias do tren Celta e temos a seguridade de que, se se fai adecuadamente, aumenta a demanda e aumentan os viaxeiros.

Eu xa lle digo, xa lle dixen antes como: se ese tren Celta para na estación de Tui, xa aumentan os viaxeiros porque vai haber xente que queira ir de Tui a Vigo.

O que non vai facer é a xente de Tui desprazarse en coche a Valença para coller un tren a Vigo, porque iso non ten ningún sentido. Por tanto, creo que mellorando os servizos melloraría tamén o número de pasaxeiros.

Solo una cuestión. Claro, no se puede justificar que no se actúe en función de que baja la demanda porque nosotros entendemos que es al revés: la demanda baja porque el servicio no se presta de una manera adecuada. Por lo tanto, nosotros tenemos la certeza de que la comunicación entre Galicia y Portugal es fundamental, es clave y es intensísima. ¿Qué pasa? Que mayoritariamente se hace por

cve: DSCD-15-CO-250

carretera porque no hay servicios ferroviarios adecuados. Para nosotros es fundamental la salida sur de Vigo y la conexión de alta velocidad con Portugal. Portugal es la primera parte económica de Galicia, con un peso económico creciente y, por lo tanto, será importante para nuestro desarrollo económico, pero, entre tanto, entendemos que hay que modernizar la línea convencional, que hay que modernizar el material rodante, que hay que mantener e incrementar las frecuencias del tren Celta, y tenemos la seguridad de que si se hace adecuadamente aumentará la demanda y aumentarán los viajeros. Por eso, ya le he dicho antes cómo si ese tren Celta para en la estación de Tui aumentarán los viajeros porque habrá gente que quiere ir de Tui a Vigo. Lo que no va a haber es gente de Tui que vaya en coche hasta Valença para coger un tren a Vigo, eso no tiene ningún sentido. Por lo tanto, creo que mejorando los servicios también incrementaría el número de pasajeros.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Señora secretaria.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Ya me he he apuntado esa consideración de que el tren Celta no para en Tui, se lo comunicaremos a Renfe e intentaremos incluirlo en el acuerdo con Comboios, pero no solamente depende de Renfe, depende también del otro operador, pero me lo he apuntado para por lo menos poder darle noticias en un sentido u otro en la próxima comisión.

Gracias.

— EXPEDIENTES ABIERTOS POR LA COMISIÓN EUROPEA EN RELACIÓN CON LA PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN DE LA AP9 Y LA NECESIDAD DE QUE EL GOBIERNO APUESTE POR DECLARAR LA NULIDAD DE LA CONCESIÓN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/013870).
AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)
(Número de expediente 181/000617).

La señora **PRESIDENTA:** Continuamos con la pregunta número 12, también del BNG.
Tiene la palabra el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL:** Ben, cambiamos de ferrocarril a estrada para abordar máis unha vez a polémica cuestión no noso país, polo menos, da AP-9, da autoestrada do Atlántico. Polémica, porque entendemos que implica unha discriminación a Galiza e un grave prexuízo o feito de que mentres a inmensa maioría da, da totalidade das autoestradas da xeración da AP-9, pois, están libres de peaxe ou a punto de finalizar a peaxe, a AP-9 pasase dos corenta anos iniciais a setenta e cinco anos, practicamente duplicando, non? Castigándonos, ademais, dobremente, pola nosa posición periférica no Estado, polas características da poboación do noso país, unha poboación dispersa, que fai que as estradas convencionais, pois sexan sempre moito máis lentas e perigosas que noutras partes do territorio do Estado español e castigándonos tamén cunhas peaxes elevadísimas.

É verdade que isto foi unha decisión dun goberno do Partido Popular, un goberno de José María Aznar no ano 2000; xusto antes de proceder a privatizar a empresa de autoestradas. Foi seguramente unha decisión, hoxe a propia Unión Europea así o recoñece, para aumentar o valor de cara a esa privatización, pero o certo é que quen paga as consecuencias desa decisión somos todos os galegos e galegas e as empresas ubicadas no Eixo Atlántico, que son a inmensa maioría das que hai no noso país, que ven aumentar os custos operativos e, por tanto, perder competitividade en relación con outras empresas do Estado español que teñen servizos de transporte de mercadorías e ferroviarios, ou que teñen servizos por autoestrada gratuítos.

Claro, cando a Unión Europea entende que esta prórroga foi ilegal, cando ademais hai precedentes que xa se resolveron definitivamente como un caso en Italia, porque non houbo concorrencia competitiva, parece que o razoábel é que este goberno pois aproveitase esa oportunidade para poñer fin á concesión da AP-9 e facer que pasase a ser libre de peaxe.

Todas as noticias que temos é que o Goberno pretende defender a concesión da AP-9. Alegou, xa en dúas ocasións, este expediente de infracción da Unión Europea. En distintos debates, o ministro de Transporte defendeu a necesidade de manter a concesión, a pesar de recoñecer que é inxusta. Nós non entendemos esa contradición por parte do Partido Socialista e ademais parécenos evidente que, se considera que foi inxusta a decisión dun goberno do Partido Popular, tamén ten que entender que é

cve: DSCD-15-CO-250

absolutamente inxusta a decisión do actual goberno de pelexar para que se manteña a concesión en vez de proceder a rescatala. Cando ademais hai estudos que demostran, pode dicir, si un deses estudos foi encargado polo BNG, é verdade, pero hai tamén un estudo encargado polo goberno galego e nós o que reclamamos é haxa un estudo feito polo ministerio, encargado polo ministerio.

En todo caso, os estudos demostran que sería bastante máis rendíbel rescatar a AP-9, porque o custo sería inferior, que non manter as bonificacións existentes e as que teñen que implantar, esperamos que de maneira inmediata, xa no que queda de 2024, porque ese é o compromiso do goberno co BNG, de cara a que estean en vigor en 2025, de até setenta e cinco por cento para os usuarios e usuarias recorrentes. Por tanto, o que lle pedimos ao goberno é que busque, que faga ese estudo, para saber cales son os custos reais definitivos e cal é a fórmula xurídica para rescatar a AP-9, a concesión da AP-9, para que pase a ser galega e libre de peaxe. Cando digo galega, e de paso aproveito para que deixen de bloquear neste Congreso a tramitación da Lei de transferencia da AP-9 aprobada no Parlamento de Galiza, que é absolutamente inxustificábel tamén.

Moito obrigado.

*Cambiamos de ferrocarril a carretera para abordar una vez más la polémica cuestión en nuestro país por lo menos de la AP9, de la Autopista del Atlántico, polémica porque entendemos que esta implica una discriminación a Galicia y un grave perjuicio el hecho de que mientras en la mayoría, en la inmensa mayoría o en la totalidad de las autopistas, excepto la AP*9, *ya están libres de peaje o a punto de hacerlo, la AP9 pase de los cuarenta a setenta y cinco años, castigándonos además doblemente por nuestra posición periférica en el Estado por las características de la población de nuestro país, una población muy dispersa que hace que las carreteras convencionales sean siempre mucho más lentas y peligrosas que en otras partes del territorio del Estado español, y castigándonos también con unos peajes elevadísimos.*

Es verdad que esto ha sido una decisión del Gobierno del Partido Popular, del Gobierno de José María Aznar en el año 2000, justo antes de proceder a privatizar la empresa de autopistas, que fue seguramente una decisión, como ya lo reconoce también la propia Unión Europea, para aumentar el valor de cara a esa privatización. Pero lo cierto es que quien paga las consecuencias de esta decisión somos todos los gallegos y gallegas, así como las empresas ubicadas en el Eixo Atlántico, que son la inmensa mayoría de las que tenemos en nuestro país, que ven cómo aumentan los costes operativos y, por lo tanto, pierden competitividad con respecto a otras empresas del Estado español que tienen servicios de transporte de mercancías ferroviarias o bien servicios de autopista gratuitos. Claro, cuando la Unión Europea entiende que esta prórroga fue ilegal y que además hay precedentes que ya se han resuelto definitivamente, como en el caso de Italia, porque una concurrencia competitiva, parece que lo razonable es que este Gobierno aproveche o aprovechase esta oportunidad también para poner fin a la concesión de la AP9 e hiciese que pasase a ser libre de peaje. Todas las noticias que tenemos es que el Gobierno pretende defender la concesión de la AP9. Ha alegado en varias ocasiones este expediente de infracción de la Unión Europea en distintos debates con el ministro de Transportes. Este defendió la necesidad de mantener la concesión a pesar de reconocer que era injusto, y no entendemos esta contradicción por parte Partido Socialista y, además, nos parece evidente que si considera que fue una decisión injusta del Gobierno del Partido Popular, también tiene que entender que es absolutamente injusta la decisión del actual Gobierno de pelear para que se mantenga la concesión en vez de proceder a rescatarla, cuando además hay estudios que demuestran, sí, uno de esos estudios fue encargado por el BNG, es verdad, pero hay un estudio del Gobierno gallego, y lo que nosotros reclamamos es que el estudio reclamado por el ministerio, este estudio demuestra que sería mucho más rentable rescatar la AP9 porque el coste sería inferior que mantener las bonificaciones existentes y las que tienen que implantar de manera inmediata en lo que queda de 2024 porque este es el compromiso del Gobierno con el BNG de cara a que estén en vigor en 2025 de hasta un 75 % para los usuarios y usuarias recurrentes.

Por lo tanto, pedimos al Gobierno que haga este estudio para conocer los costes reales definitivos, cuál es la fórmula jurídica para rescatar la concesión de la AP9 para que pasase a ser gallega y libre de peajes; y digo gallega, y aprovecho además para que dejen de bloquear en este Congreso la tramitación de la ley de transferencia de la AP9 aprobada en el Parlamento de Galicia y que es absolutamente injustificable también.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Señora secretaria.

cve: DSCD-15-CO-250

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Este es un tema que, como usted ha dicho, ya se ha debatido en numerosas ocasiones con el ministro en el Congreso, y me temo que no voy a poder aportarle más datos de los que ya conoce. Es una autopista que ahora mismo está en un contrato concesional de setenta y cinco años precisamente por la modificación del plazo concesional que se hizo en el año 2000, justo tres años antes de proceder a privatizar una empresa pública de autopistas, como era ENAUSA, con unos condicionantes administrativos y unos procedimientos muy complejos para poder rescatar la concesión, que ahora mismo desde el ministerio no se ve asumible. En cualquier caso, creo que se está haciendo un esfuerzo muy importante desde el ministerio para rebajar la carga que estos peajes tienen sobre la población; actualmente se están aplicando numerosas reducciones del peaje, que está ahora mismo en el 50 %, pero en breve serán las establecidas en el acuerdo de investidura, y confiamos en lograrlo antes de fin de año.

Tenemos una un esquema de reducción de peajes que yo creo que no tiene precedentes en otras autopistas del Estado precisamente por la situación tan atípica que vive la AP-9. Ahora mismo estamos destinando aproximadamente 55 millones de euros anuales a estas bonificaciones hasta finalizar el plazo de la concesión, lo que supone unos ahorros de 127 millones de euros desde la entrada en funcionamiento de las bonificaciones. Además, hemos invertido otros 56 millones de euros para amortizar las cuentas de compensación de la autopista para evitar incrementos extraordinarios de tarifa por obras realizadas por la actual concesionaria. Esos descuentos, que se suman a otros que ya existían desde el año 2006 y que fueron aprobados también por un Gobierno socialista, como el uso gratuito de algunos tramos, como el tramo Morrazo-Vigo y A Coruña-Barcala, que son gratuitos porque se paga mediante un peaje sombra, han supuesto desde 2018 hasta final de 2023 unos 83 millones de euros de ahorro para las personas usuarias. Desde el 1 de enero, se está aplicando una subvención para limitar la subida de las tarifas en todas las autopistas; en el caso de la AP-9, las personas usuarias se han ahorrado casi 15 millones de euros. Yo creo que estamos destinando muchísimo dinero público para aliviar un poco la carga que tiene el peaje en esta región, en Galicia. Además, estamos muy comprometidos con ampliar el esquema de bonificaciones aprobado en 2021, según el acuerdo de investidura de hace un año. Para materializar estas bonificaciones, en el proyecto de presupuestos de 2025 se contemplan 27,6 millones de euros adicionales del presupuesto comprometido hasta llegar a casi los 82 millones de euros, y la intención es que, desde el ministerio, aunque tengamos que actuar el año que viene con el presupuesto prorrogado, se tramiten estas nuevas reducciones de peajes, y por eso se ha declarado la urgencia de la tramitación para reducir los plazos lo máximo posible.

Estas bonificaciones que se encuentran en vigor y que están financiadas a través de presupuestos generales, suponen un volumen apreciable de los ingresos por el cobro de peajes de estas autopistas, lo que pasa es que es muy difícil ajustar económica y jurídicamente que las bonificaciones lleguen al 100 % ya que supondría un altísimo volumen de gastos que ahora mismo no es asumible por parte del ministerio cuando tampoco tenemos presupuestos, ya que es una de las concesiones más largas que tenemos en el Estado.

En cualquier caso, tenemos la firme voluntad y la determinación de abundar y mejorar estas bonificaciones que ya existen.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

— ACTUACIONES PUESTAS EN MARCHA PARA AVANZAR EN LA MEJORA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y LA IMPLANTACIÓN DE AUTOPISTAS FERROVIARIAS EN GALICIA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/014318). AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX) (Número de expediente 181/000662).

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos a la pregunta número 15, del BNG.

Señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL:** Si. Se me permite, dentro do tempo desta pregunta, pero unha precisión moi breve que xa temos feito. No momento en que se aplicaron as bonificacións, no ano 2021, fixo o Estado a reserva de crédito de dous mil trescentos millóns para facer fronte a esas bonificacións ata o ano 2048. Claro, coas novas bonificacións, esta contía de dous mil trescentos millóns vaise ver incrementada.

cve: DSCD-15-CO-250

Pero é que os estudos, aos que antes facía referencia, calquera dos dous estudos, falan dunha cantidade inferior a esa contía para poder rescatar a AP-9. Por tanto, insistimos en que o Ministerio faga o seu propio estudo, se non cre na fiabilidade do que realizou a Xunta ou do que realizou a Universidade da Coruña, para poder ter os parámetros tamén económicos para tomar unha decisión. E eu estou seguro de que se é así, a decisión sería rescatar a AP-9.

En todo caso, alegrámonos de que confirme o compromiso de poñer en marcha canto antes as novas bonificacións acordadas de ata setenta e cinco por cento.

A última pregunta estaba en relación coas autoestradas ferroviarias e claro, no Plan Mercancías 30, vostedes non previron ningunha actuación na Galiza. Nós fixemos reiteradas preguntas e iniciativas en relación con isto porque nos parece que é unha actuación que discrimina o noso país.

Reiteradamente, vostedes, o Ministerio, responde que se non hai demanda privada, non ten sentido que o Ministerio realice investimentos públicos. É máis, nalgún momento vostedes tamén responderon que as autoestradas ferroviarias non son unha infraestrutura, senón un servizo.

É verdade que as autoestradas ferroviarias son un servizo, son un servizo fundamental para garantir a intermodalidade no transporte de mercadorías entre a estrada e o ferrocarril. Pero a chave, e por iso figuraban actuacións en moitas outras partes do Estado español, é que debe haber as condicións adecuadas para que esa intermodalidade se poida producir, entre outras, no gálibo, por exemplo, de pontes ou de túneles.

E non nos serve a resposta de que non hai suficiente demanda. Nós cremos que ten que ser ao revés. Ten que ser a Administración pública a que estableza as condicións adecuadas para que os operadores privados entendan como máis atraente, por ser máis beneficioso e rendíbel, utilizar o ferrocarril como medio de transporte que facer a totalidade do transporte por estrada. Máxime, pois, nun momento como o actual, en que hai unha aposta polo transporte ferroviario de mercadorías, en que hai unha aposta pola descarbonización e pola transición enerxética. Máxime tamén nun momento en que algún dos puntos que vai ser neurálxico para o transporte de mercadorías, como o porto exterior da Coruña, está desenvolvendo a conexión ferroviaria. O sentido desa conexión ferroviaria co porto exterior da Coruña é precisamente o transporte de mercadorías, non é ningún outro, non?

Polo tanto, nós entendemos que o Ministerio ten que desenvolver na Galiza todas aquelas actuacións, aínda que sexan puntuais e menores, que garantan que se pode utilizar tanto na liña férrea como tamén dotando de estacións de mercadorías. Nós temos reclamado, por exemplo, a estación de mercadorías da Sionlla en Santiago de Compostela.

Ou preocúpanos, estiven recentemente alí, que o Ministerio anunciase que a estación de mercadorías próxima ao porto exterior da Coruña se vai facer en Uxes. Non parece, a priori... Non, evidentemente, eu non son técnico nin enxeñeiro e, por tanto, non me atrevo a pontificar ao respecto, pero a priori non parece a mellor ubicación para esa estación de mercadorías próxima ao porto exterior da Coruña.

E o que pedimos é que, en todo caso, estuden adecuadamente cal debe ser esa ubicación para que non teña ningunha secuela, ningunha consecuencia negativa para os veciños e veciñas. De calquera maneira, o que reclamamos é que se considere tamén a Galiza dentro do Plan de transporte de mercadorías do Estado español e que se desenvolvan as actuacións necesarias para iso.

Moito obrigado.

Si me permite, dentro del tiempo de esta pregunta, pero es una precisión muy breve que ya hemos hecho. En el momento en que se aplicaron las bonificaciones, en el año 2021 el Estado hizo la reserva de crédito de 2300 millones para hacer frente a esta bonificación hasta el año 2048. Claro, con las nuevas bonificaciones, esta cuantía de 2300 millones se verá incrementada, pero los estudios a los que antes hacía referencia, cualquiera de los dos estudios, hablan de una cantidad inferior a esa cuantía para poder rescatar la AP9. Por lo tanto, insistimos en que el ministerio haga su propio estudio si no cree en la fiabilidad de los que ya ha realizado la Xunta o del que ha realizado la Universidad de La Coruña para poder tener los parámetros económicos y tomar una decisión. Yo estoy seguro de que, si fuese así, la decisión sería rescatar la AP9. En cualquier caso, nos alegramos de que confirme el compromiso de poner en marcha cuanto antes las nuevas bonificaciones acordadas hasta el 75 %.

La última pregunta estaba relacionada con las autopistas ferroviarias. En el Plan de Mercancías 30 ustedes no han pensado en ninguna actuación en Galicia, y nosotros lanzamos reiteradas preguntas e iniciativas en relación con esto, que nos parece una actuación que discrimina a nuestro país. Reiteradamente, ustedes —el ministerio— responden que si no hay demanda privada no tiene sentido que

cve: DSCD-15-CO-250

el ministerio realice inversiones públicas. Es más, en algún momento ustedes también han respondido que las autopistas ferroviarias no eran una infraestructura, sino un servicio, y es verdad que las autopistas ferroviarias son un servicio, son un servicio fundamental para garantizar la intermodalidad del transporte de mercancías entre la carretera y el ferrocarril. Pero la clave, y por eso figuraban actuaciones en muchas otras partes del Estado español, es que debe de haber las condiciones adecuadas para que esa intermodalidad se pueda producir; entre otras, en el gálibo, por ejemplo, de puentes o de túneles.

No nos sirve la respuesta de que no hay suficiente demanda. Nosotros creemos que tiene que ser al revés, tiene que ser la Administración pública la que establezca las condiciones adecuadas para que los operadores privados entiendan como más atractivo, porque es más beneficioso y más rentable, utilizar el ferrocarril como medio de transporte en vez de hacer la totalidad del transporte por carretera. Máximo en un momento como el actual, en el que hay una apuesta por el transporte ferroviario de mercancías, en el que hay una apuesta por la descarbonización, por la transición energética y máximo también en un momento en el que algunos de los puntos que serán neurálgicos para el transporte de mercancías, como el puerto exterior de A Coruña, están desarrollando la conexión ferroviaria. El objetivo es que la conexión ferroviaria con el puerto exterior de A Coruña sea precisamente para el transporte de mercancías, y no para ningún otro. Por tanto, nosotros entendemos que el ministerio tiene que desarrollar en Galicia todas aquellas actuaciones, aunque sean puntuales y menores, que garanticen que se pueda utilizar tanto en la línea férrea como también dotando de estaciones de mercancías. Nosotros hemos reclamado, por ejemplo, la estación de mercancías de Asseconia*, ya en Santiago de Compostela. También nos preocupa —y recientemente he estado allí— que el ministerio anunciase que la estación de mercancías próxima al puerto exterior de mercancías sería en Uxes. Evidentemente, no soy técnico ni ingeniero y no me atrevo a cuantificar al respecto, pero, a priori, no parece la mejor ubicación para esa estación de mercancías próxima al puerto exterior de A Coruña. Lo que pedimos, en todo caso, es que estudien adecuadamente cuál debe ser esa ubicación para que no tenga ninguna consecuencia negativa para los vecinos y las vecinas. De cualquier modo, reclamamos que se considere también a Galicia dentro del plan de transporte de mercancías del Estado español y que se desarrollen las actuaciones necesarias para ello.*

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Como usted ha dicho ampliamente, las autopistas ferroviarias no son una infraestructura, son un servicio, y lo que se hace por parte de ADIF, antes de iniciar a acometer las inversiones que se necesitan en infraestructuras ferroviarias para poder ponerlas en marcha, es una prospección del mercado. Es decir, vamos a ver si hay un interés, no ahora, sino si hay interés en cuatro o cinco años en tener un corredor de autopista ferroviaria con origen o destino a Galicia. Por el momento el mercado no parece tener ese interés y, por tanto, no se está reflejando en la oficina de apoyo y asesoramiento sobre autopistas ferroviarias, que es una iniciativa de ADIF precisamente para acercarse a las empresas y ver los niveles de apoyo o los niveles de interés que hay para la constitución de estos servicios. Porque, claro, para poder construir esos servicios se necesita que existan unos flujos por carretera muy importante; que sean de larga distancia, porque una autopista ferroviaria tiene que llevar, durante muchos kilómetros, a los tráileres o a los camiones sobre el tren; que el tipo de mercancía además sea el adecuado, no nos vale para cualquier mercancía, y también que los camiones estén adaptados para que, en su caso, puedan ser cargados en los trenes. Necesitamos esa prospección del mercado desde ADIF para incluirlo. El plan Mercancías 30 no es excluyente de otras posibles rutas. Es un plan que se tenía en el que había posibles corredores comerciales que ya se sabía del interés que había por parte de las empresas de transporte de mercancías. Pero, obviamente, si aparecen otras posibles rutas o si se aprecia interés en otras posibles rutas, estamos más que dispuestos a ampliar el plan y estaremos encantados de subir los camiones al tren.

En cuanto a infraestructuras, sí que se está actuando en Galicia, ahora mismo en el tramo León-Monforte de Lemos se están adaptando vías de apartado para trenes de 750 metros, que es la distancia y la amplitud necesaria para poder tener tráfico de mercancías sin tener problemas de retrasos en la línea y de interconexión o de ir al mismo tiempo, es que no quiero decir molestar, o coincidir en la vía trenes de pasajeros y de mercancías. De esas estaciones que estamos haciendo tres están en Galicia: en la provincia de Ourense, en Quereño y en Villamartín de Valdeorras, y en la provincia de Lugo, en A Pobra

cve: DSCD-15-CO-250

do Brollón. Son actuaciones que están en el proyecto de construcción para la ampliación de longitudes de vía de 750 metros, que están en fase final de redacción, y que prevemos evitar precisamente para potenciar el transporte de mercancías. Ahora mismo, la infraestructura del transporte de mercancías se puede realizar, aunque no sea con una autopista ferroviaria, se podrá realizar como siempre se ha realizado el transporte de mercancías. Estas son dos cosas distintas. Además, estamos redactando otros proyectos para adecuar estaciones en Vigo-Guijar, en Gándara, en Tui, en Pinguela, en Barbantes, en Os Peares y en Monforte de Lemos. Además, me he apuntado para consultar, porque no tengo la información en este momento, la ubicación de la estación de mercancías de A Coruña y el estado de ese proyecto.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

— MEDIDAS PREVISTAS PARA MEJORAR LOS SERVICIOS DE CORREOS. AUTOR: GRANOLLERS CUNILLERA, INÉS (GR) (Número de expediente 181/000804).

La señora **PRESIDENTA:** Continuamos con el orden del día, en este caso, con la pregunta número 16, del Grupo Republicano.

Tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

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

Avui li parlaré de Correus, una empresa pública essencial però que, alhora, no aconsegueix garantir la igualtat d'accés als seus serveis, una carència encara més rellevant tenint en compte el context actual, on el despoblament rural i l'exclusió financera afecten àmplies zones de l'Estat espanyol i de Catalunya també. En conseqüència, és evident que el Govern espanyol no està complint amb els compromisos adquirits amb la direcció de Correus. El juliol d'enguany vostès van signar el marc estratègic per a la recuperació i transformació de Correus, que inclou mesures claus com reforçar el servei públic postal, incrementant el finançament per cobrir el cost real del servei postal universal; millorar també les condicions laborals i impulsar un pla d'inversions que transformi l'empresa en un instrument clau per a la ciutadania. Sobre el paper, està clar que tot sona molt prometedor, però a la pràctica la realitat és la que viuen els treballadors de Correus i les comunitats. Especialment a les zones rurals i en regions de Catalunya ens expliquen una altra història. A nosaltres ens preocupa especialment la manca de contractació de personal per cobrir les vacants estructurals així com el manteniment dels vehicles per garantir la seguretat dels treballadors i de la via pública. I és per aquest motiu, doncs, que li pregunto quines mesures planeja el Govern per millorar els serveis que ofereix Correus.

Gràcies.

Hoy le hablaré de Correos, una empresa pública que es esencial, pero que, a la vez, no consigue garantizar la igualdad de acceso a sus servicios. Una carencia todavía más relevante teniendo en cuenta el contexto actual, en el que el despoblamiento rural y la exclusión financiera afectan a amplias zonas del Estado español y de Cataluña también. Consecuentemente, es evidente que el Gobierno español no cumple con los compromisos adquiridos con la dirección de Correos. En julio de este año ustedes firmaron el marco estratégico para la recuperación y transformación de Correos, que incluyen medidas claves como: reforzar el servicio público postal, incrementando la financiación para cubrir el coste real del servicio postal universal; mejorar también las condiciones laborales e impulsar un plan de inversiones para transformar la empresa, convirtiéndola en un instrumento creado para la ciudadanía. Sobre el papel todo parece muy prometedor, pero en la práctica la realidad es la que viven los trabajadores de Correos y las comunidades, especialmente en las zonas rurales y en regiones de Cataluña, nos explican otra historia. A nosotros nos preocupa especialmente la falta de contratación de personal para cubrir las vacantes estructurales y el envejecimiento de los vehículos para garantizar la seguridad de los trabajadores en la vía pública. Por este motivo, le pregunto: ¿Qué medidas planea el Gobierno para mejorar el servicio que ofrece Correos?

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene la palabra la señora secretaria general.

cve: DSCD-15-CO-250

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

Creo que nosotros, desde el ministerio, lo que tenemos son competencias en la configuración del Servicio Postal Universal y, por tanto, es el papel que tiene la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, como operador designado por el Estado para la prestación de ese servicio y que debe garantizar el acceso a los servicios postales a toda la ciudadanía en condiciones de equidad, accesibilidad, asequibilidad y no discriminación, tal como se establece en la Ley 43/2010, de 30 de diciembre. Asimismo, de conformidad con lo establecido en el artículo 8 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, corresponde a esta comisión velar por que se garantice dicho servicio postal universal en incumplimiento de la normativa postal, así como realizar el control y la medición de las condiciones de prestación del servicio postal universal, de acuerdo con lo establecido en el plan de prestación del Servicio Postal Universal, aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros, el 1 de junio de 2021. Si hablamos en términos generales del servicio que presta Correos, la Ley 14/2000, de medidas fiscales, que crea Correos como sociedad anónima, estableció, en su artículo 58, que esa sociedad disfruta de autonomía de gestión. Todo ello sin perjuicio de que es el Ministerio de Hacienda, como tenedor del 100 % de las acciones de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, S.A., a través de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, de la SEPI, el que ejerce la tutela de la sociedad en la que puede tomar decisiones. El Ministerio de Hacienda, a través de la SEPI, al que está adscrito Correos, es el que tiene el ejercicio de las facultades que otorga la regulación de la sociedad en calidad de ministerio de tutela, siendo este el órgano competente para proponer sus líneas de actuación estratégicas, así como para establecer prioridades en su ejecución. En todo caso —y en referencia a todos los servicios que presta Correos—, diré lo mismo que ya señaló la vicepresidenta primera del Gobierno y ministra de Hacienda preguntada por la gestión de Correos y Telégrafos en el Pleno del Senado, tal como se recoge en el *Diario de Sesiones,* señaló que Correos se ha planteado una diversificación de su negocio. Asimismo, informó que, en el mes de julio de este año 2024, Correos había aprobado un Plan Estratégico 2024-2028, pactado con los sindicatos de esta empresa pública. También incidía en la necesidad de aprovechar precisamente la capilaridad que tiene la red de oficinas de Correos en todos y cada uno de los municipios de nuestro Estado para poder ofrecer un servicio de atención ciudadana. De manera que podamos aprovechar todos los recursos humanos que esta empresa tiene a su disposición. Terminaba la vicepresidenta citando precisamente lo ocurrido en la DANA de Valencia, donde Correos ha desempeñado un papel fundamental para que sus oficinas, básicamente en las zonas siniestradas, en lo que se ha dado en llamar zona cero, tengan la totalidad de las prestaciones que se puedan tramitar para el conjunto de la ciudadanía.

Nada más. Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA:** Gràcies.

Jo estic d'acord, eh?, que la Societat Estatal de Correus i Telégrafos depèn de la Societat Estatal de Participacions Industrials, però al final el qui té les competències directes és el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, una cosa que la podríem discutir i probablement hi estaríem d'acord. Però ara les competències competeixen doncs a aquest ministeri, i entendrà que ens costi creure la veracitat de les paraules, quan la realitat de Correus mostra que, lluny de reforçar el servei, la direcció de Correus ha implementat un ajust en la cobertura de les vacances estructurals, baixes mèdiques i permisos. Aquesta política ha provocat una alarmant manca de personal, retards en el lliurament de la correspondència i una acumulació de notificacions que perjudica greument la ciutadania. M'agradaria que vingués a una de les localitats, per exemple, com són les Borges Blanques, Bell-lloc, Pont de Suert, Mollerussa, Ponts, Oliana, la Seu, Tremp, Almacelles, Cervera, Guissona i un llarg de poblacions catalanes que estan veient com els seus serveis postals, rurals i urbans, queden totalment desbordats. A Barcelona, zones com Vic i Sallent o Castellar del Vallès, les acumulacions de notificacions ara mateix ja són inacceptables, perquè aquesta situació afecta tant la ciutadania com els treballadors. Els treballadors pateixen una sobrecàrrega laboral ara mateix ja insostenible. Ahir els treballadors de Correus van començar una vaga fins al dia 10 de gener. La CGT assegura que els empleats pateixen estrès i sobrecàrrega de feina, i el servei prestat, evidentment, es deteriora cada vegada més. Un dels arguments determinants per convocar la vaga ha estat la gestió dels repunts de feina. El sindicat assegura que Correus ha optat per prioritzar el repartiment dels paquets de multinacionals —això no ens ho podem permetre—, provocant que les comunicacions arribin tard. Els

cve: DSCD-15-CO-250

serveis són públics i s'han de prioritzar aquests serveis. S'entreguen amb retard milers de cartes i notificacions molt importants per a la ciutadania com, per exemple, poden ser cites mèdiques, carnets de conduir o multes, i sempre pensem que això passa a la població més vulnerable, que és la que a vegades no té accés doncs a les informacions digitals. Pensem que Correus és un servei públic essencial i no pot operar sota aquestes condicions. Les promeses del marc estratègic han de traduir-se en contractacions suficients, en l'estabilització de les plantilles, en un pla efectiu de rejoveniment laboral i en reforçar els serveis postals a les zones rurals i periurbanes, perquè no podem permetre que els treballadors de Correus continuïn sent víctimes de la precarietat i d'una mala planificació, perquè sobretot el que són és treballadors públics. I com a Administració pública el que hem de fer és donar un exemple en el tractament dels seus treballadors, i això passa per cobrir totes les places que realment fan falta.

Gràcies.

Estoy de acuerdo en que la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos depende de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales, pero al final el que tiene las competencias directas es el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, algo que podríamos discutir y probablemente no estaríamos de acuerdo. Pero ahora las competencias son competencia de este ministerio y entenderá que nos cueste creer la veracidad de las palabras, cuando la realidad de Correos muestra que tiene que implementar un ajuste en la estructura de vacaciones, bajas y permisos. Esta política ha provocado una alarmante falta de personal y un retraso en la entrega de la correspondencia y de las notificaciones, que perjudican gravemente a la ciudadanía. Me gustaría que viniera a una de las localidades, por ejemplo, a las Borges Blancas, a Pont de Suert, a Mollerussa, a Cervera, a Guissona y a un largo listado de poblaciones catalanas que ven cómo sus servicios postales, rurales y urbanos, están totalmente desbordados. En Barcelona, en zonas como Vic y Sallent o Castellar del Vallés, las acumulaciones de notificaciones ahora mismo son inaceptables, porque esta situación afecta a la ciudadanía y a los trabajadores. Los trabajadores sufren una sobrecarga laboral que ahora mismo es insostenible. Ayer los trabajadores de Correos empezaron una huelga hasta el 10 de enero. La CGT asegura que los empleados sufren estrés y sobrecarga de trabajo y el servicio prestado, evidentemente, se deteriora cada vez más. Uno de los argumentos determinantes para convocar la huelga ha sido la gestión de los repuntes de trabajo. El sindicato asegura que Correos ha optado por priorizar el reparto de los paquetes de las multinacionales —esto no nos lo podemos permitir— provocando que las comunicaciones lleguen tarde. Los servicios son públicos y se tienen que priorizar estos servicios. Se entregan con retraso miles de cartas y notificaciones muy importantes para la ciudadanía como, por ejemplo, citas médicas, carnés de conducir o multas, y siempre pensamos que esto sucede en la población más vulnerable, que es la que a veces no tiene acceso a las informaciones digitales. Pensamos que Correos es un servicio público esencial y no puede funcionar bajo estas condiciones. Las promesas del marco estratégico deben traducirse en contrataciones suficientes, en la estabilización de las plantillas, en un plan efectivo de rejuvenecimiento laboral y en reforzar los servicios postales en las zonas rurales y periurbanas. No podemos permitir que los trabajadores de Correos sigan siendo víctimas de la precariedad y de una mala planificación, porque, ante todo, son trabajadores públicos. Como Administración pública lo que tenemos que hacer es dar un ejemplo en el trato a sus trabajadores y esto pasa por cubrir todas las plazas que realmente son necesarias.

Gracias.

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

Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): No voy a intervenir.

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

— ACTUACIONES QUE VA A LLEVAR A CABO EL GOBIERNO PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DAÑADAS POR LA DANA EN REGIONES DEL SUDESTE PENINSULAR Y EL LITORAL MEDITERRÁNEO Y, EN PARTICULAR, VALENCIA.
AUTOR: MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)
FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)
RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)
(Número de expediente 181/000821).

cve: DSCD-15-CO-250

La señora **PRESIDENTA:** Pasamos al siguiente punto del orden del día, el punto número 17, del Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra el señor Flores Juberías.

El señor **FLORES JUBERÍAS:** Con la venia, señora presidenta.

Señora secretaria general, el pasado 14 de noviembre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible puso en servicio el desvío provisional de la A-7, a la altura de Cuart de Poblet, que permite recuperar la conexión con la A-3 y mejorar la movilidad metropolitana al reactivarse la funcionalidad del baipás de Valencia. Como sabe, es una de las autovías fundamentales de la Red de Carreteras del Estado y una vía estratégica para la movilización viaria en el entorno de la ciudad de Valencia y los municipios colindantes por la que circulan aproximadamente 100 000 vehículos diarios. También es una de las autovías que, en la tarde del 29 de octubre —y pese a las lluvias torrenciales y a las inundaciones que estaban afectando tan gravemente a la Comunidad Valenciana, y particularmente a esa área—, permaneció abierta, porque, según su ministerio —y cito textualmente—: Las carreteras están preparadas para drenar el agua y solo se cierran vías cuando se generan balsas de agua que pueden afectar a la circulación. Es cierto que dicha puesta en servicio se ha llevado a cabo en un tiempo, al parecer, récord —digo al parecer, porque no soy ingeniero y no soy capaz de valorar cuántas jornadas de trabajo son precisas para reparar 500 metros de autovía—, pero no lo es menos que fue puesta en funcionamiento merced a una solución provisional que limita la velocidad de los vehículos a 60 kilómetros/hora y que restringe la circulación de los vehículos pesados a la franja horaria de seis de la tarde a seis de la mañana. Mi pregunta es: ¿cuándo, cómo y en cuánto tiempo se reestablecerá la plena normalidad en el baipás de Valencia?

Mi segunda pregunta tiene que ver con la red de cercanías de la ciudad de Valencia. El pasado jueves 12 de diciembre retomó su funcionamiento el primer tren de la red de cercanías de Valencia con destino a Aldaya, que por ahora es la última estación a la que llega el servicio de la línea C-3, y ayer entraron en funcionamiento las líneas de cercanías C-1, con Gandía, y C-2 con Xátiva y Moixent. Todos los medios recogieron la noticia de que, según el ministro Puente, la recuperación del servicio se había llevado a cabo diez días antes de lo previsto y en un tiempo récord, pero en la letra pequeña de las informaciones periodísticas, lo que no está en los titulares, sino que hay que leer, todavía faltan algunos meses para que cercanías de Valencia funcione de nuevo a pleno rendimiento. Tampoco se encontraron en los titulares, sino en la letra pequeña, la información de que la recuperación de esta línea C-3 incluye apenas un tramo de 9 kilómetros, que termina en Aldaya, que es la tercera de las catorce —la tercera de las catorce— paradas de esa línea y que de momento los trenes pasan con una frecuencia de cuarenta y cinco minutos entre semana y setenta y cinco minutos los sábados y los domingos. La pregunta es: ¿cuándo se reestablecerá la plena normalidad de las cercanías de Valencia? Aunque si me lo permite, casi preferiría que no se restaurase la normalidad en las cercanías de Valencia, porque, para muchos usuarios, la normalidad en las cercanías de Valencia es sinónimo de vagones atestados, de averías frecuentes y de retrasos cotidianos. ¿Cree su ministerio —esta sería la tercera pregunta o la subsegunda pregunta— que sería posible restablecer algo mejor que la normalidad que teníamos antes del 29 de octubre?

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Como sabe, la DANA, que afectó el martes 29 de octubre a distintas comunidades autónomas, no solamente a la provincia de Valencia, pero especialmente a esta, fue la peor DANA en lo que va de siglo en muchos años, hubo consecuencias especialmente graves y trágicas en determinados municipios y zonas de Valencia, con unas intensidades altísimas. Ya lo he hecho en varias ocasiones, pero me gustaría transmitir, una vez más, mis condolencias a las víctimas y la solidaridad con toda la ciudadanía que se ha visto afectada por esta tragedia.

Con respecto a las infraestructuras, desde el ministerio se ha hecho un esfuerzo extraordinario por recuperar las infraestructuras, tanto viarias como ferroviarias, en un tiempo, efectivamente, récord. En primer lugar, la autovía A-3, el tramo de penetración a Valencia, tramo que colapsó precisamente por la cantidad de vehículos que había y por los depósitos de tierra y lodos, había daños localizados en la zona de Loriguilla, en el talud de separación, se puso en servicio, prácticamente al 100 %, a los pocos días de la DANA. En segundo lugar, en la carretera N-3 y en Siete Aguas se produjeron desperfectos en 7 kilómetros. De igual modo, se han

cve: DSCD-15-CO-250

reconstruido y ya se ha puesto en servicio. En tercer lugar, en las autovías V-30 y V-31 en Valencia ciudad, que se vieron anegadas y colapsadas por los vehículos y por el depósito de tierra y lodo, se pusieron en servicio y se limpiaron con la mayor celeridad, y, en cuarto lugar, la autovía A-7 de la que usted hablaba, la autovía del Mediterráneo, donde se produjo el colapso de la estructura de paso sobre el cauce del barranco del gallego, un afluente del barranco del Poyo, estuvo inhabilitada unos 9 kilómetros aproximadamente, que se pusieron en servicio en solo doce días, con un itinerario provisional limitado a 60 kilómetros. Estamos trabajando ya en el proyecto y la reconstrucción del viaducto que colapso durante la DANA. La información que usted ha facilitado de que la circulación de vehículos pesados está limitada a la noche es incorrecta, porque ya se habilitó cuando abrimos el baipás y la solución provisional, ya se volvió a habilitar para que los vehículos pesados pudieran circular con normalidad por el baipás de Valencia. Estuvo limitado durante las obras de construcción de la solución provisional, pero desde que abrimos esa solución provisional ya se eliminó esa restricción a los vehículos pesados. Por tanto, estamos circulando en una situación de prácticamente normalidad en el baipás de Valencia. Hemos tenido problemas en muchas más vías, en la N— 322, en Requena; en la N-330, a la altura de Utiel, y hemos declarado obras de emergencia por valor de más de 120 millones de euros solo en la Comunidad Valenciana.

En materia ferroviaria, desde ayer —ayer fue lunes 16— ya se ha recuperado la circulación en la C-1 y en la C-2, la semana pasada se recuperó parcialmente en la línea C-3, efectivamente hasta Aldaya. Se están analizando y se están haciendo los proyectos para rehacer uno de los viaductos que colapso en la línea C-3, a la altura de Cheste —creo recordar—, pero, en cualquier caso, se han cumplido los objetivos que prometió el ministro. O sea, cuando dijimos que íbamos a abrir el día 22 de diciembre las líneas de cercanías en Valencia nos referíamos —y así se dijo— a las líneas C1 y C2 completas y a la línea C-3 hasta Aldaya, eso se ha cumplido con diez días de antelación sobre el plazo previsto. En cualquier caso, hoy mismo se han recuperado además los servicios de larga distancia, las conexiones que circulaban por Carcaixent, por la vía que da servicio a la C-2, hace Alicante. Por tanto, hemos recuperado la conexión de Alicante con Barcelona, así como las conexiones de transporte de mercancías de Valencia con Madrid, que también discurrían por el sur de Valencia. Mientras tanto, hemos tenido un sistema de autobuses, un plan alternativo de transporte de autobuses importantísimo, en el que se ha invertido más de 11 millones de euros. Hemos tenido hasta 111 autobuses circulando. Se mantiene, por supuesto, el servicio alternativo de autobuses para la línea C-3, hasta que consigamos ponerla en servicio completamente. En este caso, tenemos un coste total de las reparaciones de aproximadamente 200 millones de euros y además estamos entrando a rehacer viaductos que han colapsado en los municipios, en las infraestructuras locales. Se han aprobado 50 millones de euros para entrar precisamente en los municipios, por parte de la Dirección General de Carreteras, sobre todo en Manises, en Paiporta, en Picaña y en Ribarroja del Turia. Ayer mismo se activó el contrato de emergencia por valor de los primeros 34 millones de euros para estos municipios. Queda mucho por hacer, pero vamos avanzando. Perdonar, porque me he pasado del tiempo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Si quiere utilizar el tiempo de réplica, le quedan cuarenta segundos.

El señor **FLORES JUBERÍAS:** Señora secretaria general, le agradezco la información que no conocía y le agradezco la información que sí que conocía, que es de público conocimiento, pero me permitirá que le subraye que no ha respondido a ninguna de las dos preguntas concretas y precisas que le he dirigido. A la pregunta de cuándo, cómo y en cuánto tiempo se establecerá la plena normalidad en el baipás de Valencia, me ha contestado usted textualmente: Estamos trabajando. A la pregunta de cuándo se reestablecerá la plena normalidad de cercanías en Valencia, me ha contestado usted textualmente: Se están analizando y se están haciendo proyectos. Le agradezco la información que me ha dado, sobre la cual no le preguntaba, pero sobre la que le preguntaba su respuesta es manifiestamente ambigua.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien.

— PROYECTOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE PARA LA PROVINCIA DE MÁLAGA.
AUTOR: LÓPEZ CANO, IGNACIO (GS)
(Número de expediente 181/000840).

La señora **PRESIDENTA:** Continuamos con la siguiente pregunta, en este caso la pregunta número 19, del Grupo Parlamentario Socialista.

cve: DSCD-15-CO-250

Tiene la palabra el señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO:** Muchas gracias, presidenta.

Mi pregunta es bastante simple, porque últimamente leo en medios y también en los boletines oficiales, incluso el propio señor Puente nos lo anunció hace pocos días también en el Pleno, sobre el tren de la costa, pero son otras muchas obras y muchos anteproyectos y proyectos que se van anunciando para Málaga. Porque, como sabe usted, exactamente —fíjese, le voy a dar el dato—en los últimos veinticinco años Málaga ha crecido su población un 35 %, es decir, casi el doble de lo que puede crecer España. En los últimos años dentro de la Costa del Sol el crecimiento ha sido del 80 %, es decir, Málaga crece, la población crece y es necesario afrontar nuevas infraestructuras para hacer la vida de la gente un poco más fácil, porque, además, tenemos claro que, si tuviéramos que depender de lo que hace el Partido Popular, pues no haríamos nada. Porque la historia suele ser objetiva en los hechos, en los documentos y todas las grandes infraestructuras de transporte en la provincia de Málaga, absolutamente todas, tienen el sello del PSOE. Ni una sola gran infraestructura tiene el sello del Partido Popular en Málaga, ninguna de ellas, todas tienen los sellos del PSOE. Nuevamente, insisto, como la población crece necesitamos infraestructuras nuevas. Durante los siete años del señor Rajoy, ni un proyecto, ni uno solo, cero en cartera. Por tanto, han tenido ustedes que afrontar esas necesidades y como lo que tengo siempre son digamos píldoras que se van diciendo: ¡oye!, se va a hacer esto o se va a estudiar lo otro. Quiero sacar hoy un poco en conclusión esa retahíla o esos proyectos importantes para las infraestructuras de transporte para Málaga, a ver si nos puede usted dar ese pequeño informe de cuáles son esas importantes inversiones y proyectos que tengan para Málaga ahora mismo.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien.

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Gracias, señor diputado. Creo que, desde el Ministerio de Transportes, estamos comprometidos por las infraestructuras de transporte en Málaga. Prueba de ello es el lanzamiento y el trabajo que se hace de manera constante en los grupos de trabajo precisamente para mejorar la movilidad en la Costa del Sol, en el tren de la costa, pero también para mejorar la movilidad de todas las zonas. Tenemos muchas iniciativas. En el ámbito de las carreteras, desde el ministerio se ha presentado la política de bonificaciones por habitualidad, que estamos estudiando en la AP-7, entre Málaga y Guadiaro. También se ha acordado que la gente la conozca más, porque creemos que había una política de bonificaciones que no estaba siendo utilizada y que mucha ciudadanía se podría beneficiar de ella si llegáramos a contarla mejor. Precisamente para intentar que en la AP-7, que tiene los mayores problemas de gestión, puedan realizar sus desplazamientos habituales. Más allá de la AP-7, me parece importante hacer un repaso sobre otras actuaciones que estamos realizando en Málaga. Aunque estamos en 2023, con presupuestos prorrogados, este año se han destinado más de 28 millones de euros a la provincia de Málaga en lo concerniente a carreteras y, desde junio de 2018 hasta noviembre de 2024, la inversión acumulada en Málaga es de más de 123 millones de euros. Además, se han licitado 17 contratos por valor de 133,4 millones de euros. Creo que destacaría, desde junio de 2018, la remodelación del enlace de Benalmádena Este, Arroyo de la Miel, en la AP-7, con un presupuesto de casi 12 millones de euros; el enlace de las obras de la AP-46 con el municipio de Casabermeja y la ampliación de la conexión sur de la autopista AP-46 con la carretera MA-20, estas dos ya están puestas en servicio.

En cuanto a estudios y proyectos, solamente durante este año 2024 hemos iniciado la tramitación ambiental del acceso norte al aeropuerto de Málaga, con un presupuesto de más de 42 millones de euros. Hemos sacado a información pública el proyecto de ampliación de la ronda oeste de Málaga, con un presupuesto de casi 190 millones de euros. En noviembre de este año se ha iniciado la redacción del estudio previo de alternativas de mejora de la Red de Carreteras del Estado en la zona este del área metropolitana de Málaga. Por último, a principios de 2025, tenemos el compromiso de iniciar la redacción del estudio previo de alternativas de mejora entre Torremolinos y Torreguadiaro.

Por lo que se refiere a la conservación y a la gestión de activos, que es la parte fundamental del ministerio, desde junio de 2018, podemos destacar las siguientes actuaciones, ya finalizadas o en ejecución, por valor de más de 50 millones de euros, que incluyen mejoras de firmes, mejoras de

cve: DSCD-15-CO-250

estructuras y modernización de túneles. Se han dedicado en torno a 39 millones de euros exclusivamente a la mejora de túneles en la autopista de la Costa del Sol.

En cuanto a las actuaciones en fase de redacción de proyectos de conservación, ahora mismo están presupuestados más de 30 millones de euros. Además, se están financiando, a través del PRTR, con más de 50 millones de euros, actuaciones relacionadas con la sostenibilidad y con la eficiencia energética, así como contra el ruido, en los tramos de Málaga-Estepona y en la variante de Marbella; actuaciones relacionadas con los túneles con un total de más de 31 millones de euros, todas ellas en ejecución; actuaciones relacionadas con las personas vulnerables, porque siguen en ejecución obras de reparación de doce pasarelas peatonales en la A-7.

En cuanto a ferrocarriles, me gustaría poner en valor el anuncio que ya hemos hecho de la licitación del estudio de viabilidad del tren de la Costa del Sol, entre Málaga y Algeciras. Como saben, es un estudio que ha sido impulsado en el marco del grupo de trabajo interadministrativo para la mejora de la movilidad en la provincia de Málaga. Este estudio de viabilidad del corredor ferroviario contará con un presupuesto de 1,2 millones de euros y una duración del contrato de unos dieciocho meses. Se van a recoger las actuaciones a largo plazo para la mejora de la movilidad en toda la Costa del Sol y con un ámbito del estudio de viabilidad que está estructurado en cuatro tramos: entre Málaga y Fuengirola, entre Fuengirola y Marbella, entre Marbella y Estepona, y entre Estepona y Algeciras. Además, por otro lado, se va a estudiar también la Costa del Sol oriental, entre Málaga y Nerja, que va a incluir estudios de alternativas. En cualquier caso, este es un estudio que es requisito obligatorio según la Ley del Sector Ferroviario y con el que estamos trabajando.

He repasado muy rápidamente —perdónenme, pero es el tiempo que hay— los hechos y los datos que evidencian el compromiso que tiene este Gobierno con la provincia de Málaga y con la mejora de la movilidad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene el turno de réplica el señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO:** No, nada más.

La señora **PRESIDENTA:** Muy bien. Gracias.

— FORMA EN LA QUE EL GOBIERNO EXPLICA QUE CON LA ALTERNATIVA SELECCIONADA POR LA DIA NO ES VIABLE LA CONEXIÓN POR AUTOVÍA DE ÁVILA CON LA A-6, ENTRE PEÑALBA DE ÁVILA Y ADANERO, Y CON LA SELECCIONADA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE LO ERA.
AUTOR: PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)
RODRÍGUEZ CALLEJA, PATRICIA (GP)
(Número de expediente 181/000852).

La señora **PRESIDENTA:** Continuamos con la pregunta número 21, del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Palencia.

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

Señora Serrano, en septiembre el Gobierno vinculó la conexión de Ávila con Valladolid y el resto del noroeste por autovía al estudio de liberalización del peaje con Madrid, algo que no tenía sentido, pero que fue lo que ustedes nos dijeron. Semanas después ni rastro de la N-403 —en esta nota de prensa, que supongo que usted se habrá leído **(muestra una nota de prensa)**— en el pliego de adjudicación de dicho contrato. En noviembre nos contestan a los parlamentarios del Grupo Popular de Ávila que la alternativa seleccionada por su Ministerio de Medio Ambiente para la conexión por autovía con Valladolid no justifica su ejecución por su menor captación de tráfico. Supongo que esta pregunta usted la habrá revisado, ¿no? **(Muestra una fotocopia de una pregunta).** Es la número 42358.

Vayamos al estudio informativo que ustedes, el Ministerio de Transportes, analizaron para esa conexión. Vayamos al trayecto. Le he sacado una copia, por si usted no ha tenido tiempo de ver el proyecto. Estas son la alternativa del Ministerio de Transportes y la alternativa del Ministerio de Medio Ambiente. **(Muestra la fotocopia de un mapa con un tramo de carretera señalado en color rojo y otro en color azul).** Mismo punto de origen y mismo punto destino: Peñalba de Ávila-Adanero. Solo tienen 1,7

cve: DSCD-15-CO-250

kilómetros de diferencia, en función de por dónde atraviesa el río Adaja. Pero nos vamos también al mismo estudio informativo, a la tabla 105: estudio contratado por el Ministerio de Medio Ambiente de Ineco. **(Muestra un documento).** Nos vamos a esa tabla 105 y analizamos el tráfico previsto: solo un 3 % de diferencia entre un tramo y otro; solo cien vehículos al día en el horizonte a cinco años. A efectos técnicos —entiendo que usted está en su puesto por su criterio técnico, no por un criterio político—, ni se justifica ni se sostiene que una desviación de tráfico previsto del 3 % provoque no ejecutar 25 kilómetros de autovía. Usted, que es técnico, y supongo que todos los técnicos de su ministerio que la están escuchando ahora mismo, estadísticamente, todos consideramos que una desviación significativa es tal si supera entre el 10 % y el 15 %, y que los márgenes de error están en el entorno del 3 % al 5 %. Por tanto, estadísticamente no tiene justificación.

Se lo repito y se lo voy a seguir repitiendo en esta comisión. El ministerio está construyendo tramos de autovía con menos tráfico en el resto de España. Es decir, si Óscar Puente quiere y usted quiere habrá autovía, es simple y llanamente voluntad política. ¿Cómo explica que no justifique por esta diferencia la construcción de un tramo frente a otro ente Peñalba de Ávila y Adanero, para conectar Ávila con Valladolid y el resto del noroeste? Y a raíz del debate, usted ha presumido de la política de descuentos, bonificaciones y reducciones de los peajes en España y de aliviar la carga de los peajes a los españoles Le hago una reflexión y una pregunta, a ver si se atreve a contestar. ¿Vamos a disfrutar los abulenses de descuentos, bonificaciones y reducciones de nuestra conexión con Madrid? ¿Para usted y su Gobierno los abulenses tenemos los mismos derechos que el resto de los españoles? ¿Para usted y para Óscar Puente Ávila es España?

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): La autopista A-40, que es la evolución de la carretera nacional, como saben, está diseñada para conectar el sur de Castilla y León y el norte de Castilla-La Mancha y Aragón sin pasar por Madrid. Es cierto que se trata de un itinerario que en muchos tramos tiene baja demanda de tráfico, inferior a los 5000 vehículos diarios. En cuanto al tramo concreto entre Ávila y la A-6, en noviembre de 2021 en su estudio informativo correspondiente obtuvo declaración de impacto ambiental favorable y lo que pasa es que, en diciembre de 2023, se licitó un nuevo estudio que valorará —estamos todavía en ello— las actuaciones necesarias en las autopistas AP-6, AP-51, AP-61 y carreteras aledañas cuando finalice el periodo de concesión, que sabe que finaliza en pocos años. Por ese motivo necesitamos coordinar los dos estudios. Lo que no tiene sentido es no hacerlo, precisamente, para valorar la necesidad de actuación en el corredor de la autovía A-40 en este tramo. Es cierto que, para acompasar estos dos estudios que estamos realizando, el tramo Ávila-A-6 no está avanzando tan rápido, pero porque necesitamos ver cómo funcionarán todas las infraestructuras en su conjunto en la provincia de Ávila.

Además, tenemos otro tramo en estudio, que es el tramo Ávila-Maqueda, del que también hemos hablado en otras ocasiones. Estamos actualizando los trabajos, precisamente, porque ha pasado por dos procedimientos de información pública, y ahora requeriría un tercero para cumplir con el objetivo del contrato. El mayor problema que tenemos en estos tramos son los determinantes ambientales. Es una zona muy compleja donde actuar. **(El señor Palencia Rubio: Solo le he preguntado por Maqueda. Ahórrese el tiempo).** Sí, pero le estoy respondiendo, porque es un eje completo, nosotros no solamente estudiamos tramos… **(El señor Palencia Rubio pronuncia palabras que no se perciben).**

La señora **PRESIDENTA:** No hay debate, por favor. Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Por tanto, estamos analizando las alternativas que nos permitan resolver las necesidades planteadas y que se adapten a los requisitos y contextos actuales.

La señora **PRESIDENTA:** Ahora sí, tiene el uso de la palabra el señor Palencia.

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

Es que no me puedo contener escuchando ciertas cosas **(rumores.—El señor Ramos Esteban: Contente, contente),** primero, porque no me contesta. Es que es muy curioso que me hable de una carretera por la que no le pregunto, que sí que condiciona a la que pregunto, pero no condiciona los

cve: DSCD-15-CO-250

tramos de Toledo. ¿Es porque en Toledo gobierna el PSOE? ¿Es porque en Ávila no gobierna el PSOE? Es que es un sinsentido, señora. De verdad, céntrese, aunque no sea políticamente, pero sí técnicamente, céntrese, por favor, señora Serrano. Usted no me ha contestado nada, nada de lo que le he preguntado. En Ávila el Gobierno de Sánchez está más preocupado en amañar contratos y pillar mordidas, mordidas como el cuartel de la Guardia Civil en Ávila con el caso Tito Berni. **(Protestas).** Señores del Grupo Socialista, ¿les molesta que les digamos las verdades? **(Protestas).** Pues se lo repito. Señora presidenta, por favor.

La señora **PRESIDENTA:** Mantengan el orden.

Tiene la palabra.

El señor **PALENCIA RUBIO:** Gracias.

Se lo repito. En Ávila el Gobierno de Sánchez —ustedes— está más preocupado en amañar contratos y pillar mordidas, mordidas como el cuartel de la Guardia Civil en Ávila con el caso Tito Berni, mordidas, como es el caso de Ábalos con la conservación de carreteras en Ávila. Están ustedes más preocupados en llevarse el dinero crudo que en trabajar en nuevas infraestructuras que conecten a Ávila con su futuro. Quizá usted, señora Serrano, esté más ocupada en analizar los episodios y los personajes de *La patrulla canina* y de *Peppa Pig* que en dar los pasos necesarios para que la declaración de impacto ambiental —que lleva tres años y le quedan tres— no se caduque. Está claro que al Gobierno de Sánchez, al ministro Puente y al Partido Socialista no les interesa la despoblación de Ávila, no les interesa la igualdad entre españoles, no les interesan ni Ávila ni los abulenses. Escuchen bien, el Congreso de los Diputados, el Senado de España, las Cortes de Castilla y León, la Diputación Provincial de Ávila consideran viable, necesario y urgente la ejecución del tramo de autovía de 25 kilómetros entre Peñalba de Ávila y Adanero, todos, salvo usted y su ministerio, y no da ni una razón. Hoy hace otro circunloquio y vuelve al punto inicial que en su contestación no aparece, que es el peaje a Madrid. **(Muestra de nuevo la fotocopia de la pregunta).** Pero, por favor, qué insulto a la inteligencia técnica y de los ciudadanos tiene que vincular un contrato de peaje a Madrid con la carretera a Valladolid. Por favor, dígame en qué punto del pliego de adjudicación de su ministerio y en su nota de prensa analiza lo que usted acaba de decir. **(Muestra de nuevo la nota de prensa).** Si es que nos está mintiendo en la cara y se queda tan tranquila.

Continúo, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA:** Tiene que ir terminando, por favor.

El señor **PALENCIA RUBIO:** Voy acabando. No se preocupe, voy a tener el mismo tiempo laxo que otros intervinientes en esta comisión.

La señora **PRESIDENTA:** Le aseguro que ya ha tenido tiempo suficiente. Y si se refiere a las intervenciones del BNG, le aseguro que hemos ahorrado mucho tiempo gracias a la generosidad del señor Rego.

El señor **PALENCIA RUBIO:** Muchas gracias.

Los abulenses, señora Serrano, tenemos derecho a no quedarnos aislados, tenemos derecho a tener futuro, derecho a estar conectados con Valladolid por autovía, y en el Partido Popular no vamos a parar, pese a lo que le pese a usted y a su Gobierno, y vamos a denunciar su inacción con Ávila, su bloqueo a Ávila, su desprecio a Ávila.

Señora Serrano, espero que esta vez sí conteste, porque de verdad que usted lo único que hace es dar vueltas a una justificación que no tiene nada que ver con lo que le hemos preguntado.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Solamente le vuelvo a contestar que lo que estamos haciendo en Ávila ahora mismo es coordinar los dos estudios de las infraestructuras en Ávila que tenemos sobre la mesa, precisamente, para optimizar y mejorar los servicios de transporte en la provincia. Al final, aunque usted no quiera reconocerlo, las actuaciones que tenemos que hacer, en cuanto se liberen las autopistas de la provincia, van a tener un impacto directo en la posibilidad de construcción de la A40. Por tanto, tenemos la responsabilidad —y es una responsabilidad,

cve: DSCD-15-CO-250

sobre todo, técnica— de acompasar los dos estudios, precisamente, para coordinar el desarrollo y el resultado de ambos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

— PLANIFICACIÓN QUE TIENE EL GOBIERNO PARA LA REALIZACIÓN DEL PROYECTO DE LA TRAVESÍA CENTRAL DEL PIRINEO INCLUIDA EN LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE.
AUTOR: PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)
BEAMONTE MESA, LUIS MARÍA (GP)
NAVARRO LÓPEZ, PEDRO (GP)
FOLCH BLANC, JAVIER JOSÉ (GP)
HERRERO BONO, JOSÉ ALBERTO (GP)
GONZÁLEZ BELLA, MARÍA DEL MAR (GP)
ALÓS LÓPEZ, ANA ISABEL (GP)
CLEMENTE MUÑOZ, RAQUEL (GP)
(Número de expediente 181/000853).

La señora **PRESIDENTA:** Continuamos con la pregunta número 22, también del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Beamonte Mesa.

El señor **BEAMONTE MESA:** Gracias, señora presidenta.

Hay una necesidad de conexiones por ferrocarril a través del Pirineo central. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).** Actualmente solo existen dos conexiones ferroviarias entre la península ibérica y Francia, que son los pasos fronterizos que hay por Irún-Hendaya o Portbou-Le Perthus, separados por alrededor de 400 kilómetros. Con menos distancia en los Alpes existen cuatro túneles de base en marcha o en ejecución, cuyas longitudes superan los 50 kilómetros. Este déficit que tenemos pone de manifiesto un problema estratégico no solo desde el punto de vista económico y desde el punto de vista de la logística, sino también desde el punto de vista de la seguridad militar. Es importante para la defensa de Europa y es importante también para la OTAN, ya que resultaría muy sencillo aislar la península ibérica del resto de Europa bloqueando los dos pasos en los extremos de los Pirineos. Es verdad que esto supone una capacidad de fondos adicionales que será otra cuestión.

Existe un vacío. Falta una conexión evidente entre Zaragoza-Toulouse-París para que la red quede completamente enmallada en el sur de Europa. La línea existe, pero no corresponde a ningún corredor. Al principio existió como eje prioritario y 16 —usted lo sabrá, señora secretaria general—, porque con Loyola de Palacio se incluyó en su día, pero el Gobierno de Zapatero se preocupó de sacarla del mapa, y eso no hay por qué discutirlo, porque es así. Los pasos franceses actuales y los corredores ferroviarios atlántico y mediterráneo en Francia están colapsados y, mientras, el camino más directo hacia el norte de Europa es la línea denominada París-Orleans-Limoges-Toulouse, conectando a través del Pirineo central con Zaragoza, que es el principal nodo logístico del sur de Europa. En Europa existe un importante déficit de infraestructuras ferroviarias interoperables, que se refleja de manera muy especial en la propia península ibérica, porque lo que es absolutamente necesario es aumentar la permeabilidad del sistema a través de los Pirineos. Es urgente incluir como eje prioritario una conexión intermedia en el ancho de vía estándar, con origen en el área de Zaragoza, lo que denominamos Travesía Central del Pirineo, pero también impulsar el tercer corredor ferroviario, el de Algeciras-Madrid-Zaragoza-Toulouse, en el que esté integrada la Travesía Central del Pirineo mediante un túnel de baja cota. Es necesario que esta travesía, con gran capacidad para la descarbonización del transporte terrestre, se ponga en marcha en la península ibérica, norte de África y resto de Europa.

La verdad es que saber el calendario previsto para el proyecto constructivo por parte del Gobierno es fundamental y es el motivo de esta pregunta, porque una obra de esta naturaleza tiene un periodo de madurez que puede rondar los veinte años. Por lo tanto, si queremos llegar al escenario del año 2050 —que era la previsión—, tenemos que saber qué camino tenemos que recorrer, porque en el futuro este corredor, esta Travesía Central del Pirineo va a hacer falta.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

cve: DSCD-15-CO-250

Responde la secretaria general.

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

Tal como indicaba en su pregunta, efectivamente, el eje ferroviario de gran capacidad de los Pirineos o la Travesía Central del Pirineo es un itinerario incluido en la red global de la Red Transeuropea de Transporte. Ya lo estaba en el anterior reglamento y se mantiene también en el nuevo reglamento RTE-T, aprobado definitivamente en junio de este año. Es decir, hay una apuesta absoluta por la redacción y por conseguir esa conexión. En concreto, esta conexión figura en el mapa correspondiente de la RTE-T para transporte ferroviario de mercancías, con el año 2050 como fecha límite para su ejecución. Es una línea que está en proyecto, más bien debería decir en estudio. Esa es la situación y así la consideramos desde el ministerio, donde estamos estudiándola.

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor Beamonte.

El señor **BEAMONTE MESA:** Sí, que estaba incluida es algo que es evidente, público y notorio, pero yo lo que le querría decir es que, efectivamente, en la red transeuropea están incluidas tanto la Travesía Central del Pirineo, como la línea convencional de Zaragoza-Huesca-Canfranc-Pau, a la que usted hizo referencia en una de las preguntas, pero esta última es una línea que está muy limitada en estos momentos. Usted sabe perfectamente cuál es la realidad de la situación de la de Canfranc. Las obras en el tramo español pueden estar más avanzadas, en un proceso de mayor modernización, pero en el tramo francés van un poco más lentas, aunque ayer tuvo lugar un encuentro entre el ya presidente de la Nueva Aquitania y el presidente de Aragón, el presidente Azcón. Ayer tuvo lugar un primer paso tras los tres meses de consulta pública que habían tenido lugar, pero queda un camino por recorrer por el Gobierno de Francia, sobre todo, por la región de Nueva Aquitania. Después de este primer escenario de consulta pública, tocará el análisis de balance en enero, la encuesta pública, lo que aquí llamamos el proceso de información pública. En el 2026, si todo va bien, tendremos lo que será la declaración de utilidad pública, para intentar que en 2027 se puedan obtener los permisos, si es que es posible, y en el año 2032 la reapertura: otra cosa será la financiación de esos 85 kilómetros, aproximadamente, con un presupuesto alrededor de los 450 millones de euros.

Quisiera manifestar algo que creo que pueden compartir todos ustedes. La travesía central dinamiza la capacidad exportadora, en su conjunto, del país. Es necesaria. Toulouse es una ciudad con un gran potencial. Es verdad que tiene un potencial aeronáutico importante y tiene múltiples similitudes con Zaragoza, como ciudad. Además, dispone de una conexión ferroviaria potente con París, que no está saturada y que permitiría dinamizar el centro de Francia, actualmente muy parado. Además, un túnel de baja cota, ante las reticencias que se han manifestado en alguna ocasión, no supondría afecciones a los parques naturales de los Pirineos existentes en ambos países, muy similares a los de los Alpes. Además, la travesía podría complementarse con otras conexiones transfronterizas necesarias que están pendientes, como la de la energía eléctrica, conducciones de gas, de nitrógeno y también de datos con los nodos de Zaragoza y Toulouse. Y como paso fronterizo estratégico, estaría financiado con fondos europeos y con el plus de ser infraestructura de doble uso civil y militar.

Termino, señor presidente. El carácter estratégico también se suma a una conexión evidente, que es la de los tráficos de mercancías de Portugal y Marruecos por los principales puertos españoles. Todavía está viva la travesía central, señora secretaria general, por tanto, lo que necesita es un empuje importante. Por ahora, Francia no tiene mucho interés. Bien sabemos que, en alguna ocasión, los franceses nos demuestran que para ellos Europa finaliza en los Pirineos, pero es nuestra obligación seguir trabajando, porque la Travesía Central del Pirineo, bien entendida, también es un candado de seguridad para España.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Responde la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Como ustedes saben, esta conexión se está desarrollando a través de una Agrupación Europea de Interés Económico, que se llama Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos, que fue quien llevó a cabo los

cve: DSCD-15-CO-250

estudios previos. En esa agrupación, por parte de España, está ADIF, además del ministerio, está la SNCF Réseau, el administrador de infraestructuras ferroviarias francés, además del ministerio. En 2020 se prorrogó la vigencia de esta Agrupación Europea de Interés Económico durante cinco años más, y estamos con la planificación plenamente operativa de esta conexión, junto con Francia, porque, como comprenderán, hacer el trabajo exclusivamente desde España no tiene sentido. La semana pasada —el lunes día 9— tuve la oportunidad de tener una reunión con el consejero de Fomento, Vivienda, Logística y Cohesión Territorial del Gobierno de Aragón, el señor Octavio López, de su partido, y podemos tratar, precisamente, este tema que está sobre la mesa del ministerio, además de otras muchas cuestiones de interés.

El mensaje es el mismo. Nosotros somos conscientes de la importancia de las salidas hacia el norte de Europa y —créanme— estamos trabajando intensamente para que Francia impulse la ejecución de los tramos transfronterizos y cumpla con los plazos que están comprometidos con la Comisión Europea en todos los reglamentos. Por nuestra parte tenemos toda la voluntad para continuar con los estudios y para avanzar en una conexión estratégica. Estamos trabajando intensamente en dos proyectos conjuntos en el corto y medio plazo, precisamente, para la reapertura de la conexión a través de Canfranc. Nosotros estamos terminando las obras de la infraestructura entre Huesca y Canfranc, que saben que la infraestructura ferroviaria lleva cerrada unos años por obras. Además, estamos trabajando de la mano con el Gobierno de Nueva Aquitania para que conecten hasta PAU, una infraestructura que Francia eliminó hace muchos años y que por el momento no parece estar en sus planes recuperarla. Y a largo plazo, por supuesto, trabajamos por nueva travesía de gran capacidad. Hay una vocación absoluta de invertir en las infraestructuras ferroviarias de Aragón. En primer lugar y en el más corto plazo, intentando tener la conexión por Canfranc, actúa. El actual primer ministro, recién nombrado en Francia, es precisamente de la ciudad de PAU, así que tenemos muchas esperanzas en que en que se mejore y se acelere la conexión a través de Canfranc y, a largo plazo, con la Travesía Central del Pirineo.

Muchas gracias.

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

— FECHA PREVISTA PARA APORTAR LA FINANCIACIÓN NECESARIA PARA FINALIZAR LOS 72 KILÓMETROS PENDIENTES DE LA AUTOVÍA DEL DUERO A-11 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE ZAMORA, EN CONCRETO DEL TRAMO DE ZAMORA OESTE A LA FRONTERA CON PORTUGAL.
AUTOR: RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)
PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)
VELASCO MORILLO, ELVIRA (GP)
(Número de expediente 181/000855).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Es el turno ahora de la siguiente pregunta, que es del Grupo Parlamentario Popular y que va a formular el diputado don Óscar Ramajo Prada.

Tiene la palabra.

El señor **RAMAJO PRADA:** Gracias, presidente.

Señora Serrano, le planteamos la siguiente pregunta: ¿cuándo tiene previsto el Gobierno de Pedro Sánchez aportar la financiación necesaria para finalizar los 72 kilómetros pendientes de la reconversión de la N-122 en Autovía A-11, desde Zamora capital a la frontera con Portugal, porque en los años de Gobierno de Pedro Sánchez no han hecho nada y ahora mismo está nacional se encuentra, por culpa de su Gobierno, en un pésimo y lamentable estado de conservación, por lo que cada vez es más intransitable y más peligrosa. Todos los zamoranos conocemos bien esta N-122 y su peligrosidad: con más de ochocientos camiones de tonelaje que la atraviesan al día y más de mil siniestros y casi 180 muertos desde 1990, cobrándose la vida de vecinos de los veintiséis pueblos de Alba y Aliste, por donde transita, de zamoranos y habitantes del resto de España y Portugal. En Zamora a la N-122 la llaman la carretera de la muerte. Su Gobierno lleva casi siete años sin ejecutar ni un solo kilómetro de esta autovía de Zamora a Portugal y terminarla ya es una cuestión clave y de justicia social. Y ustedes mienten hasta con sus propios presupuestos, ya que en los presupuestos prorrogados de 2023, como puede ver **(muestra un documento),** ahora mismo se tendrían que estar ejecutando obras por alrededor de 10 millones de

cve: DSCD-15-CO-250

euros. Ustedes han mentido con sus previsiones presupuestarias, porque en Zamora no han ejecutado ni un solo kilómetro.

Queremos saber si sus mentiras a los zamoranos van a continuar. En enero del año 2022 anunciaron con boato que se iniciaban las obras de la variante de Alcañices a frontera con Portugal, unos 20 kilómetros, pero mintieron, no se iniciaron. Este mes de octubre han anunciado el comienzo de las obras de los 1,5 kilómetros de San Martín del Pedroso a la frontera con Portugal —con foto incluida—, de un total de 72 kilómetros de esa autovía. Lo realmente importante es para los zamoranos. Por lo tanto, le pregunto lo siguiente: de los cuatro tramos pendientes, ¿cuáles tienen el proyecto totalmente redactado? ¿Alguno de ellos está aprobado? ¿Tiene previsto el Gobierno la financiación y ejecución a corto plazo de algún otro tramo de autovía, aparte de esos 1,5 kilómetros de los 72 que faltan entre Zamora capital y Portugal? ¿Van a continuar mintiéndonos? **(Aplausos).**

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

Es el turno de la secretaria general para contestar.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Desde el ministerio somos plenamente conscientes de la importancia que tiene ese corredor de la N-122, dado que vertebra Castilla y León desde el límite oriental de la comunidad de Soria hasta la conexión con el norte de Portugal, en la provincia de Zamora. Es un tramo muy largo, una carretera muy larga y, por ese motivo, estamos trabajando para convertirlo en autovía del Duero, la autovía del Duero A-11. Es una actuación que somos conscientes de que tiene relevantes beneficios en materia de seguridad vial, ya que gracias a ella se va a liberar el tráfico de pesados, especialmente, en algunos tramos de la N-122, lo que va a mejorar la seguridad y la calidad de vida para los vecinos y vecinas de las travesías de población que atraviesa.

En lo que refiere a las actuaciones entre Zamora y la frontera con Portugal, desde el ministerio estamos trabajando en los proyectos que se están priorizando a más corto plazo, bien sea por seguridad vial, como las variantes de las travesías, precisamente, o para mejorar el paso fronterizo en el tramo entre San Martín del Pedroso con la frontera con Portugal, actualmente, con las obras en ejecución, como usted acaba de decir. Una vez desarrolladas esas actuaciones, se abordará el desarrollo por fases de la autovía completa y se priorizará en función de los niveles de tráfico registrados y la previsión de su evolución.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ramajo.

El señor **RAMAJO PRADA:** Después de escucharla, señora Serrano, solo nos quedan dudas sobre las mentiras de su Gobierno. Y lo que sí es verdad es que en 2018 el Partido Popular, con el presidente Rajoy, ya se comprometió a incluir la reconversión de la N-122, en un Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, y luego llegó la moción de Pedro Sánchez, y con ello la nada, y también llegó a Ábalos como ministro más ocupado en tramas de corrupción. Y para terminar, ahora, Óscar Puente, que hace poco tuvo un ataque de sinceridad con todos los zamoranos y en un foro dejó claro que nos llevan siete años mintiendo, al decir que, aparte de esos 1,5 kilómetros de los que hemos hablado de la reconversión de la N-122 **(muestra un recorte de prensa),** ese tramo va mal, que está en pañales y que ni tan siquiera cuenta con la documentación necesaria, los informes necesarios para encargar las obras y que la mayor parte de sus tramos no tienen ni tan siquiera estudio. Y acabó diciendo que no se ejecutará la trasformación de la N-122 en autovía a corto plazo. Señora Serrano, estas son unas crudas palabras del ministro Óscar Puente para Zamora, que invalidan, por cierto, todo lo que antes nos ha dicho, porque ustedes están ejecutando solo esos 1,5 kilómetros para que parezca que hacen algo y que no caduque la declaración de impacto ambiental, pero realmente no tienen ninguna intención de terminar esta autovía. Y le hago una pregunta retórica: ante la debilidad parlamentaria del PSOE y la necesidad de aprobar unos presupuestos para 2025, ¿su Gobierno va a comprometer la financiación necesaria para la reconversión de la N-122 en autovía? Y le contesto: por supuesto que no, porque la destinarán a pagar los siete votos que los independentistas le dieron a Pedro Sánchez para que llegara a la Moncloa, y así acabar de convertir a los zamoranos en ciudadanos de segunda. No podemos permitir que ni Pedro Sánchez ni el PSOE de Zamora sigan mintiendo. El Partido Popular, los zamoranos y los exigimos la financiación necesaria de este Gobierno para la reconversión de la N-122 en autovía de Zamora capital a la frontera con Portugal.

cve: DSCD-15-CO-250

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Estamos actuando en unos 1,7 kilómetros, casi en 2 kilómetros de esa autovía no para no dejar caducar la declaración de impacto ambiental —como sí la dejaron caducar ustedes en el año 2012—, sino porque creemos en la reconversión de esta carretera en autovía. Por tanto, estamos trabajando, precisamente, para que no nos caduque esta declaración de impacto ambiental. Desde 2018 se han puesto en servicio 53,3 kilómetros de esta autovía en la provincia de Soria. Las obras hay que acometerlas por tramos. En la totalidad de los tramos de la autovía A-11 se han invertido ya más de 300 millones de euros en poco más de cinco años, mientras que entre 2012 y 2018 se invirtieron prácticamente la mitad. Se ha obtenido la nueva declaración de impacto ambiental para los tramos de Zamora. Estamos trabajando en esta autovía, de verdad. Vamos a continuar con este esfuerzo en los próximos años, en las obras de los cuatro tramos que tenemos en ejecución, con un presupuesto de más de 228 millones de euros. Como les decía, las obras hay que afrontarlas por tramos, no las podemos afrontar todas al mismo tiempo, pero estamos comprometidos con continuar los trabajos de la autovía A-11 en toda Castilla y León, particularmente, en Zamora, donde vamos a adelantar el desarrollo de una serie de proyectos que consideramos prioritarios.
Muchas gracias.

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

— PREVISIONES ACERCA DE TENER EN CUENTA LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE ROQUETAS DE MAR A LOS PROYECTOS DE CARRETERAS PARA LA «REMODELACIÓN DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO (E-15/A-7) CON LAS CARRETERAS A-391 Y A-1051» Y «SEGUNDA FASE DE LA REMODELACIÓN DEL ENLACE 429 DE LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO (E-15/A-7) CON LAS CARRETERAS A-391 Y A-1051».
AUTOR: MARTÍNEZ LABELLA, ANA (GP)
SÁNCHEZ TORREGROSA, MARIBEL (GP)
HERNANDO FRAILE, RAFAEL ANTONIO (GP)
(Número de expediente 181/000858).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): La siguiente pregunta es del Grupo Parlamentario Popular y la formula la diputada doña Ana Martínez Labella.
Tiene la palabra.

La señora **MARTÍNEZ LABELLA:** Gracias, señor presidente. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**
Hay una máxima muy popular de la época del despotismo ilustrado, aquella que decía: todo por el pueblo, pero sin el pueblo. En el caso que nos ocupa la han seguido ustedes con total literalidad: todo por el pueblo, pero sin el pueblo. Aunque yo apostillaría: sin los pueblos gobernados por alcaldes del Partido Popular.
Desde su ministerio han redactado un par de proyectos para el enlace de la autovía del Mediterráneo con municipios del poniente de la provincia almeriense, pero con esos proyectos tan solo han venido a solucionar los problemas del municipio de Vícar, que —casualidad— es el único en la zona regido por un histórico alcalde socialista.
Sin embargo, se han olvidado la casuística de las localidades gobernadas por el Partido Popular; hablamos de Enix, de Felix, pero sobre todo de Roquetas de Mar, una ciudad con una población empadronada de 100 000 habitantes, que puede llegar hasta los 250 000 en pleno verano. Los proyectos presentados para dicha remodelación no solo no solucionan la situación actual, sino que les aseguro —y lo aseguran así los técnicos municipales, que nos han facilitado los informes que así lo avalan— que va a agravar el caos circulatorio que viven a diario los miles de conductores que circulan por esta carretera. Leo textualmente lo que se dice en la citada alegación: El proyecto sometido a información pública no solo complica la conducción en condiciones de comodidad y seguridad, constituye un peligro para el tráfico en el acceso a la autovía en un nudo actualmente desbordado y entorpece el acceso a los servicios hospitalarios y de emergencia comarcales, ubicados en la variante de acceso al municipio —de Roquetas,

cve: DSCD-15-CO-250

se sobreentiende—, y en tal sentido no tiene en cuenta ni siquiera la demanda de tráfico actual, por lo que no se puede plantear dado el crecimiento exponencial del municipio para resolver las del año horizonte.

Esta es la situación, le repito lo que dice el Ayuntamiento de Roquetas: Complicará la conducción en condiciones de seguridad, pero además constituye un peligro. Fíjese qué lejos estamos de aportar soluciones y qué cerquita de generar nuevos y mayores problemas.

Y esto es así porque no han querido escuchar, no se han sentado con quienes saben del tema, con quienes conocen de primera mano la situación que sufren a diario y desde ese conocimiento pueden hacer propuestas realistas. Se han limitado a redactar un par de proyectos y los han sometido a exposición pública, y eso porque les obliga la ley. El Ayuntamiento de Roquetas de Mar, como les decía, formuló alegaciones el pasado verano. Lo hizo en tiempo y forma, y me consta que está intentando contactar con el Ministerio para propiciar una reunión donde poder exponer posibles alternativas que podrían ser mucho más beneficiosas para el conjunto del territorio, para todos los municipios, no solo para uno. Pero de momento no hay receptividad para esa mano tendida.

Por eso, por el interés general de la provincia, por el bien del conjunto de los almerienses, les apelo a que lo hagan, que acepten y propicien mantener esa reunión. No olviden que estamos ante una obra que, insisto, debe responder al interés general. Por lo tanto, le pregunto ¿van a tener en cuenta las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Roquetas de Mar? **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Lo que acabamos de hacer en el ministerio, en abril de este año, es aprobar de manera provisional —y lo hemos sometido a información pública— los proyectos de construcción de las fases 1 y 2 de la remodelación del enlace de la autovía A-7 con las carreteras A-391 y A-1051. Estamos analizando las alegaciones, lo que permitirá aprobar definitivamente los proyectos de construcción y posteriormente poder licitar las obras. Son proyectos que —me va a permitir que la corrija, pero también los hace gente que sabe mucho y tengo que defender en este caso al personal de la Dirección General de Carreteras— que tienen como objetivo mejorar el nivel de servicio del enlace que facilita el acceso a Roquetas de Mar y a sus urbanizaciones aledañas; dotado con unos 54 millones de euros.

Antes de someter a información pública los proyectos constructivos, desde el Ministerio se sometió al procedimiento de impacto ambiental y se sometió a información pública en el año 2021 los proyectos de trazado, sin que el Ayuntamiento de Roquetas de Mar hiciera ninguna alegación a los proyectos de trazados originales. Dichos proyectos no cambian, son los mismos que estamos desarrollando ahora en los proyectos constructivos y que durante todo este proceso, antes de someterlo a información pública, se ha mantenido una coordinación absoluta con el Ayuntamiento de Roquetas de Mar y se han tenido en consideración las alegaciones y las peticiones en la medida en que ha sido técnicamente viable.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene unos segundos todavía.

La señora **MARTÍNEZ LABELLA:** Yo no le digo que los ingenieros que hayan realizado los proyectos no sepan de lo que están hablando, pero entiendo que cuando uno hace un proyecto que es de interés general lo suyo es bajar a tierra y hablar con quienes están día a día con el tema. Por eso le apelo a que mantengan a esa reunión. Sé que desde el Ayuntamiento de Roquetas han hablado con la Demarcación de Carreteras de Andalucía Oriental, y esta los ha remitido más arriba, a la dirección general. Por eso les digo, siéntense porque se trata de hacer un proyecto que no resuelva solo los problemas del presente, sino que también pueda proyectarse hacia el futuro. Por lo que, si quieren hacer un proyecto que sirva a los roqueteros, a todos los almerienses, a los ciudadanos de Vicar, a los de Enix y a los de Felix, siéntense con ellos; no cuesta nada consensuar el proyecto, que sea a gusto de todos y que solucione problemas en lugar de crearlos.

Estamos hablando —y lo han detectado— de que el proyecto puede provocar serios perjuicios de seguridad e incluso ocasionar peligro. Siéntense y, si no es como dicen, ya está, lo redactan tal y como está y se ejecuta así. Pero antes, por favor, escúchalos porque es lo que están pidiendo.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

cve: DSCD-15-CO-250

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Voy a repetir, otra vez, que los proyectos de trazado se sometieron a información el año 2021, que el Ayuntamiento de Roquetas concretamente —que es uno de los receptores de un oficio particular, es decir, no es una información pública que te tienes que enterar que salga; no, al Ayuntamiento se le envía un oficio específicamente para que pueda responder— no formuló ninguna alegación a tales proyectos de trazado. El trazado de los proyectos de 2021 es exactamente el mismo que en los proyectos de 2024 y por tanto estos proyectos son el resultado del desarrollo de aquellos proyectos de trazado; no ha cambiado nada de 2021 a 2024 más allá de completar los proyectos no solamente con la parte de trazado sino con todo lo demás.

Por tanto, consideramos que tal y como están los proyectos de este enlace son los mismos que teníamos en 2021, no ha habido variaciones. Además, me voy a remontar a antes, porque antes de los proyectos de trazado sí que hubo distintas reuniones con el Ayuntamiento de Roquetas de Mar, concretamente en junio 2017 y en septiembre de 2018. Tengo aquí apuntado que a esta reunión de finales de 2017 asistieron el alcalde, el jefe de la unidad de carreteras de Almería, el director del proyecto y el autor del proyecto, y todo lo que se pidió por parte del Ayuntamiento de Roquetas de Mar en esa reunión se atendió en el desarrollo de los proyectos de trazado que luego salieron a información pública en el año 2021. Tengo aquí lo que pidió el ayuntamiento concretamente en ese momento y lo que se atendió y se respondió en los proyectos de trazado, que ahora solamente se han desarrollado: la ejecución de dos carriles de la vía colectora norte para que la conexión fuera directa de la A-7 hasta la A-1051; aumentar la longitud de la colectora norte todo lo posible hacia Almería, y la ampliación de carriles en el paso superior existente en el enlace actual, que al final no ha sido necesario porque se ha remodelado el enlace proyectado precisamente porque la intensidad del tráfico ha variado en los proyectos. En todo momento creemos que se ha atendido las solicitudes del ayuntamiento, que —repito— no realizó una sola alegación durante el periodo de información anterior del mismo proyecto, del mismo trazado que estamos poniendo ahora sobre la mesa en los proyectos constructivos. Por tanto, el proyecto que tenemos ahora mismo sobre la mesa consideramos, desde la secretaría general y desde la Dirección General de Carreteras, que es el que quería el territorio y el que necesitamos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

— MOTIVOS POR LOS QUE EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE VUELVE A RETRASAR EL CALENDARIO DE FINALIZACIÓN DE LA LAV MADRID-LISBOA AL AÑO 2034, INCUMPLIENDO EL COMPROMISO DE FINALIZACIÓN FIJADO EN EL AÑO 2030.
AUTOR: TENIENTE SÁNCHEZ, CRISTINA (GP)
(Número de expediente 181/000859).

La señora **PRESIDENTA:** Continuamos con la pregunta número 26, también del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra la señora Teniente Sánchez.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ:** Gracias, presidenta.

Señora secretaria general, usted sabe que viajar en tren desde Madrid a Lisboa es un auténtico calvario. Si hace décadas contábamos con una conexión directa entre las dos capitales ibéricas, hoy se necesitan dos transbordos, tres trenes y soportar un trayecto de entre nueve y catorce horas, según la información actualizada de Renfe, y esto es inaceptable. La conexión por alta velocidad de las dos capitales ibéricas es prioritaria para Europa, pero los hechos demuestran que no es prioritaria para este Gobierno y es un hecho acreditado que de los documentos preparatorios de la última Cumbre Hispano-Lusa y de las declaraciones del comisionado del corredor atlántico se desprende con absoluta claridad que la fecha de finalización del AVE Madrid-Lisboa se aleja del horizonte 2030, que es el plazo establecido en el reglamento de la red transeuropea de transporte, y se aplaza hasta 2034 o 2035. El propio delegado del Gobierno de Extremadura, fíjese, ha dicho que el compromiso de 2030 no es para un AVE, es para un tren electrificado. Por favor, les pedimos que no hagan trilerismo en las fechas; el compromiso es un AVE y los extremeños y los castellanos manchegos nos merecemos algo más que esto.

cve: DSCD-15-CO-250

A todo esto se suma la indignante paralización del tramo castellano manchego, que no se arregla con anuncios de última hora como el de ayer, sino que se arregla con el Boletín Oficial del Estado, se arregla con un calendario, se arregla con compromiso, se arregla con fechas y con plazos. Por eso queremos saber los motivos del inaceptable retraso en la ejecución de esta vital infraestructura.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

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

Es que no hay ningún retraso, quiero decir que es un proyecto estratégico para España. Lo que se acordó en la última Cumbre Hispano-Lusa, celebrada el 23 de octubre de 2024, es precisamente para notificar el compromiso de ambos países de impulsar las conexiones transfronterizas, en particular en el corredor atlántico, y también se acordó retomar los trabajos del grupo de coordinación sobre conexiones ferroviarias España-Portugal. El presidente del Gobierno fue muy claro en la rueda de prensa al finalizar la cumbre porque le preguntaron específicamente por el horizonte temporal que maneja el Gobierno y voy a leer específicamente las palabras de Pedro Sánchez: El compromiso del Gobierno de España respecto al AVE Madrid-Lisboa es 2030, pero, insisto, es el compromiso del Gobierno de España y es en el horizonte en el que estamos trabajando. Por tanto, por nuestra parte y mostraremos la máxima colaboración con Portugal en las actuaciones conjuntas, para lo que contamos también con el apoyo de las instituciones.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene la palabra la señora Teniente.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ:** Señora secretaria general, decir «palabra de Sánchez» es para salir corriendo. Si usted dice que el compromiso es porque Sánchez ha dicho en una rueda de prensa que va a cumplir el horizonte 2030…, ¡Hombre, pues los hechos acreditan todo lo contrario!

Comprenderá que después de más de seis años en el Gobierno con más recursos y más fondos europeos que nunca, la responsabilidad en el devenir de esta infraestructura no admite más excusas. Más de seis años en el Gobierno y tres desde que inauguraron el tramo de alta velocidad extremeño. Se suponía de alta velocidad, pero seguimos circulando a 90 kilómetros de media. Más de seis años en el Gobierno y sin noticias del trazado castellano manchego hasta ayer. Y dicen que no hay retrasos en esto. Le recuerdo que el ministerio se comprometió a definirlo en mayo; después, en septiembre, y seguimos con los presupuestos prorrogados a cero en ese tramo castellano manchego. Ahora se despachan con un anuncio, a bombo y platillo, de que el estudio informativo Talavera-Oropesa se ha enviado al ministerio el lunes para obtener la declaración de impacto ambiental y que esto es histórico. No es histórico, es un nuevo incumplimiento, incumplen su compromiso de que antes de final de año estaría la declaración de impacto ambiental. No es histórico, es una falta de respeto, una nueva falta de respeto con esta infraestructura.

Después de siete años que hace que se licitó el estudio informativo y casi cinco desde que se expuso a información pública, ¿esto es lo que han sido capaces ustedes de hacer con ese tramo castellano manchego? Además, si como dice el comunicado, el tramo Oropesa-Talavera estará en 2030, reconocen implícitamente que lo que resta hasta Madrid no estará. Ustedes han dicho claramente que no estará porque lo han escrito en los documentos preparatorios, lo han escrito: 2034, estaba en el papel. Y el Partido Popular intentó o exigió que se pusiera 2030, pero ustedes no lo aceptaron. ¿Recuerda la fecha estimada que dio el comisionado del corredor? 2035. Pero ¿usted puede entender la frustración de los extremeños y de los castellanos manchegos con esta infraestructura?

Es una pena, se lo digo de verdad —y con esto termino—, tenemos un ministerio ocupado en sortear un polvorín de corrupción y en contentar a sus socios mientras la conexión Madrid-Lisboa sigue durmiendo el sueño de los justos.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): El ministro Puente también tuvo ocasión de explicarlo cuando respondió a una pregunta sobre la conexión de alta velocidad Madrid-Lisboa en sede parlamentario el pasado 22 de octubre. Dos tercios del trazado, los

cve: DSCD-15-CO-250

primeros 160 kilómetros, discurren por nuestro país, entre Madrid y Oropesa, donde es cierto que tuvimos que volver a empezar con el estudio informativo desde cero. Estamos avanzando muchísimo, a la vista de las alegaciones recibidas estamos haciendo todo lo posible por incorporar las mejoras solicitadas, y el objetivo es remitir el expediente ya al órgano ambiental. En el caso de Talavera se ha trabajado en una solución junto con el ayuntamiento. Lo que me exigían hace un momentito con Roquetas de Mar, pues eso es lo que estamos haciendo en Talavera y ya se ha llegado a un acuerdo con Talavera que nos permitió ayer precisamente enviar el expediente del tramo entre Talavera y Oropesa a medio ambiente para obtener la declaración de impacto ambiental. En paralelo, ADIF ya se va a poner en marcha con la redacción de los proyectos de la integración en Talavera, tal como ayer se anunció tras la reunión del secretario de Estado con el Ayuntamiento de Talavera y la Junta de Castilla-La Mancha. De esta forma, se posibilita finalizar los dos últimos tramos del estudio informativo en un horizonte bastante anterior al que teníamos. Nuestro objetivo es hacer planteamientos eficientes, agilizando los tramos donde sea posible y aprovechando la interrelación de la nueva realidad de alta velocidad con la red convencional, sin esperar a completarla para ponerla en marcha. Lo queremos poner en marcha cuanto antes.

También estamos terminando el estudio informativo para construir la nueva estación en Plasencia, que acabamos de adjudicar este mes de noviembre, precisamente porque necesitamos una estación pasante para la línea de alta velocidad de Madrid a Extremadura, que permitirá y que implementará soluciones para mejorar la accesibilidad en esta población mediante modos de transporte sostenible.

Podría abundar en las razones de que esta línea estuviera casi abandonada durante muchísimos años con el Gobierno anterior y seguro que usted conoce todos los detalles de por qué se dejaron caducar expedientes que luego ha hecho falta volver a empezar. No creo que sea el momento, no quiero mirar hacia atrás sino hacia adelante. Tenemos un compromiso adquirido con Portugal, precisamente en la Cumbre Hispano-Lusa de octubre, y estamos trabajando conjuntamente para firmar lo antes posible una decisión de ejecución de la Comisión Europea sobre la conexión transfronteriza ferroviaria de alta velocidad Lisboa-Madrid, según el eje básico y la red básica que nos fija el reglamento. Es un proyecto que tenemos que hacer de manera coordinada con Portugal; ellos tienen interés por completar su red y conectar entre sí sus dos principales ciudades, Lisboa y Oporto, pero de nuevo cuando se parte de esas actuaciones una parte fundamental es la conexión con la red española, tanto a través de Madrid como a través de Vigo, lo que compartimos como primer objetivo. Pero seguimos avanzando en las conexiones de otros puntos de Portugal con el Estado español. Todo ello va a conformar una red ferroviaria de primer nivel y en particular la conexión Madrid-Lisboa será sin duda una referencia de colaboración y de compromiso político entre los dos países.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

— VALORACIÓN QUE HACE EL GOBIERNO SOBRE LA PUESTA EN SERVICIO DEL AVE PARA ASTURIAS.
AUTOR: OTERO GARCÍA, MERCEDES (GS)
(Número de expediente 181/000860).

La señora **PRESIDENTA:** Vamos ya a la vigésimo séptima pregunta, última pregunta de esta sesión de control.

Pregunta del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la señora Otero García.

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

Buenos días, bienvenida señora Serrano.

Señorías, hace unas semanas, concretamente el día 29 de noviembre, celebrábamos en Asturias un año de la entrada en funcionamiento de la alta velocidad a través de la variante ferroviaria de Pajares. Con esta obra los asturianos y asturianas poníamos fin a veinte años de una infraestructura crucial para nuestra comunidad. Tras todos estos años de anuncios, fechas y contraanuncios, por fin —y gracias al esfuerzo de estos últimos años de Gobierno de Pedro Sánchez—, se culminaba la variante ferroviaria de Pajares, un proyecto que estuvo estancado tanto por la crisis económica como por el hecho de que durante el Gobierno de Mariano Rajoy se vinculó con otras fuerzas políticas a mejoras presupuestarias, en este caso con el único diputado de Foro Asturias, que lideraba Francisco Álvarez Cascos y que llevó a modificar hasta en tres ocasiones el proyecto con su consiguiente retraso y muchísimos problemas. Con

cve: DSCD-15-CO-250

el cambio de Gobierno se retomó la idea que tenía el Partido Socialista de que el tráfico tenía que ser tanto de personas como de mercancías, algo que era fundamental tanto para nuestra industria como para el desarrollo económico de Asturias. Es importante poner de manifiesto que es la mayor obra de ingeniería civil de España y una de las más importantes y complejas de Europa y del mundo, cuya construcción ha supuesto un desafío sin precedentes.

Quiero destacar que esta infraestructura ha contado que una inversión de 4000 millones de euros. Desde su puesta en funcionamiento, más de 7000 trenes han pasado por la variante; rozamos el millón de pasajeros. Después de la oferta inicial con la llegada de los trenes en abril y mayo y la llegada en julio de los trenes AVLO, la realidad es que necesitamos más trenes. También es un objetivo deseado una oferta de 14 000 billetes semanales en cada sentido y vislumbramos el objetivo de tener un millón y medio de viajeros en alta velocidad en el corredor Asturias-Madrid, objetivo que estamos alcanzando y que para Asturias es motivo de celebración. Con la variante no solo llega a Asturias la alta velocidad, sino también un cambio en el sector económico; se han superado las previsiones, hay incluso una nueva realidad, una nueva dinámica que ayuda a la competitividad de la comunidad. Y, si ganamos en competitividad, ganamos en producto interior bruto y podemos crecer. Por tanto, Asturias es hoy un reclamo. También para el sector turístico y hostelero ha supuesto un polo de atracción que se focaliza en el crecimiento del turismo de calidad, en el desarrollo y el futuro del sector.

Los asturianos y las asturianas percibimos la apertura de la variante como una nueva realidad, una nueva herramienta que nos ayuda en la competitividad con otros territorios y que nos hace dejar atrás años de pesimismo, porque esta apertura supone un antes y un después para nuestra comunidad. Por todo ello, me gustaría formularle la siguiente pregunta: ¿qué valoración hace el Gobierno sobre la puesta en servicio del AVE en Asturias?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gracias.

Tiene la palabra la señora secretaria general.

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

Muchas gracias, señoría.

Yo creo que desde el ministerio solo podemos hacer una valoración muy positiva con respecto al primer año de funcionamiento de la conexión de alta velocidad con Asturias. Somos conscientes de que en los primeros meses se hicieron afectaciones al servicio, es decir, a las personas que utilizan el ferrocarril, que al final son el motivo por el que trabajamos, pero su número se ha ido reduciendo de manera muy significativa. En términos generales, tras la puesta en funcionamiento de la variante de Pajares, las conexiones del principado con la meseta y la cuenca mediterránea han experimentado una importante mejora de tiempos, de frecuencias y de precios.

En ese sentido, cabe destacar, por su simbolismo y por su importancia, la conexión de alta velocidad entre León y Asturias, por las relaciones que siempre han existido entre las dos regiones y que ahora con la conexión de alta velocidad se han visto potenciadas. Está claro que esa conexión de alta velocidad con Asturias es una de las obras de ingeniería más complejas de Europa y del mundo. En su recorrido atraviesa montañas de una gran complejidad geológica de la cordillera cantábrica. El tramo de mar, de 50 kilómetros, entre La Robla y Pola de Lena —la conocida como la variante de Pajares— ha supuesto una inversión enorme, más de 4000 millones de euros porque hay una sucesión de doce túneles y diez viaductos con los que se salva la cordillera cantábrica y el importante desnivel entre Asturias y la meseta, con máximo respeto e integración en el entorno. El 80 % del trazado de esta variante discurre en túnel, como bien saben, es decir 40 kilómetros, cuenta además con el sistema de señalización ferroviaria más avanzado en ERTMS de nivel 2.

Y entrando ya a analizar las cifras de viajes, Renfe ha transportado a casi 900 000 personas en sus trenes Alvia, AVE y AVLO con origen y destino Asturias durante el primer año de funcionamiento. Desde la inauguración de esta variante del 30 de noviembre del año pasado el tráfico de viajeros y de viajeras por la variante de Pajares ha aumentado en un 115 % con respecto al año anterior. Hace un año, cuando se inauguró la infraestructura de alta velocidad y comenzaron a pasar por el túnel de la variante los servicios Alvia de Renfe, ya se empezaron a obtener importantes mejoras, importantes recortes en tiempos de viaje. Tras ello, el pasado mes de mayo se unieron en la oferta comercial de Renfe en Asturias los nuevos trenes 106, con el absoluto del servicio de AVE en el principado, un hito histórico para nosotros. A los ya

cve: DSCD-15-CO-250

habituales Alvia, se incorporaron en el mes de julio los nuevos servicios de bajo coste AVLO, con mejores precios, y se estrenó también un nuevo producto Alvia que une Avilés con Madrid.

En el corredor Asturias-Madrid el balance de viajeros transportados con los trenes Alvia y AVLO desde su puesta en marcha es de 467 000 personas, con una ocupación media altísima de casi el 97 %. Durante este tiempo se han recortado los tiempos de viaje, el recorrido Gijón-Madrid se hace hoy en algo más de tres horas y media y el recorrido Oviedo-Madrid en poco más de tres horas. Del mismo modo, actualmente la conexión desde León se realiza en alrededor de una hora con Oviedo y en una hora y media con Gijón. Por su parte, el número de plazas ofertadas a los clientes se ha incrementado en un 75 % con respecto al año previo gracias a la puesta de servicio de esta variante y gracias a los nuevos trenes 106 de rodadura desplazable, que tienen más de 500 plazas por convoy. Las circulaciones además han alcanzado las 3300, un 14,6 % más que en el año precedente.

En definitiva, el impacto en Asturias de este año de funcionamiento es muy positivo. A mí me alegra mucho que la percepción desde el territorio sea la misma y desde el ministerio vamos a seguir trabajando y desarrollando políticas que permitan seguir mejorando los servicios ferroviarios en Asturias y en el resto del Estado.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias.

Terminamos esta sesión, que se nos ha alargado un poquito.

Muchas gracias, señora secretaria general.

Solamente me queda desearos a todos y a todas que paséis unas felices navidades y que nos veamos el año que viene con este mismo tono conciliador en los muchos debates que nos quedan por delante.

Gracias.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

En el caso de las intervenciones realizadas en las lenguas españolas distintas del castellano que son también oficiales en las respectivas Comunidades Autónomas de acuerdo con sus Estatutos, el *Diario de Sesiones* refleja la interpretación al castellano y la transcripción de la intervención en dichas lenguas, facilitadas por los servicios de interpretación y transcripción.

cve: DSCD-15-CO-250

Edición electrónica preparada por la Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado – http://boe.es