



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 287

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 13

celebrada el martes 11 de marzo de 2025

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

- Existencia de un compromiso del Gobierno de cumplir los plazos para la ampliación de los aeropuertos de la Comunitat Valenciana 3
Autor: Fabra Part, Alberto (GP) (Número de expediente 181/001009).
- Motivo por el que resulta inasumible para el ministerio el denominado Vial de Jove en la ciudad de Gijón 5
Autor: Fernández González, María Mercedes (GP) (Número de expediente 181/000112).
- Análisis que ha llevado a cabo el Gobierno para asegurar que se están llevando prácticas profundamente desleales entre empresas ferroviarias y que se debe proteger a Renfe 8
Autor: Rodríguez de Millán Parro, María José (GVOX)
Mejías Sánchez, Carina (GVOX)
Flores Juberías, Carlos (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
(Número de expediente 181/000359).
- Razones por las que el Gobierno no cumple lo aprobado el día 13/06/2024 en el Pleno del Congreso con ocasión del debate de una moción sobre la autopista del Atlántico, que le instaba a elaborar un estudio sobre las vías jurídicas para la anulación de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

prórroga y la valoración de los costes económicos que tendría para el Estado la asunción de la gestión directa de la AP-9	10
Autor: Delgado Arce, Celso Luis (GP) (Número de expediente 181/000966).	
— Medidas que tiene previsto desarrollar el Gobierno para continuar promoviendo el uso de ferrocarril como alternativa sostenible	12
Autor: López Zamora, Cristina (GS) (Número de expediente 181/000979).	
— Actuaciones que se han realizado y que están previstas para la mejora de la línea ferroviaria entre Mérida y Puertollano	14
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS) (Número de expediente 181/000980).	
— Mejoras que prevé implementar el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el tramo Manresa-Barcelona, así como en el conjunto de la línea R4	16
Autor: Verdejo Vicente, Ferran (GS) (Número de expediente 181/000981).	
— Razón por la que el Gobierno ha concedido más de 1000 millones de euros en préstamos a Marruecos, Egipto y Arabia Saudí para la fabricación de trenes o la modernización de parte de sus infraestructuras ferroviarias mientras en España se acumulan averías, retrasos y falta de inversión en nuestra red ferroviaria	19
Autor: Mejías Sánchez, Carina (GVOX) Flores Juberías, Carlos (GVOX) Rueda Perelló, Patricia (GVOX)	
(Número de expediente 181/000996).	
— Forma en la que se va a compatibilizar la tarifa plana de Renfe anunciada para el próximo mes de julio con el sistema de integración tarifaria en el transporte público de Cataluña	21
Autor: Granollers Cunillera, Inés (GR) (Número de expediente 181/000998).	
— Objetivo que quiere conseguir el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con el nuevo mapa concesional	25
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS) (Número de expediente 181/001002).	
— Importe transferido a la comunidad autónoma y a los municipios de Andalucía, y en concreto de Málaga, como ayudas al transporte en el año 2024, número de jóvenes españoles que se han registrado para beneficiarse de dichas ayudas en el total de Andalucía y de Málaga, número de viajeros y de viajes realizados, así como usuarios que se han beneficiado de abonos y títulos multiviaje de Cercanías o autobús	27
Autor: López Cano, Ignacio (GS) (Número de expediente 181/001004).	
— Planificación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para la línea de alta velocidad en los tramos Venta de Baños-Burgos y Burgos-Vitoria	29
Autor: Peña Camarero, Esther (GS) (Número de expediente 181/001005).	
— Cronograma de actuaciones que maneja el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para ejecutar en tiempo cada una de las inversiones previstas en la red básica del corredor del Atlántico en Castilla y León que tienen que estar operativas en 2030: conexión León-Galicia a través del Lazo del Manzanal; línea Madrid-Ávila-	

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Valladolid; línea Fuentes de Oñoro-Salamanca-Media del Campo; y la línea convencional Valladolid-Burgos-Vitoria 31

Autor: Palencia Rubio, Héctor (GP)
Rodríguez Calleja, Patricia (GP)
Ibáñez Hernando, Ángel (GP)
Moneo Díez, María Sandra (GP)
Muñoz de la Iglesia, Ester (GP)
Franco González, Silvia (GP)
Marcos Ortega, Milagros (GP)
Paniagua Núñez, Miguel Ángel (GP)
Bermúdez de Castro Fernández, José Antonio (GP)
Moro Almaraz, María Jesús (GP)
Martín García, Pedro Samuel (GP)
Pérez Coronado, Pablo (GP)
Cuesta Rodríguez, María del Socorro (GP)
Cabezón Casas, Tomás (GP)
Cantalapiedra Álvarez, María de las Mercedes (GP)
Carazo Hermoso, Eduardo (GP)
Velasco Morillo, Elvira (GP)
Ramajo Prada, Óscar (GP)

(Número de expediente 181/001008).

— Planes que tiene el Gobierno para las conexiones ferroviarias de Soria 34

Autor: Cabezón Casas, Tomás (GP) (Número de expediente 181/001010).

— Planificación del Gobierno para la mejora de frecuencias de los trenes en la red de Cercanías de la provincia de Sevilla 36

Autor: Cruz-Guzmán García, María Soledad (GP) (Número de expediente 181/001011).

— Fecha prevista por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para la finalización de las obras de la autovía A-12 en el tramo entre Santo Domingo de la Calzada-Villamayor del Río 39

Autor: Merino Martínez, Javier (GP) (Número de expediente 181/001022).

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

PREGUNTAS:

— EXISTENCIA DE UN COMPROMISO DEL GOBIERNO DE CUMPLIR LOS PLAZOS PARA LA AMPLIACIÓN DE LOS AEROPUERTOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA.

AUTOR: FABRA PART, ALBERTO (GP)

(Número de expediente 181/001009).

La señora **PRESIDENTA**: Muy buenos días.

Comenzamos esta sesión de la comisión de preguntas de control al Gobierno.

En primer lugar, si les parece, en función de las preguntas presentadas, damos la bienvenida al secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo para que conteste a la primera pregunta que, en este caso, será la número 13, del señor Fabra Part, del Grupo Popular, por un tiempo de cuatro minutos.

Muchas gracias y bienvenidos.

El señor **FABRA PART**: Muchas gracias, presidenta.

Bienvenido, secretario general. Hoy tiene usted la oportunidad de visitar el Congreso de los Diputados y atender nuestras preguntas. Le hemos sacado del ministerio para que pueda venir aquí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 4

La pregunta es muy sencilla: ¿qué compromiso y planificación tiene el Gobierno para los aeropuertos de la Comunidad Valenciana?

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

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

Gracias, señor Fabra, entre otras cosas, por sacarme un poco del ministerio, porque de vez en cuando viene bien que nos dé el aire.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y AENA, el gestor de la red aeroportuaria pública, mantienen un compromiso de calidad y mejora constante en las infraestructuras aeroportuarias de todos los aeropuertos de la red y, como no puede ser de otra manera, de los aeropuertos de la Comunidad Valenciana. En la actualidad, tanto el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández como el de Valencia cuentan ya con unas instalaciones modernas, seguras y con capacidad suficiente y precios competitivos para la demanda de tráfico aéreo que soportan y para garantizar las necesidades de movilidad de los ciudadanos en las áreas de influencia de esos mismos aeropuertos. El gestor aeroportuario realiza la planificación de las infraestructuras y sus actuaciones inversoras de acuerdo con las necesidades operativas y la demanda de tráfico prevista para ellas, cumpliendo además con los niveles de calidad y seguridad y con las condiciones de servicio que el marco regulatorio les obliga a alcanzar. En ese sentido, el Documento de Regulación Aeroportuaria, el DORA, contempla el programa de inversiones que deben ejecutar en periodos quinquenales todos los aeropuertos de la red de AENA, entre los que están el aeropuerto de Alicante y el de Valencia.

Además, yo querría destacar que AENA está comprometida con que el dimensionamiento de las infraestructuras aeroportuarias esté vinculado al comportamiento de la demanda de tráfico aéreo, de manera que, cuando la evolución de este justifica la ejecución de nuevas inversiones, estas se lleven a cabo con antelación suficiente. En este sentido, además, el gestor aeroportuario siempre ha garantizado la capacidad de los aeropuertos, y una buena muestra de ello es que estas dos infraestructuras no han llegado a un nivel de saturación en ningún momento. La voluntad de AENA y del ministerio es dar respuesta a la demanda futura de ambos aeropuertos, siempre siguiendo criterios técnicos y, además, con respeto al medioambiente, y por ello se han analizado las necesidades de ambas infraestructuras con el fin de planificar las inversiones que corresponden en función de la evolución de la actividad.

En el caso del aeropuerto de Alicante, las actuaciones que están planificadas se centran básicamente en la ampliación del edificio terminal y en el área de movimiento, en lo que es la plataforma y las calles de rodaje del área de movimiento, y no se considera necesario hacer una actuación sobre la pista, ya que creemos que cuenta con capacidad operativa suficiente para atender la evolución de la demanda en los próximos años. La intención de AENA en estos momentos es avanzar en el proyecto constructivo de la ampliación de la terminal, así como en el trámite ambiental que tiene que cumplir, de manera que, una vez recogida en las inversiones correspondientes al próximo documento de ordenación aeroportuaria 2027-2031, se pueda proceder a su ejecución. En este sentido, el pasado enero AENA licitó ya la asistencia técnica de redacción del proyecto de la adecuación del área de terminal y del área de movimiento, que incluía tanto la plataforma como las calles de rodaje del aeropuerto. El importe de esta licitación alcanza prácticamente los 20 millones de euros, 19 875 000 euros, permitiendo la redacción de este en el período de vigencia del actual DORA, el 2022-2026.

Para el caso del aeropuerto de Valencia, las actuaciones planificadas se centran en la ampliación también del edificio terminal y, esta vez sí, en el recrecido de la pista del aeropuerto. Asimismo, la intención de AENA es finalizar el diseño funcional previo al cual se hará la contratación de la asistencia técnica de redacción del proyecto de manera similar a la que se ha iniciado ya en el aeropuerto de Alicante, del que resultaría el proyecto de adecuación del edificio terminal del aeropuerto de Valencia para que, de esta manera, se puedan iniciar los trabajos de redacción del proyecto y comenzar con la tramitación ambiental y el inicio de obras en el próximo período del DORA, 2027-2031. Ambas actuaciones, tanto las que tienen que ver con el aeropuerto de Alicante como las que tienen que ver con el aeropuerto de Valencia, tienen como objetivo atender la demanda futura de tráfico, mejorar la calidad del servicio y ganar eficiencia en la operativa.

Creo que puedo contestarle que el compromiso del Gobierno con las necesidades de los aeropuertos de la Comunidad Valenciana es firme.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 5

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor secretario general. Tiene turno de réplica el señor Fabra.

El señor **FABRA PART**: Gracias, secretario general, pero perdone que discrepe, porque creo que los números no avalan la contestación que usted ha dado.

La previsión de pasajeros que había en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 contemplaba unos datos que se han superado en una cantidad muy importante. Preveía que para el aeropuerto de Valencia el número de pasajeros en el año 2026 fuera de 8450 000. El año pasado, el año 2024, el número de pasajeros fue de 10810 000, un incremento del 28 % con respecto a las previsiones. En el de Alicante, tres cuartos de lo mismo. El DORA preveía 15 millones de pasajeros en el año 2026 y en el 2024 ya hubo 18400 000, fue el aeropuerto que más creció dentro de la red de AENA de todos los aeropuertos españoles. Esto nos preocupa, porque vemos que las previsiones que ustedes hacen se ven sobrepasadas por la realidad; además, si lo acompañamos con cuestiones que afectan a la Comunidad Valenciana, nos hacen ver que tampoco son ágiles en cuanto a la gestión, y le pongo el caso de las ayudas de la dana: el 46 % de las ayudas de la dana dependientes de la comunidad autónoma ya han sido ofrecidas a los ciudadanos, y por parte del Gobierno solo el 8 %. Eso nos hace ver que por parte de este Gobierno no hay una sensibilidad ni hacia los ciudadanos ni hacia las necesidades de la Comunidad Valenciana.

Además, ustedes son artistas a la hora de hacer anuncios que luego no cumplen, como las catorce unidades de salud mental que hace cuatro meses dijeron que iban a ofrecer a los ciudadanos afectados por la dana y de las que lo único que sabemos es que esas catorce han pasado a nueve, pero que no se ha puesto ninguna marcha. Es decir, anuncian, no ejecutan, hacen malas previsiones y, además, no tienen fortaleza parlamentaria para afrontar unos presupuestos en los que den respuesta a las necesidades que los ciudadanos puedan tener, como es el caso de la Comunidad Valenciana y los aeropuertos de Alicante y de Valencia, y esto implica muchas pérdidas económicas. Le voy a dar un dato del Consejo de Cámaras de Comercio de la Comunidad Valenciana: si no se hace la ampliación del aeropuerto de Valencia —que no me ha dado fechas de cuándo pueden empezar los trabajos— podría tener una pérdida aproximada de unos 930 millones de euros al año hasta el año 2030, lo que supondría una pérdida de 17 500 empleos anuales, sabiendo que, además, la capacidad máxima prevista en el DORA ya está superada. En cuanto al aeropuerto de Alicante, estaríamos igual. El informe del Consejo de Cámaras habla de unas pérdidas de 785 millones de euros anuales y de 14 765 empleos.

Como ve, la Comunidad Valenciana, quiere seguir aportando crecimiento y fortaleza económica a nuestro país, pero para eso necesitamos que el Gobierno de España crea realmente en la Comunidad Valenciana y apueste por las infraestructuras de nuestra región.

Sobre el aeropuerto de Castellón, del que le tengo también que preguntar, sabe —lo hemos estado hablando— que no es un aeropuerto de la red de AENA, sino que es un aeropuerto de titularidad y gestión de la comunidad autónoma. A pesar de esa circunstancia, creo que las conversaciones deben ser continuas porque, al fin y al cabo, puede ofrecer capacidad a los turistas que lleguen a nuestra ciudad, con el consecuente incremento económico para la provincia y también para la región.

Espero, secretario general, que tenga en cuenta las necesidades de los aeropuertos de la Comunidad Valenciana y que apueste realmente por nuestra región.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor secretario general. Terminamos su turno. **(Pausa)**.

— MOTIVO POR EL QUE RESULTA INASUMIBLE PARA EL MINISTERIO EL DENOMINADO VIAL DE JOVE EN LA CIUDAD DE GIJÓN.

AUTOR: FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, MARÍA MERCEDES (GP)

(Número de expediente 181/000112).

La señora **PRESIDENTA**: Damos la bienvenida a la secretaria general de Transporte Terrestre.

Continuamos con el orden del día tal y como estaba previsto. Les recuerdo también que hay traducción solicitada y que así se dará servicio en toda la sesión.

Continuamos con la pregunta número 1, de la señora Fernández González, del Grupo Parlamentario Popular, que tiene la palabra por cuatro minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 6

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora secretaria general de Transporte Terrestre, doña Marta Serrano, por lo que se refiere en Asturias y, particularmente, en Gijón a los accesos al puerto de interés nacional del Musel, importantísimo para el desarrollo de nuestra comunidad autónoma e igualmente de la ciudad, ustedes no han dicho una sola verdad; llevan engañando a los gijoneses durante años y quiero recordar también que llevan siete años en el Gobierno. El 9 de mayo de 2023 el Consejo de Ministros aprobaba la autorización del contrato del Vial de Jove. El 9 de mayo de 2023 era veinte días antes de la celebración de las elecciones autonómicas y municipales: un engaño. El día 10 de mayo la entonces ministra de Transportes dijo que el Vial de Jove era ya una realidad: otro engaño. Y conocedores de que el engaño iba a perpetuarse, todos los actores entremezclaron su parte en este. El director general de Carreteras, que sigue siendo el mismo en la actualidad, dio tanto el aval al proyecto como lo desautorizó, siendo el mismo que había llevado al Consejo de Ministros. Pero ¿ustedes qué llevan a los Consejos de Ministros? ¡En manos de quién estamos! Un contrato se aprueba en el Consejo de Ministros y posteriormente es revocado porque dicen que hay dudas para su ejecución. El 24 de enero de 2024 en la mesa de contratación ya hubo problemas; el 26 de febrero de 2024 optaron por un aplazamiento, y el 21 de marzo de 2024 el director general de Carreteras optó por suspender y no adjudicar el contrato.

Yo quiero por ello preguntarle, señora secretaria general, por qué han engañado ustedes tanto, y tantas personas en el ministerio, a los gijoneses y a los asturianos.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la señora secretaria general.

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

Buenos días a todos y a todas.

Yo creo que lo que se ha hecho en el Ministerio de Transportes con respecto al Vial de Jove es ser estrictos con la aplicación de la normativa y, por tanto, el desistimiento del que usted habla, que se produjo en marzo de 2024, tiene unas razones técnicas fundadas que se han descubierto o se han ido analizando a lo largo de los años. Este desistimiento no es un capricho ni del director general de Carreteras ni de ninguno de los miembros del equipo del ministerio. Usted tiene un informe justificativo sobre por qué se desiste, con fecha de 21 de marzo, en el que se concluye que son razones de interés público las que aconsejan adoptar la decisión de no adjudicar las obras y se recomienda reorientar la actuación hacia un diseño de trazado de superficie. En la plataforma de contratación del Estado tiene usted toda la documentación, tiene usted el informe de desistimiento firmado por el director general de Carreteras, así como todos los documentos anejos que lo sustentan. Yo le invito de verdad a que lo consulte, porque es una información que está publicada en la web del ministerio.

Por otro lado, el secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible mantuvo una reunión el pasado mes de octubre tanto con el Ayuntamiento de Gijón, con su alcaldesa, como con el consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios del Gobierno del Principado de Asturias y con la delegada del Gobierno allí, donde se presentó el proyecto de acceso al puerto del Musel por el Vial de Jove y la humanización de la avenida Príncipe de Asturias para convertirse en un eje peatonal y ciclista, dando cumplimiento al compromiso que se adquirió tanto con el Ayuntamiento de Gijón como con el Principado. Ante el rechazo de esta propuesta, que para nosotros es la más lógica, la más eficaz y la más razonable para realizar por parte tanto del Ayuntamiento como del Principado, el secretario de Estado y el ministerio en su conjunto tenemos plena disponibilidad para buscar otras alternativas, teniendo en cuenta que el nuevo proyecto deberá comenzar su tramitación desde el principio. Tal y como indicó el secretario de Estado, el consenso con el ayuntamiento, el Principado de Asturias y el mismo ministerio hubiese hecho posible que la licitación de este proyecto se hubiera podido realizar a lo largo del año 2025.

En cualquier caso, me gustaría manifestar que el compromiso de este Gobierno con Asturias es firme y que buscará una solución que beneficie a los asturianos y a las asturianas con el máximo consenso.

Gracias.

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

Tiene la palabra la señora Fernández.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 7

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora secretaria general, sigue la senda de la falsedad, de la mentira y del engaño. ¡Claro que conocemos el informe al que usted hace referencia! Lo conocemos perfectamente. Pero he de decirle que la desestimación del contrato que ustedes llevaron al Consejo de Ministros —poco respeto, desde luego— se basa fundamentalmente en tres informes. Primero, en el informe del Banco Europeo de Inversiones, que, que sepamos, no es el organismo competente para decir que no a una obra de infraestructuras en la ciudad de Gijón, en Asturias. El banco —presidido, por cierto, por la señora Calviño— hizo en febrero-marzo un informe desestimatorio. ¡Pues ya me contará usted! La Intervención no hizo ninguna objeción, ningún reparo se propuso a la obra. Las anualidades estaban perfectamente ajustadas y el informe de Intervención perfectamente elaborado y firmado por la ministra y por el secretario de Estado.

Segundo, el informe de Geoconsult de marzo de 2024, al que tenemos un acceso parcial. Claro, cuando ustedes dijeron que no fue el 21 de marzo de 2024. Quiero decirle que los informes prácticamente se hicieron días antes del rechazo por parte del secretario de Estado, que calificó la obra como de no viable. Es la historia de un engaño. Seguramente ustedes quieren dinero para el separatismo y por eso nos lo quitan a los asturianos y a los gijoneses en este caso en particular. Y, desde luego, no hubo ni ceses ni dimisiones; nos parece una vergüenza la tramitación de esta obra y las consecuencias inmensas que tiene para la ciudad de Gijón, tanto para el puerto y sus accesos, y por tanto la riqueza, como para los vecinos de Jove, que van a seguir soportando el tránsito de vehículos ligeros, pero sobre todo de vehículos pesados, que son más de mil vehículos al día. Y ustedes que predicán el aire limpio, verde, etcétera, cuando lo tienen que llevar a la práctica no lo hacen.

Finalizo diciéndole que el 24 de febrero de 2025 se publica en el *BOE* que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental determina que no es posible saber si se somete o no este proyecto a la evaluación de impacto ambiental. Sinceramente, otra mentira, otra paralización y otro retraso. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Obviamente, el BEI no es un órgano que pueda dictar de ninguna manera la política de este país, pero sí es un órgano consultivo interesante. Nosotros le solicitamos financiación concretamente para este proyecto. La respuesta del Banco Europeo de Inversiones, que hizo una evaluación del proyecto y elaboró un informe con fecha 21 de febrero, es que cuestiona la viabilidad no solo económica sino todas las incertidumbres que presenta la ejecución del falso túnel y señala como posible estrategia, precisamente, la mejora de la rentabilidad del proyecto con la opción de ir en superficie. No solo eso, este tema es recurrente y yo creo que tengo el deber de recordar algunos de los riesgos ciertos sobre la integridad de las edificaciones existentes en la zona. A ustedes parece que les da igual con tal de hacer ruido, pero la realidad es que cuando hemos ido profundizando en los estudios hemos visto que la ejecución del Vial de Jove podría afectar gravemente a las viviendas de la gente que precisamente usted cita. **(La señora Fernández González: No es verdad, no es verdad).** Bueno, tenemos ciertas experiencias con el PP al mando aquí, en Madrid, haciendo túneles en zonas donde no se deben hacer y afectando gravemente a viviendas, y no queríamos en ningún caso que eso mismo les pasara a los habitantes de Gijón. Por tanto, se planteó realizar un vial en superficie. Es un proyecto en el que se integran el bulvar urbano y la adecuación de la avenida del Príncipe de Asturias —como le he indicado—. Se encuentra en marcha por parte del Ministerio de Transportes, y podría haber sido aprobado este año y licitadas las obras correspondientes si existiera consenso suficiente. No obstante, nosotros, el ministerio, seguimos abiertos —y el secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible lo ha manifestado en distintas ocasiones— a encontrar una solución que pudiera satisfacer a los ciudadanos de Gijón y a las distintas Administraciones. Por supuesto, solo puedo reiterar nuestro compromiso con el desarrollo del Vial de Jove, que es firme, y buscaremos una solución con el máximo consenso que beneficie a los asturianos y a las asturianas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 8

- **ANÁLISIS QUE HA LLEVADO A CABO EL GOBIERNO PARA ASEGURAR QUE SE ESTÁN LLEVANDO PRÁCTICAS PROFUNDAMENTE DESLEALES ENTRE EMPRESAS FERROVIARIAS Y QUE SE DEBE PROTEGER A RENFE.**

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

MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)

FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)

(Número de expediente 181/000359).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la siguiente pregunta, del Grupo Parlamentario VOX, y tiene la palabra la señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Bienvenida, secretaria general.

Como vengo de Barcelona, tengo la tentación de cambiar la orientación de esta pregunta y preguntarle directamente qué piensa usted de la situación que hemos vivido los catalanes estos últimos días con respecto a los trenes de cercanías y de alta velocidad. Me ahorraré el tema porque lo traeré a colación más tarde.

Ciñéndome a la pregunta que le he formulado, me gustaría saber —como consecuencia de esos habituales excesos verbales que tiene el ministro y tras siete años de gobierno— qué análisis ha llevado a cabo el Gobierno para asegurar, y afirmarlo abiertamente en una entrevista en la radio, que las empresas concesionarias que concurren junto con Renfe en la explotación de las líneas del AVE están llevando a cabo prácticas profundamente desleales. Me gustaría saber exactamente en qué se basan ustedes, qué análisis han hecho, más teniendo en cuenta que el ministro ha amenazado con denunciar ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia las prácticas de estas empresas, empresas que han contribuido en buena medida a facilitar el acceso a los servicios de alta velocidad a las personas más vulnerables y con recursos menores.

Me gustaría saber exactamente en qué análisis se han basado ustedes para hacer estas afirmaciones. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la señora secretaria general.

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

El mercado ferroviario está liberalizado y en el Ministerio de Transportes trabajamos a diario precisamente para ofrecer a toda la ciudadanía un transporte ferroviario sostenible y de calidad, y esto pasa porque este mercado liberalizado funcione con transparencia y sin prácticas desleales. Dada su pregunta, le diré que creo que en el ministerio tenemos la responsabilidad de que el mercado ferroviario, liberalizado o no, funcione de la mejor manera posible. Pero me gustaría aprovechar esta comparecencia para hacer una reflexión sobre el proceso de liberalización ferroviario que se ha llevado a cabo en España, que es uno de los más potentes de Europa y que —como ya ha venido señalando mi ministro, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible en diferentes ocasiones— ha traído cosas positivas, que nosotros no negamos, de verdad, somos firmes creyentes en que ha traído cosas positivas: ha aumentado la oferta de servicios ferroviarios en los principales corredores ferroviarios del país y ha reducido los precios, tal y como señala en cada uno de sus informes la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. En definitiva, creo que ha traído al ferrocarril a una parte de la sociedad que antes no contemplaba usarlo, ya fuera por el precio que tenía, porque no tenía suficientes servicios o por cualquier otra razón. Ahora mismo el ferrocarril está encima de la mesa y es uno de los modos de transporte preferidos por toda la ciudadanía española.

En estos años de liberalización podemos hacer un balance positivo, y además los resultados que arrojan los informes de la CNMC así nos lo reflejan: en las líneas en competencia la demanda ha crecido alrededor de un 50 % —un pelín más, un 51 %—, mientras que la oferta de plazas ha crecido un 61 %; es decir, que va bastante alineada la demanda con la oferta. Sin embargo, lo que también sabemos —y creo que es también un tema que debería preocuparnos como Gobierno y deberíamos preocuparnos como Estado— es que los ingresos no han crecido en la misma proporción. Se han producido importantes reducciones en los ingresos medios por viajero, en los ingresos medios por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 9

persona transportada. Le pongo un ejemplo, todavía con resultados provisionales, de los servicios comerciales de Renfe Viajeros para el año 2024: en el año pasado, un total de 35,2 millones de viajeros optaron por AVE, AVLO, Alvia, Euromed e Intercity, es decir, por los servicios comerciales de alta velocidad de la empresa Renfe. Ese dato representa un incremento de aproximadamente el 14 % respecto al año anterior, lo que es un dato muy positivo; de verdad, nosotros estamos convencidos de que esa respuesta de la ciudadanía es muy positiva. A eso se suma que la compañía puso en marcha con éxito el Plan para la Generación de Valor y Mejora de la Eficiencia, precisamente para mejorar la competitividad de la compañía. Pero lo que nos ha traído esto es que el Área de Servicios Comerciales arrojó una pérdida de 45 millones de euros en el año 2024, que son inferiores a los 70 que arrojó en 2023, pero que además es una realidad que no solamente afecta al Grupo Renfe, ya que, por lo que sabemos y por lo que las empresas han ido contando otros años, todas las empresas que ahora mismo están participando en el mercado liberalizado están en pérdidas, tienen resultados negativos a final de año. Por tanto, el incremento de costes por mayor oferta, junto con el escaso crecimiento de los ingresos, ha dado lugar a un importante desequilibrio económico entre las empresas operadoras, llevando a una pérdida de margen en dichas empresas. Esa realidad, además, no ha sido única en España, ha ocurrido también en Italia o en Francia, por ponerle dos ejemplos. Y como en el Ministerio de Transportes tenemos el compromiso de tener un servicio de calidad, tenemos que velar por que el servicio sea fiable, que sea realmente sostenible en el tiempo y que además la competencia entre los corredores liberalizados, entre las distintas empresas que están operando pueda suceder sin poner en riesgo y sin que haya competencia desleal o posibles prácticas desleales; en cualquier caso, sin poner en riesgo la prestación de los servicios.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Mejías Sánchez.

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

Secretaria general, algunos de los datos que usted me da no me acaban de cuadrar. Es cierto que la liberalización del servicio ferroviario ha sido muy favorable, sobre todo para los usuarios habituales, porque les permite elegir entre compañías, entre operadoras; porque ha incrementado sustancialmente la oferta de plazas; porque ha hecho una adaptación a la baja de las tarifas en más de un 40 %; porque eso ha facilitado precisamente el incremento de la demanda; pero también estas empresas competidoras han mejorado muchísimo los servicios.

Pero, de los datos que usted me da, en el último informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia dice justamente lo contrario de lo que señala usted. Dice: los consumidores obtuvieron un excedente de 343 millones gracias a la competencia entre compañías; ADIF y Alta Velocidad aumentaron en 148 millones la recaudación por cánones en los corredores liberalizados con respecto a 2019, y los pasajeros que utilizaron los servicios de alta velocidad superaron los 31 millones, 10 millones más que en el año 2019. Es cierto que era un momento en el que todavía no estábamos en situación de recuperarnos de la crisis del COVID, pero sí que la cuota del tren frente al avión incrementó más de un 85 % los corredores con la competencia.

Exactamente, no acabo de entender de dónde han sacado ustedes esa idea de que las prácticas son profundamente desleales, puesto que la propia empresa Renfe comercializa pasajes a través de una de las filiales, AVLO, que están prácticamente al mismo nivel que los que comercializan las otras operadoras. Entonces, no entendemos por qué generar este tipo de conflictos con operadoras que están trabajando en España, conflictos que solamente podemos achacar a estos excesos verbales del ministro que no tienen ninguna justificación en datos y que, además, le han llevado no solo a generar conflictos con operadoras ferroviarias, sino también con compañías aéreas. Hace pocos días tuvimos una comparecencia para hablar del problema que se había generado con las tarifas aeroportuarias y la empresa que operaba en determinados aeropuertos españoles. Yo no entiendo por qué hay este desfase de cifras entre lo que usted nos cuenta y lo que en realidad dice la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y ustedes amenazan con interponer demandas o solicitar acciones por parte de la Comisión para evitar estas prácticas desleales cuando una misma compañía que pertenece también a Renfe realiza exactamente las mismas prácticas. Creo que deberíamos ser más suaves, evitar este tipo de conflictos que solo llevan a la creación de tensiones gratuitas y, sobre todo, ser mucho más contenidos en los excesos verbales, que proceden del ministro.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 10

- **RAZONES POR LAS QUE EL GOBIERNO NO CUMPLE LO APROBADO EL DÍA 13/06/2024 EN EL PLENO DEL CONGRESO CON OCASIÓN DEL DEBATE DE UNA MOCIÓN SOBRE LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO, QUE LE INSTABA A ELABORAR UN ESTUDIO SOBRE LAS VÍAS JURÍDICAS PARA LA ANULACIÓN DE LA PRÓRROGA Y LA VALORACIÓN DE LOS COSTES ECONÓMICOS QUE TENDRÍA PARA EL ESTADO LA ASUNCIÓN DE LA GESTIÓN DIRECTA DE LA AP-9.**

AUTOR: DELGADO ARCE, CELSO LUIS (GP)
(Número de expediente 181/000966).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 3, del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Delgado Arce.

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

Señora secretaria general, ¿por qué el Gobierno no ha elaborado el estudio sobre las vías jurídicas para la anulación de la prórroga y la valoración de los costes económicos que tendría para el Estado la asunción de la gestión directa de la autopista AP-9?

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Señor Delgado, yo creo que usted, como parlamentario gallego con dilatada experiencia, es conocedor de sobra y en profundidad de los asuntos en materia de transportes que afectan a Galicia y, en especial, a la situación de la AP-9. En el último año, además, ha debatido sobre esta infraestructura con el ministro de Transportes, en particular en la comparecencia del pasado mes de octubre celebrada en el Pleno. Y lo que yo le voy a decir ahora no va a variar sustancialmente de lo que ya se les contestó sobre este asunto, porque, obviamente, mi respuesta coincide absolutamente con la posición del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

Como usted sabe, la situación actual de la autopista AP-9 se explica en toda su amplitud en una serie de decisiones adoptadas por un Gobierno del Partido Popular entre los años 2000 y 2003, cuando gobernaba el señor Aznar, decisiones que por motivos de índole jurídica y económica es muy complejo revertir. La primera es la modificación de la concesión en el año 2000, que supuso el otorgamiento de una prórroga que llevó a la ampliación del plazo de la concesión veinticinco años más, desde agosto del año 2023 —cuando habría tenido que acabar la concesión de la AP-9 si ustedes no hubieran realizado esta modificación— hasta agosto de 2048, pasando su duración de cincuenta a setenta y cinco años; es decir, aumentándola en un 50 %. Es una decisión adoptada por su partido —por un Gobierno de su partido— que suponía prolongar veinticinco años más la carga que supone el pago del peaje para los usuarios y usuarias de esa infraestructura y para el tejido empresarial gallego. En definitiva, una decisión que, si no se hubiera adoptado, habría supuesto que la finalización del peaje de esta autopista se hubiera dado hace dos años, y no estaríamos discutiendo este tema a día de hoy.

La segunda decisión que adoptó el Gobierno de su partido en el año 2003 fue privatizar la autopista y vender esta concesión que en su momento pertenecía a la Empresa Nacional de Autopistas, empresa pública. Se vendió la totalidad de acciones de Enausa a las concesionarias Audasa, Ucalasa, Audenasa y Autoestradas de Galicia. Esas decisiones, que se tomaron entre los años 2000 y 2003, son las que nos tienen preguntándonos una y otra vez por qué la AP-9 es la autopista con mayor duración que tenemos ahora mismo en España, con un contrato concesional de una duración total de setenta y cinco años y unas tarifas establecidas —de nuevo, establecidas por ustedes— que deben cumplirse, no siendo viable en la actualidad el rescate de la concesión precisamente por el altísimo volumen de gastos que ello conllevaría, inasumibles ahora mismo por el Estado, porque tendría unos efectos lesivos muy importantes.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra el señor Delgado Arce.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 11

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

El Gobierno que preside desde hace siete años Pedro Sánchez no está respetando la división de poderes, ninguneando a las Cortes Generales y despreciando también las demandas unánimes del Parlamento de Galicia. Ningunea al Congreso, porque incumple la moción que fue aprobada el 13 de junio de 2024 por el Pleno del Congreso con ocasión de un debate justamente sobre la autopista del Atlántico; un texto transaccionado entre nuestro grupo y el Grupo Mixto que incluía la necesidad de encargar por parte del Gobierno un estudio para explorar las vías jurídicas de la anulación de la prórroga y evaluar los costes económicos que tendría para el Estado la asunción de la gestión directa. Ningunea también las iniciativas legislativas y no legislativas aprobadas por unanimidad de los diputados que forman el Parlamento de Galicia, incluidos los nueve diputados socialistas. Le pongo dos ejemplos muy recientes. Uno, el 25 de septiembre de 2024, una proposición no de ley aprobada por unanimidad en el Parlamento de Galicia en el mismo sentido que acabo de mencionar. El segundo, este mismo año, el 26 de febrero: el Pleno del Parlamento de Galicia aprueba por unanimidad una proposición no de ley instando a que no se bloquee la transferencia de la AP-9 a Galicia e instando la realización de este estudio. Y este fin de semana hemos tenido el congreso del Partido Socialista de Galicia-PSOE, en Santiago de Compostela, y allí el señor Besteiro ha prometido llegar a la liberación de los peajes. Pero son palabras vacías, son mentiras, como las que pronunció este mismo señor en campaña electoral siendo candidato, cuando enarboló como gran bandera para intentar atraer el voto de la gente —luego se quedó solo en nueve diputados— que con él la autopista sería gratuita, porque tenía el aval de Pedro Sánchez. ¡Pues vaya avalista!

Concluyo. Exigimos que cese el boicot —repito, el boicot— del Gobierno a la transferencia de la autopista AP-9 a Galicia. Hoy mismo, esta mañana, la Mesa del Congreso —que está reunida—, dominada por el PSOE y SUMAR, va a acordar la prórroga número veintitrés del plazo de presentación de enmiendas a la proposición de ley orgánica que vino aprobada por unanimidad del Parlamento Galicia y que pretendía la transferencia de la AP-9 a la Comunidad Autónoma de Galicia. Y son ya treinta y ocho prórrogas desde que Pedro Sánchez es presidente del Gobierno, porque en la pasada legislatura tuvimos también quince prórrogas.

El Parlamento de Galicia reclama, por supuesto por unanimidad, la transferencia —también los socialistas, insisto—, pero también reclama la gratuidad de la autopista, y para conseguir ese objetivo, que no es inmediato, de un día para otro, hay que dar algunos pasos. Tenemos que considerar los enormes gastos, los enormes costes que ya soporta hoy el Estado para financiar las actuales bonificaciones y los peajes en la sombra, pero también los que quedan hasta el fin de la concesión. Por ello, en este momento estamos ante una ocasión propicia para analizar estos costes económicos y los aspectos jurídicos de un rescate de la concesión. Porque también debemos tener en cuenta los efectos jurídicos y las consecuencias que podrán derivarse de los procedimientos de infracción abiertos en la Comisión Europea en relación con un posible incumplimiento de la normativa contractual en materia de concesión de autopistas en las dos prórrogas. Por cierto, secretaria general, no olvide que don Felipe González, socialista, prorrogó durante diez años la concesión de esta autopista; veo que usted, como el ministro, es selectiva a la hora de suministrar información a la comisión.

Asimismo, la Xunta de Galicia ha facilitado el estudio de estos temas, porque ya encargó en junio de 2024, atendiendo a una petición del Parlamento de Galicia, un estudio sobre el coste pormenorizado de lo que podría suponer el rescate y otros escenarios de la transferencia y la propia gratuidad. Ese estudio ha sido puesto en septiembre de 2024 a disposición del ministerio, y cifraba un valor desde 526 millones de euros en el escenario simplemente de transferencia más las bonificaciones, y que podía llegar hasta los 2355 millones de euros en el supuesto más gravoso. Nosotros le urgimos una vez más a que elaboren este estudio; es que se lo está pidiendo el Parlamento de Galicia por unanimidad; es que se lo ha pedido el Congreso en una moción.

Y respecto a la liberación de los peajes, ustedes lo están haciendo en la circunvalación de Alicante, en la AP-7, y nosotros no tenemos nada en contra de que se haga ahí. ¿Por qué no se pueden liberar tramos de la autopista AP-9? ¿Es que acaso, por ejemplo, la liberación que se está solicitando del peaje entre Porriño y Vigo, que es también una demanda bastante generalizada en nuestra comunidad, no se puede atender? Al menos, podemos ir estudiando esta posibilidad. ¿O es que vamos a seguir con esta marginación por parte de su ministerio al noroeste peninsular en materia de peajes? Se liberan en otras comunidades y, sin embargo, en la nuestra los pagamos, y los más caros.

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

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Para terminar, tiene la palabra la señora secretaria general.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 12

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Termino rápidamente, que me queda poco tiempo.

Pese a las dificultades jurídicas y económicas para revertir la situación de la AP-9, en el ministerio estamos trabajando precisamente para rebajar la carga que supone la decisión adoptada por su Gobierno y estamos aplicando importantes reducciones del peaje, porque consideramos que es lo justo y que los ciudadanos gallegos tienen que ver aligerado el peso que supone el pago del peaje en una vía que articula la región. Por tanto, como somos conscientes de ello, en los últimos años se han puesto sobre la mesa, precisamente respondiendo a las demandas del territorio, distintos esquemas de reducciones de peaje hasta el final de la concesión, sin precedentes en esta y en el resto de autopistas de España. En total, desde 2018, los usuarios se han ahorrado más de 330 millones de euros; desde 2021, con el nuevo esquema de bonificaciones, 54 millones anuales; en total, 216 millones. Hemos puesto además sobre la mesa 154 millones para bonificaciones directas a los usuarios; 61 millones para la amortización de la cuenta de compensación con el objeto precisamente de evitar mayores incrementos, incrementos extraordinarios de las tarifas; 99 millones en los descuentos que se aprobaron en 2006, y más de 19 millones para limitar la subida de las tarifas desde 2023. Adicionalmente, gracias al acuerdo entre PSOE y BNG en 2021, se han materializado nuevas bonificaciones; son 27,6 millones de euros adicionales anualmente. Por tanto, en el Gobierno estamos claramente comprometidos en reducir esta carga y mejorar la vida de los ciudadanos de Galicia.

Muchas gracias.

— MEDIDAS QUE TIENE PREVISTO DESARROLLAR EL GOBIERNO PARA CONTINUAR PROMOVRIENDO EL USO DE FERROCARRIL COMO ALTERNATIVA SOSTENIBLE.

AUTOR: LÓPEZ ZAMORA, CRISTINA (GS)
(Número de expediente 181/000979).

La señora **PRESIDENTA**: Para la siguiente pregunta, la número 4, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora López Zamora.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias, presidenta.

Una previa a mi pregunta. Parece que el Partido Popular tiene la memoria muy frágil o quizá ellos sí que la tienen selectiva, porque fue una presidenta del Partido Popular la que directamente bloqueó aquí la toma en consideración en relación con la AP-9. En esos momentos, con el Partido Popular, ni siquiera se podía debatir en el Congreso sobre la AP-9. Por lo tanto, por favor, un poco de rigor en los debates. **(Aplausos)**.

Muchísimas gracias a Marta Serrano por venir a esta comisión y, ahora sí, entro en mi pregunta. El ferrocarril es sin duda una de las opciones más sostenibles para la movilidad, especialmente en un contexto de crisis climática como la que vivimos, con necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Su capacidad para transportar grandes volúmenes de pasajeros y mercancías con un menor impacto ambiental en comparación con otros medios de transporte lo convierte en un pilar fundamental de las estrategias de movilidad sostenible. Sin embargo, para que su papel sea verdaderamente transformador es necesario abordar desafíos clave, como la inversión en infraestructuras, la integración con otros medios de transporte, la digitalización y la mejora de la competitividad. Como he comentado, el ferrocarril es un medio de transporte altamente eficiente en términos energéticos. Según diversos estudios, emite entre un 60 y un 90 % menos de CO₂ por pasajero/kilómetro que los automóviles o que los aviones. Además, su electrificación progresiva y el uso de energías renovables lo posicionan como una alternativa clave para reducir la dependencia de los combustibles fósiles. También somos conscientes de la falta de inversión y de apuesta por esta electrificación, y que ahora es difícil llevar conjuntamente todas las obras que están pendientes.

Pero más allá de todo esto y más allá de su impacto ambiental positivo, el ferrocarril contribuye a la cohesión territorial y al desarrollo económico al conectar regiones y facilitar el transporte de mercancías de manera eficiente. En un mundo cada vez más urbanizado, garantizar una red ferroviaria accesible y bien gestionada es fundamental para frenar la despoblación en zonas rurales y promover un desarrollo más equitativo. Promover el ferrocarril como medio de transporte sostenible es una necesidad urgente en la lucha contra el cambio climático, como he dicho, y también para la desigualdad territorial. Sin embargo, su éxito no dependerá solo de su capacidad para reducir emisiones, sino también de su capacidad para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 13

responder a las necesidades de la población, especialmente —y como antes he dicho— en las zonas rurales. Invertir en la mejora y modernización de las líneas ferroviarias existentes en estas áreas no solo garantizará una movilidad más justa y sostenible, sino que también contribuirá al desarrollo económico y social de muchas regiones que actualmente se encuentran en riesgo de despoblación. Y lo quiero dejar claro: potenciar el tren en determinados territorios no debe suponer nunca un freno para el desarrollo de otros proyectos de infraestructuras o movilidad. La planificación del transporte, la planificación de infraestructuras equilibrada y garantizada en todas las regiones y sectores de la sociedad puede beneficiar estas estrategias de movilidad.

Frente a todos estos desafíos, me gustaría conocer qué medidas tiene previsto desarrollar el Gobierno para continuar promoviendo el uso del ferrocarril como alternativa sostenible.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Señoría, en el ministerio compartimos, como no puede ser de otro modo, la apuesta por el ferrocarril como un medio de transporte eficaz, ecológico y una de las mejores alternativas para moverse por todo el Estado. Pero cuando se habla de servicios ferroviarios tenemos que ser muy cautos, por eso me voy a centrar básicamente en el impulso que estamos dando a las redes de cercanías, la mejora del transporte de mercancías, que siempre es el hermano olvidado del servicio ferroviario, y el desarrollo de nuevas infraestructuras ferroviarias, especialmente en los corredores atlántico y mediterráneo, siguiendo los reglamentos europeos.

En cuanto a cercanías, el Gobierno es perfectamente consciente de la importancia de los servicios de cercanías para la movilidad cotidiana de millones de personas. Por ello, estamos llevando a cabo actuaciones y modernización de los núcleos de cercanías, así como de sus servicios. Estas actuaciones incluyen: renovación de la flota de trenes, mejora de accesibilidad de estaciones, ampliación de la capacidad de las líneas, reestructuración de Renfe viajeros dando un mayor peso al área de servicios públicos, que hasta ahora no lo tenía. Estamos invirtiendo cerca de 4000 millones de euros en la compra de nuevos trenes destinados precisamente a la renovación integral de la flota que la compañía destina a la prestación de servicios públicos, básicamente cercanías y media distancia, a los servicios OSP. Esos nuevos trenes tendrán tecnología de última generación, lo que garantiza que tengan la mayor eficacia energética posible y un menor impacto ambiental. Además, estamos trabajando en la renovación de todas las estaciones de cercanías para hacerlas más accesibles. Somos conscientes de las necesidades de accesibilidad que había en las estaciones y estamos destinando fondos del PRTR —del plan de recuperación con fondos europeos— para la instalación de ascensores, rampas y otros elementos que facilitan el acceso a personas con movilidad reducida. Asimismo, estamos llevando a cabo proyectos muy importantes de ampliación de la capacidad de las líneas de cercanías más congestionadas, que es donde mayores problemas tenemos en la actualidad. En la Comunidad de Madrid se está trabajando en la duplicación de vías en varios tramos, lo que permitirá aumentar la frecuencia de los trenes. Puedo poner como ejemplo la cuadruplicación de vías que estamos realizando en la actualidad en Pinar de Las Rozas, en Madrid, que no solamente va a afectar a los cercanías, sino también a la media distancia que viene de Castilla y León. Estamos trabajando además en la mejora de dos estaciones —lo estamos sufriendo todos y todas—, las obras de Chamartín y también hemos empezado parcialmente las obras de Atocha. En Cataluña, estamos trabajando en el plan de rodalies; hemos invertido casi 2000 millones de euros en estos últimos cinco años en la infraestructura catalana y además estamos trabajando en los compromisos que tiene el Gobierno con rodalies para el periodo 2026-2030. Son actuaciones fundamentales para fomentar el uso del transporte público y reducir la congestión en las áreas metropolitanas.

Pero no solamente eso, desde el punto de vista de las mercancías, que son una pieza clave en la competitividad de nuestra economía y que sabemos además que estamos lejos de los objetivos europeos, se está trabajando precisamente en la iniciativa Mercancías 30 para impulsar una serie de medidas para mejorar la capacidad y la eficiencia del transporte de mercancías por ferrocarril. Con este plan buscamos elevar la cuota modal de mercancías por ferrocarril hasta un 10 % en el año 2030, intentando reducir al máximo las externalidades negativas que sabemos ya que tiene el transporte de mercancías por carretera: contaminación, ruido, accidentes, congestión, etcétera. Para lograr este objetivo, que es muy ambicioso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 14

porque ahora mismo estamos en torno al 4 % y supone más que duplicar esta cuota modal de mercancías por ferrocarril, estamos invirtiendo más de 8000 millones de euros en infraestructuras, en digitalización y en un plan de ayuda para las empresas, que son las principales sufridoras en este caso de los cortes de vías, de los cortes en infraestructura para poder reformarlas. Estas inversiones se están financiando en parte con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y en parte gracias a los presupuestos generales del Estado. Además, se está promoviendo la intermodalidad y la integración del transporte ferroviario de mercancías con otros modos de transporte —y voy terminando ya—, pero es que además estamos desarrollando las infraestructuras ferroviarias, especialmente en los corredores atlántico y mediterráneo. Como ustedes saben, se aprobó a finales de 2022 la Estrategia indicativa 2021/2026, que es una de las reformas incluidas en el PRTR, precisamente para un impulso de las infraestructuras ferroviarias, con más de 24 000 millones de euros, para aumentar nuestras prioridades de inversión en los próximos años y, sobre todo, para intentar establecer una distribución equilibrada entre lo que se invierte en alta velocidad y lo que se invierte en red convencional.

Poco más. Solamente quiero transmitirles que el Gobierno está firmemente comprometido con la promoción del uso del ferrocarril como alternativa sostenible.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— ACTUACIONES QUE SE HAN REALIZADO Y QUE ESTÁN PREVISTAS PARA LA MEJORA DE LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE MÉRIDA Y PUERTOLLANO.

AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)
(Número de expediente 181/000980).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ramos Esteban.

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

Hoy vengo a esta Cámara, como es habitual en mí, para hablar del tren de Extremadura. Hace muchos años —yo ya era diputado en Cámara—, los extremeños teníamos la sensación de que no teníamos el tren que nos merecíamos. Si alguien me pregunta si los extremeños siguen teniendo esa sensación voy a decir que, en parte, siguen teniendo esa sensación. Después de muchos años de abandono, sobre todo con el Partido Popular, los extremeños tenemos la sensación de que no tenemos el tren que nos merecemos. Tenemos el foco puesto permanentemente en el tren de alta velocidad, la línea que avanza con la construcción de todos aquellos tramos que con el Partido Popular se paralizaron, y es algo de lo que nos sentimos orgullosos, pero también es importante que se avance en las líneas convencionales, y creemos que en este tiempo se ha hecho un gran esfuerzo. Se está haciendo un gran esfuerzo en la línea Mérida-Sevilla. Por eso, queremos conocer de mano de la secretaria general todo aquello que está previsto hacerse en la línea Mérida-Puertollano.

Los extremeños venimos de una situación en la que hace muy poco seguíamos teniendo traviesas de madera; los extremeños venimos de una situación en la que no teníamos ni una línea electrificada; los extremeños venimos de una situación en la que considerábamos que no se nos trataba como merecíamos, que era como al resto de territorios. Por eso, es importante seguir reclamando al Gobierno de España que siga avanzando en todo lo que se está haciendo tanto en las líneas de alta velocidad como en las líneas de mercancías o como en las de tren convencional, pero es importante que los extremeños sepan que este es el Gobierno que más ha hecho por el tren de Extremadura, que este es el Gobierno que no ha parado de invertir, que este es el Gobierno que está invirtiendo en aquellas líneas en las que el Partido Popular no tenía previsto invertir, como la nueva estación del norte de Extremadura, como la línea electrificada del convencional entre Madrid y Naval Moral de la Mata, como la línea que se va a electrificar próximamente de Mérida-Puertollano o como la línea a Sevilla, como la línea de alta velocidad. Por eso, aunque los extremeños sigamos teniendo la sensación de que todavía nos queda mucho camino por recorrer, también es justo reconocer todo lo que se ha hecho.

Pedimos al Gobierno que no pare, porque los extremeños durante mucho tiempo hemos estado parados. Los extremeños hemos visto a lo largo de nuestra reciente historia cómo siempre se nos dejaba los últimos, y estamos cansados de esa situación. El Gobierno tiene que entender que cuando hay una avería en un tren de Extremadura lo vamos a sentir con mucha más sensación que otros territorios,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 15

porque seguimos teniendo la sensación de abandono. Sabemos que a día de hoy no es así; sabemos que este Gobierno, el Gobierno de Pedro Sánchez, está comprometido; sabemos que las líneas ferroviarias extremeñas están cambiando de forma muy considerable respecto a la situación que teníamos hace relativamente poco, y queremos que se siga haciendo. Por eso preguntamos por esta línea, a parte de seguir pidiendo que se impulse la mejora de los servicios ferroviarios que permitan que esos miles de millones que se están invirtiendo en infraestructuras extremeñas se puedan poner en valor.

Hace poco pedimos que hubiera un tren directo entre Cáceres y Badajoz, y que permitiera además, a partir de que se ponga en funcionamiento el baipás de Mérida, tiempos competitivos que nunca se podían conseguir. Sabíamos y sabemos que eso también es competencia de la Junta de Extremadura, por lo que voy a aprovechar, ya que tengo la palabra, para pedir al Gobierno de España, pero también para pedir a la Junta de Extremadura que deje de exigir al Gobierno de España lo que nunca exigió cuando gobernaba el Partido Popular a nivel nacional y que ponga dinero para que los servicios ferroviarios extremeños sean los que nos merecemos, que no se quiten de encima, como hacen siempre, las responsabilidades que también son suyas. Tenemos unas infraestructuras en las que el Gobierno ha invertido miles de millones y pedimos que la Junta sea también consecuente, porque nos da la sensación de que al mando de la Junta de Extremadura no hay nadie, solo alguien que simplemente puede pedir al Gobierno de España como lo podría hacer otro. Que pidan, pero que también hagan lo que está dentro de sus competencias.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Muchas gracias, señoría.

Me pregunta hoy por las actuaciones previstas de otra línea ferroviaria que une Extremadura con la Meseta, que une Mérida con Puertollano, que, obviamente, no forma parte de la red de alta velocidad. Sabéis —y está expresado por el presidente del Gobierno— que tenemos el compromiso de finalizarlo antes del año 2030, en línea con las regulaciones europeas relativas a la red básica de los corredores ferroviarios.

Con respecto a esta línea, el Ministerio de Transportes, a través de ADIF, tiene prevista la renovación integral del tramo entre Mérida y Puertollano, perteneciente a la línea ferroviaria de ancho convencional Ciudad Real-Badajoz, que, como usted sabe, es una de las más antiguas de España. En ese tramo se han movilizado hasta el momento 167 millones de euros con el fin de reforzar la fiabilidad de las infraestructuras e incrementar los niveles de confort en la línea. Son actuaciones que contribuyen a los objetivos de la planificación estratégica fijada por el ministerio, de acuerdo con la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, y que, a su vez, podrán ser cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER. En ese tramo, además, se están llevando a cabo trabajos de renovación de vía y de mejora de las instalaciones con la instalación de un sistema de señalización automática. Está prevista, además, la electrificación de la línea completa.

La línea Mérida-Puertollano, además, acaba de ser incluida por la Comisión Europea en el nuevo reglamento de la red TEN-T, dentro del corredor atlántico europeo, como una línea de su red básica para el transporte de mercancías. Es por ello por lo que ya venimos desde hace tiempo, no desde ahora, acometiendo obras de mejora de la misma. Siempre hemos entendido que esa es en realidad una línea transibérica. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia)**. Nos permite conectar Portugal y España, concretamente tráfico desde Lisboa-Sines hasta el arco mediterráneo, hasta Valencia, sin pasar por Madrid, lo cual facilita en gran parte los tráficos entre los dos frentes de la península ibérica. Esa línea será troncal de los futuros itinerarios de la autopista ferroviaria Valencia-Badajoz-Entroncamento y Madrid-Badajoz-Entroncamento-Oporto, que serán las primeras autopistas ferroviarias por vía convencional que traspasarán la frontera con Portugal, es decir, va a ser una infraestructura clave para las conexiones y para la conectividad, concretamente de Extremadura. Se trata de dos itinerarios con distintos puntos de partida, Valencia y Madrid, y con un tramo compartido entre Manzanares y Badajoz, y destinos diferentes en el país vecino, Entroncamento desde Valencia y Oporto desde el que se inicia en Madrid.

Es un itinerario por el que operadores logísticos, autoridades portuarias y empresas ferroviarias han mostrado mucho interés precisamente para implantar servicios ferroviarios. Una de las partes fundamentales que tenemos en cuenta en el ministerio es que, cuando estamos trabajando para implantar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 16

autopistas ferroviarias, exista el interés de las empresas que luego van a operar allí, precisamente para no hacer inversiones que luego no tengan un retorno a la sociedad. Por ello, ADIF trabaja con su homólogo luso, con Comboios de Portugal, para adaptar las infraestructuras al paso de remolques tipo B400 y propiciar precisamente que estos servicios de autopista ferroviaria se puedan dar en los dos itinerarios.

Actualmente, para identificar las necesidades de adecuación de las infraestructuras, se está redactando el proyecto de autopista ferroviaria en el tramo Badajoz-Manzanares, que permitirá conectar los servicios provenientes de Portugal con las autopistas ferroviarias Madrid-Valencia y Algeciras-Zamora. Hay prevista una inversión de un valor aproximado de 380 millones de euros, que son para la renovación total de la línea; para electrificación; para la ampliación de gálibos, que es fundamental a la hora de poder implementar autopistas ferroviarias; para la ampliación de apartaderos para trenes de 750 metros, y, por último, para la adecuación de los sistemas de seguridad y sus instalaciones acorde con los requisitos de interoperabilidad.

Le podría detallar todas las actuaciones que estamos llevando a cabo, que son muchas y amplias en toda la red, pero ya me quedo sin tiempo. Sí quiero terminar diciendo que está en marcha una batería importantísima de actuaciones en el corredor, con una inversión significativa ya movilizada y una inversión mucho mayor aún por movilizar, pero que ya está planificada. Nuestra convicción es que esta línea transversal, que va a mejorar las condiciones de conexión entre Portugal y la fachada mediterránea, está llamada a ser una conexión estratégica dentro de la política de desarrollo eficiente del transporte ferroviario en la Península.

Muchas gracias.

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

— MEJORAS QUE PREVÉ IMPLEMENTAR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRAMO MANRESA-BARCELONA, ASÍ COMO EN EL CONJUNTO DE LA LÍNEA R4.

AUTOR: VERDEJO VICENTE, FERRAN (GS)
(Número de expediente 181/000981).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día como número 6, que formula el diputado del Grupo Parlamentario Socialista, don Ferran Verdejo Vicente. Tiene la palabra.

El señor **VERDEJO VICENTE**: Gràcies, president.

Secretària general, gràcies un cop més per venir a la Comissió de Transport del Congrés.

Abans d'iniciar la meva pregunta, que se centra sobretot en la R4 de Rodalies i en resposta també a la diputada Mejías de Vox, que segurament ha passat per més partits polítics que a vegades ha agafat un tren de Rodalies, doncs vull posar en relleu i agrair la resposta, que sé que també va participar d'aquesta, que ha tingut tant el Ministeri com, sobretot, la Conselleria amb la Sílvia Paneque al capdavant, davant les incidències ocorregudes durant aquests dies als serveis de Rodalies, el qual, fins i tot el propi president Salvador Illa, sense tenir encara les competències, ha demanat disculpes a les que m'hi sumo. Però és important recordar-ho, perquè no ens en recordem, però abans la única resposta que trobàvem per part de la Generalitat eren queixes i assenyalament cap al ministeri i, en canvi, ara veiem un govern que coordina una resposta, que pacta mesures i que fa el seguiment de la situació, com ahir la mateixa consellera ho feia al centre de gestió de Rodalies de l'Estació del Clot. Abans veiem com el Partit Popular abandonava Rodalies i altres a Catalunya no oferien cap solució, com he dit abans, només assenyalaven el ministeri. En canvi, nosaltres ho hem demostrat en aquests mesos. Humilment treballem i complim, i crec que així ho seguirem fent. Ho volia deixar palès perquè, com deia, la memòria és curta.

I també vostè va estar i, també, li volia agrair en aquesta reunió de coordinació amb la Conselleria de Territori, perquè també van anunciar millores, com la millora en els propis canals d'informació, i també la incorporació de més equip tècnic a la plantilla, que creiem que són dos fets molt necessaris, perquè aquest és el camí, com deia: coordinació, actuació i seguiment, i és el que hem de seguir fent.

Bé, doncs, una línia important d'aquesta xarxa abandonada, per la desinversió del Partit Popular durant molts anys, ha estat l'R4 que es la més llarga de la xarxa de Rodalies i que connecta Barcelona amb la Catalunya central, la meva comarca, la comarca del Bages. Una connexió essencial per a treballadors i treballadores, però també pels estudiants que tenen el seu lloc d'estudi a l'àrea metropolitana

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 17

de Barcelona i que han d'anar diàriament al lloc d'estudi. Una línia que compta amb més de 140 quilòmetres en 39 estacions i que connecta també amb altres línies de Renfe i alta velocitat. Per tant, com he dit, representa una infraestructura clau també per a la Catalunya interior i per al Bages, concretament. Actualment hi ha una bona freqüència, un tren cada quinze minuts en hora punta, i trenta minuts en hora en hora vall, però a causa de desinversió en partides en èpoques passades del Partit Popular, encara seguim tardant massa. El recorregut Manresa— Barcelona és aproximadament d'una hora i vint-i-tres minuts fent 17 parades. Això si, hi sumem també que en una persona del Bages que visqui en un poble, com per exemple Cardona, al meu poble li has de sumar quaranta minuts d'autobús per poder arribar a Barcelona. Estem parlant que en cotxe el trajecte Manresa-Barcelona realitza aproximadament en cinquanta minuts i, per exemple, el trajecte Cardona-Barcelona en una hora i quinze, una hora i vint, aproximadament. Per tant, queda clara la necessitat de reducció del temps d'aquesta línia R4.

Sabem que no és momentani ni és fàcil recuperar el temps perdut, al que feia referència abans i sabem que s'estan realitzant millores, com a Montcada que milloraran la línia en el seu conjunt i, per tant, també la temporalitat. Aquest és el camí per evitar un perjudici als veïns i veïnes de les comarques centrals i del Bages en particular. Com deia, tant els seus treballadors i treballadores com els estudiants del territori que també han vist, i ho vull posar de relleu, la millora de les seves condicions amb les bonificacions del transport públic que volen aquestes persones, que volen arribar als diferents centres de treball i centres educatius, doncs també ho volen fer amb un menor temps.

Per tant, la meua pregunta és: quines millores estan previstes del ministeri en la R4 de Rodalies, especialment, si em pot dir també, en aquest tram de Manresa a Barcelona.

Moltes gràcies.

Gracias, presidente.

Secretaria general, gracias de nuevo por acudir a la Comisión de Transportes del Congreso.

Antes de iniciar la pregunta que se centra principalmente en la R4 de cercanías o rodalies, y en respuesta a la diputada Mejías, de VOX, que seguramente ha pasado por más partidos políticos que los trenes de cercanías o rodalies que ha cogido, quisiera poner de relieve y agradecer la respuesta del ministerio —sé que usted ha participado en ella— y de la consejería, con Silvia Paneque enfrente. Ante las incidencias que se han producido en los últimos días en el servicio de rodalies, incluso el propio presidente Salvador Illa, sin tener todavía las competencias, ha pedido disculpas, y yo me sumo a estas disculpas. Es importante recordarlo, porque no lo recordamos, pero antes la única respuesta que encontrábamos en la Generalitat eran quejas y señalamientos al ministerio, y ahora vemos que hay un Gobierno que coordina una respuesta, pacta medidas y realiza un seguimiento de la situación, como hizo ayer la propia consejera en el centro de gestión de rodalies de la estación de El Clot. Antes veíamos como el Partido Popular abandonaba rodalies y otros en Cataluña no ofrecían ninguna solución, como venía diciendo hace un momento, y se limitaban a señalar al ministerio. Nosotros, en cambio, hemos demostrado en los últimos meses que, humildemente, trabajamos y cumplimos, y creo que lo seguiremos haciendo. Lo quería dejar patente porque la memoria es corta.

También quería agradecerle, en esta reunión de coordinación con la consejería, que estuviera usted presente. También anunciaron medidas de mejora, como las de los canales de información y la incorporación de más equipo técnico a la plantilla. Me parece que son dos hechos muy necesarios. Ese es el camino: coordinación, actuación y seguimiento. Tenemos que seguir por ese camino.

Una línea importante de esta red, abandonada por la desinversión del Partido Popular que se ha producido a lo largo de muchos años, es la R4. La R4 es una de las líneas más largas de la red de rodalies. Es una línea que conecta Barcelona con la Cataluña central. Mi comarca, la del Bages, es una de ellas. Es una conexión esencial para trabajadores y trabajadoras y también para los estudiantes que estudian en el área metropolitana de Barcelona y que todos los días tienen que ir a los centros donde estudian. Hay más de 140 kilómetros y 39 estaciones en esta línea y conecta, además, con otras líneas de Renfe y alta velocidad. Por lo tanto, es una infraestructura clave para la Cataluña interior y para la comarca del Bages. La frecuencia actual es buena: un tren cada quince minutos en hora punta y uno cada treinta minutos en hora valle. Sin embargo, con la desinversión de las partidas de otros tiempos del Partido Popular, sigue tardando demasiado en su conexión: una hora y veintitrés minutos de Manresa a Barcelona, con un gran número de paradas. Además, para una persona del Bages que viva en un pueblo, por ejemplo, Cardona —que es mi pueblo—, pues hay que sumarle cuarenta minutos de autobús para poder llegar a Barcelona. Por lo tanto, en coche, Manresa-Barcelona se hace, más o menos, en cincuenta minutos, y el trayecto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 18

Cardona-Barcelona, en una hora y quince o una hora y veinte más o menos. Por lo tanto, la necesidad de reducir el tiempo de viaje de esta línea R4 es patente.

Sabemos que no es fácil recuperar el tiempo perdido; hacía referencia a ello hace un momento, ¿verdad? Sabemos que se están acometiendo mejoras que van a mejorar la línea en su conjunto y, por lo tanto, también los tiempos. Este es el camino para evitar un perjuicio a los vecinos y vecinas de las comarcas centrales de Cataluña, y del Bages en concreto, para mejorar la vida de los trabajadores, trabajadoras y estudiantes de ese territorio —esto lo quiero poner de relieve—, que han visto, con las bonificaciones al transporte público, una mejora en sus condiciones de vida y de trabajo. Así, las personas que quieren llegar a su lugar de trabajo y a los centros educativos pueden llegar también, gracias a estas mejoras, con menos tiempo.

Pregunta: ¿qué mejoras están previstas en la R4 en el ministerio y, en particular, en el tramo Manresa-Barcelona?

Muchas gracias.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Moltes gràcies. Voy a responder en castellano, me temo, pero muchas gracias.

Quiero expresar mis disculpas, precisamente porque entiendo que las afecciones a las personas usuarias son graves, y al final, cuando son recurrentes, afectan mucho a la confianza que se tiene en el sistema, pero quiero expresar que desde el ministerio, de la mano de ADIF, de la mano de Renfe, se está trabajando de manera intensa precisamente para minimizar esas incidencias, para terminar cuanto antes las obras que estamos acometiendo en la red ferroviaria catalana y, en definitiva, para dar el mejor servicio posible a toda la ciudadanía.

Centrándonos en la R4, las actuaciones que estamos realizando allí se enmarcan dentro del Plan de Rodalies, como bien sabe usted. Cuando hablamos del Plan de Rodalies, creo que se nos olvida en gran parte la dimensión que tiene, la dimensión de la inversión que estamos realizando en esa red. Tenemos una dotación de casi 6400 millones de euros, de los cuales, más de 4000 millones corresponden a actuación en infraestructura. A fecha de hoy ya se han ejecutado, como he dicho anteriormente, casi 2000 millones de euros en actuaciones de infraestructuras, lo que supone un grado de ejecución altísimo frente a lo previsto para el periodo 2020-2025, que todavía tenemos que terminar. Estamos en el 90 % de ejecución, pero nos quedan todavía unos meses para llegar precisamente al 100 %, que era de más de 2000 millones de euros, en concreto, 2084.

En la línea R4, estamos renovando la línea aérea de contacto de Castellbisbal-L'Arboç. Las obras se iniciaron en julio de 2022, con un presupuesto de más de 6 millones de euros y un plazo de veintisiete meses, y se van a terminar este año, es decir, ahí ya se verán mejoras importantes. Estamos realizando obras de señalización y telecomunicaciones fijas e implementando el ERTMS de nivel 2 —que es el sistema de seguridad más actual del que disponemos en Europa— en el tramo entre L'Hospitalet de Llobregat y Sant Vicenç de Calders y la conexión con Tarragona, Reus, y PortAventura, que es la R4; también la R-16, son distintas denominaciones de los servicios. Se ha firmado el contrato en el año 2022, por más de 52 millones, y está en ejecución. Se está implementando el ERTMS entre Manresa y Sant Andreu Arenal y entre Bellvitge y Sant Vicenç de Calders, con un importe de más de 90 millones de euros. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).** Se está dotando de doble capa GSM-R a las cercanías de Barcelona, precisamente, para mejorar la conectividad de la infraestructura en los tramos entre L'Hospitalet, PortAventura, Manresa, Sants, Villanova, Sant Vicenç de Calders, que son parte de la R2, pero también de la R4, de las cercanías Barcelona. Aparte de esas actuaciones, como saben, está en ejecución ahora mismo el soterramiento en Sant Feliu de Llobregat, una actuación singular de integración ferroviaria con un túnel de unos dos kilómetros, del que ya se han acabado aproximadamente sus tres cuartas partes, y en enero ya se han licitado las obras de la futura estación e instalaciones de protección civil y seguridad.

En cuanto a otras actuaciones que tenemos en planificación en esa línea, estamos redactando el estudio informativo del salto de carnero en Cerdanyola del Vallés, que sabéis que va a mejorar mucho la capacidad, eliminando los cizallamientos que existen ahora mismo en ese punto de la R4, concretamente en la línea Cerdanyola-Universitat. Estamos redactando el estudio informativo de la estación técnica de Terrassa-Can Boada para plantear una tercera estación en Terrassa para complementar la capacidad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 19

estacionamiento de trenes en ese municipio, sobre todo en horas valle, y poder crear una nueva cabecera de servicios que nos permita tener mayor flexibilidad al operar en la red. Se está redactando el estudio informativo de mejora de la capacidad de intermodalidad de la estación de Martorell desde octubre de 2022. Espero que pueda estar a finales de este año o principios del año que viene y que, por tanto, podamos iniciar los proyectos constructivos y ejecutarlos, así como el estudio informativo de la estación de Martorell, que está en redacción avanzada; ese sí está previsto sacarlo a información pública durante el año 2025. Se está haciendo un estudio de alternativas para incrementar la capacidad de la línea R4 de cercanías de Barcelona en el tramo entre Martorell y el nudo de Castellbisbal, porque es un tramo donde coexisten mercancías y cercanías y eso siempre resulta problemático en algunos momentos del día, resultando ser uno de los más saturados de la red. Precisamente se está implementando el tercer carril para adaptarlo al ancho estándar y que haya menos problemas en las circulaciones. Se está redactando el estudio de viabilidad de la nueva conexión de rodalies entre el Vallès occidental y el Vallès oriental.

Por tanto, considero que se está realizando, como pueden comprobar, un esfuerzo muy importante para mejorar la conectividad de la línea R4, para mejorar los servicios en la conexión ferroviaria entre Manresa y Barcelona, y también en el resto de la R4, tanto con actuaciones en ejecución como con actuaciones planificadas, que probablemente se incorporarán al Plan de Rodalies a ejecutar entre los años 2026 y 2030.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

— RAZÓN POR LA QUE EL GOBIERNO HA CONCEDIDO MÁS DE 1000 MILLONES DE EUROS EN PRÉSTAMOS A MARRUECOS, EGIPTO Y ARABIA SAUDÍ PARA LA FABRICACIÓN DE TRENES O LA MODERNIZACIÓN DE PARTE DE SUS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS MIENTRAS EN ESPAÑA SE ACUMULAN AVERÍAS, RETRASOS Y FALTA DE INVERSIÓN EN NUESTRA RED FERROVIARIA.

AUTOR: MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)
FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)
RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)

(Número de expediente 181/000996).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la pregunta número 7.

A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Veo que el señor Ferran Verdejo se ha animado a las ofensas. Quiero decirle que ni me afectan ni me importan, así que siga usted diciendo lo que crea oportuno. A lo mejor yo puedo decir lo mismo de alguno de los consellers de su Gobierno del Partido Socialista en Cataluña, así que vaya con cuidado porque aquí todos tenemos mucho que callar.

Al ío. Señora secretaria general, quería hacerle alguna referencia a lo que le he comentado al principio: viernes 7 de marzo, en Valencia, los valencianos denuncian una situación inhumana en la que viajan en condiciones de hacinamiento en los trenes de cercanías; 7 de marzo, en Madrid, una nueva avería en cercanías provoca retrasos de hasta cuarenta minutos por un defecto en los sistemas de señalización; 7 de marzo, en Barcelona, semana *horribilis*, cientos de usuarios han tenido que atravesar un túnel a pie, y en la propia apertura del trayecto Barcelona a Tarragona —ese al que hace un rato hacían referencia—, los propios representantes del Gobierno que iban a inaugurar esa línea llegaron con cincuenta minutos de retraso. Es decir, treinta años de déficit de inversiones en los trenes de cercanías, quince veces más viajeros y un 16% menos de inversión nos han situado en una posición absolutamente insostenible.

La propia patronal SEOPAN afirma que las inversiones, en general, en la red ferroviaria han sido inferiores a las que estaban previstas, incluso hasta un 5,2%, desde el año 2009. Le quería preguntar: ¿cómo cree usted que se sienten todos los usuarios de cercanías que van al trabajo, a la universidad o al médico y utilizan un tren, que es una infraestructura principal? ¿Cómo cree usted que nos sentimos, por ejemplo, los que viajamos en AVE, que nos vemos reiteradamente expuestos a averías, que nos tienen retenidos horas y horas en los trenes como consecuencia de averías o de caídas en las catenarias, cuando sabemos que ustedes han destinado más de 1400 millones de euros en créditos a Egipto, Arabia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 20

Saudí y Marruecos, de los cuales casi 1000 millones se han aprobado en menos de tres meses para inversiones en esos países? ¿Cómo cree usted que se sienten los usuarios de cercanías y de las líneas de alta velocidad cuando ven que en su país las inversiones no llegan, que sus servicios son deficitarios, que está todo precarizado y, en cambio, ven cómo se conceden créditos alegremente, un total cercano a los 750 millones de euros, para que la empresa ferroviaria marroquí se adjudique diversas licitaciones en trenes? ¿Cómo cree usted que se sienten? Y, además, curiosamente, todos estos préstamos se han concedido para obras que ejecutará la empresa CAF, una empresa guipuzcoana, y nosotros nos preguntamos si estos créditos no llevan enmascarado uno de los pactos de Gobierno que mantienen a Sánchez en la Moncloa. Dígame, ¿usted qué cree?

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Bueno, sinceramente, creo que mi opinión es irrelevante en este foro. Yo le voy a dar los datos que tenemos. Ya en la pregunta anterior del señor Verdejo hemos hablado de la inversión importantísima, más de 6000 millones de euros, que estamos haciendo en rodalies en Cataluña. Es similar en cantidades a la que se está haciendo en el núcleo de cercanías en Madrid y es proporcional a la que se está haciendo en otros núcleos de cercanías, como Valencia, Málaga o Asturias.

También le querría pedir que fuéramos sinceros y claros con lo que estamos hablando, porque no es lo mismo un préstamo que una inversión. Hay una diferencia fundamental entre que se genere un aval económico hacia una entidad y que se haga una inversión y, por tanto, ese dinero se gaste en una infraestructura. Eso solamente sucede en el Estado español, o sea, solamente sucede en las inversiones que hacemos en España.

Por otro lado, creo que el Gobierno tiene una política importantísima para apoyar activamente al sector industrial ferroviario español, que es uno de los más potentes y modernos de nuestra economía. Por tanto, con este tipo de procedimientos y con muchos otros se apoya y se fomenta su internacionalización.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Mejías.

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

Mire, hay algo que no me cuadra, secretaria general, porque, en definitiva, el dinero de las inversiones que se hacen en países extranjeros o de las obras que se hacen en países extranjeros por empresas españolas lo ponen generalmente los Gobiernos extranjeros, no van acompañados de préstamos por parte del mismo país que envía a la empresa a invertir, sobre todo cuando hay tanto déficit de inversión en las infraestructuras españolas. Solo en esta comisión se ha hablado de déficit en Asturias, en Extremadura o en Galicia; en cambio, estamos concediendo préstamos a países árabes sin tener ninguna justificación. Lo normal es que ellos hagan una licitación y que concurran las empresas españolas, que, evidentemente, tienen todo el derecho a internacionalizarse, pero que no sea el Gobierno español el que además pague la infraestructura en el supuesto de que sea un préstamo a largo plazo para devolver cuando sea. Ese dinero podría ser perfectamente invertido en esas infraestructuras españolas que están, en esta comisión y desde hace más de treinta años, requiriendo inversiones para paliar esos déficits de infraestructuras y acabar con la situación que estamos viviendo a diario en todas las ciudades españolas.

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

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

No es una situación que ocurra solamente en el Gobierno español. Otros países europeos que apoyan igualmente la internacionalización de sus empresas tienen procesos similares para facilitar la promoción de la tecnología y el conocimiento en proyectos de infraestructuras ferroviarias o no ferroviarias en el extranjero. Eso no es un tema de ferrocarriles exclusivamente, es una política que se hace de manera habitual. En cualquier caso, esta política —concretamente la destinada a avalar o a financiar; no a invertir, sino a generar créditos para mejorar la inversión ferroviaria— ha permitido a las empresas españolas acceder a nuevos mercados y participar en proyectos de gran envergadura. Gracias a estos esfuerzos, el sector ferroviario español se ha convertido en un referente mundial a la hora de hablar de infraestructuras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 21

sostenibles y eficientes en distintos países. Efectivamente, en Marruecos se ha concedido un crédito reembolsable. Los créditos siempre son reembolsables; no son inversiones que genere España en otros países, sino que son créditos reembolsables para la compra de cuarenta trenes interurbanos en Marruecos. Esa explicación ya la dio el ministro en esta misma comisión hace unos días, si no me equivoco, el 19 de febrero, porque, al final, estamos compitiendo contra otros países, como China, Corea, Francia o Alemania, para la fabricación de trenes para otros países, por un lado, con una oferta de una empresa a muy buen precio y, por otro lado, con una oferta de financiación, lo que explica este préstamo a Marruecos. La oferta va unida a la oferta que hace España para la venta de esos trenes a Marruecos. Como señaló ya el ministro, colocamos una parte de nuestra deuda a un tercero y conseguimos que ese tercero nos compre material ferroviario y, por tanto, que suponga un ingreso para el país y un importante mantenimiento y creación de empleo en nuestras fábricas. Es una política que favorece la economía española, eso no lo podemos perder de vista.

Ese dinero, por tanto, es un crédito y no es un regalo. El beneficiario devolverá todo el dinero y no requiere siquiera gastarlo todo. Es un crédito para financiar los trenes, y en el texto se especifica que se realizará según las condiciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, de la OCDE. Esto no es un asunto puntual de España, es una política que tiene cualquier país desarrollado. Además, la entidad a través de la cual se hace el crédito, también para el caso de Egipto, es el Fondo para la Internacionalización de la Empresa, que tiene un balance propio y que, por mandato legal, está limitado a financiar operaciones con deudores extranjeros de interés para la internacionalización de la economía española. Desde 2013, este fondo no ha hecho uso de todos sus créditos presupuestarios y, por tanto, su funcionamiento no ha detraído recursos presupuestarios de otras actividades de interés público, incluido, como usted dice, el mantenimiento y la inversión en nuestra red, que ahora mismo, repito, y lo he dicho ya varias veces —sospecho que lo tengo que decir otras pocas veces más—, está en máximos históricos. La inversión ferroviaria en nuestro país desde el año 2018 está en récord histórico.

España, por supuesto, no es el único país que realiza ese tipo de medidas. Francia ha concedido ahora mismo un préstamo de 781 millones de euros a Marruecos para la adquisición de dieciocho trenes de alta velocidad fabricados por una empresa francesa, como no puede ser de otro modo, por la empresa Alstom. Así, los trenes fabricados en plantas de Alstom serán fabricados en Francia y luego llevados a Marruecos, que es el objetivo de este préstamo que se ha realizado a Marruecos para la compra de los cuarenta trenes.

En Egipto, de manera similar, hay tres operaciones de exportación relacionadas con el sector ferroviario en Egipto, con dos empresas españolas punteras como CAF y Talgo. Estos proyectos están suscritos, de nuevo, por el Fondo para la Internacionalización de la Empresa y van destinados tanto a la rehabilitación y modernización de trenes del metro de El Cairo como al suministro de trenes cama, de trenes-hotel, en ese país.

Y, por último, en tanto que se hablaba también en la pregunta de Arabia Saudí, España nunca ha concedido prestados a este país. Es una cosa distinta. En Arabia Saudí, como ustedes bien saben, están Renfe y otras muchas empresas españolas, como ADIF o Ineco, participando en la construcción del AVE entre Medina y La Meca.

Muchas gracias.

— FORMA EN LA QUE SE VA A COMPATIBILIZAR LA TARIFA PLANA DE RENFE ANUNCIADA PARA EL PRÓXIMO MES DE JULIO CON EL SISTEMA DE INTEGRACIÓN TARIFARIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE CATALUÑA.

AUTOR: GRANOLLERS CUNILLERA, INÉS (GR)

(Número de expediente 181/000998).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers Cunillera.

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

El govern espanyol ha anunciat la voluntat d'implementar un bitllet únic per al transport únic a l'Estat espanyol. L'abonament afectaria a tot el transport públic en el seu conjunt. Des del bus, rodalies, ferrocarrils de mitja distància i només tindria l'excepció de l'alta velocitat, i tindria una validesa a tot el territori de l'Estat.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 22

L'impacte, de moment, sembla molt gran sobre les competències, cosa que, de moment, ja ens poden fer sospitar que no rebran els suports per fer-ho. Però sobretot, a part de la invasió competencial, a nosaltres ens preocupa qui ho pagarà o com es finançarà. Perquè és una qüestió de gran importància, i més si tenim en compte el paper que hi juguen les administracions locals i autonòmiques en el disseny i finançament dels bitllets. I aquest és un tema que ens preocupa moltíssim perquè vostès diuen que volen incentivar una mobilitat sostenible, sobretot cap als més joves. I llavors li faré la pregunta: de debò pensen solucionar el problema de mobilitat que tenim a Catalunya amb bonificacions al transport quan el que realment falla a Catalunya és el transport? Vostè sap com afecta els usuaris de transport que Renfe i Adif no ens ofereixen a Catalunya? Tenim problemes de transport permanent. Sap que la línia de Lleida a Terrassa sense cap incidència tarda tres hores? Tres hores si no té cap incidència. Com pensen solucionar aquest caos permanent que lluny d'arreglar-se cada dia va a pitjor? Usuaris caminant per les vies, segurament que s'ha dit, hores i hores sense cap avís per part de Renfe o Adif. Indignació, tristesa, por. Moltes de les averies venen provocades per anys de desinversió. Sí, estem totalment d'acord, però el tracte cap als ciutadans és un tema que si volen ho poden canviar. Necessitem informació, transport alternatiu i sobretot, el que es necessita és empatia. Es veuen capaços de donar el servei que els ciutadans de Catalunya ens mereixem?

Ara mateix vostès surten a parlar i parlen de vies, de catenàries, però a nosaltres ens agradaria que parlessin també de les persones i de la dignitat d'aquestes persones. Aquestes persones que avui segurament s'han llevat i no saben si arribaran a la feina, si podran arribar a la seva visita mèdica o què tenen en un hospital o si podran arribar a la seva universitat. Vostès, en algun moment, quan es plantegen aquestes inversions, pensen en el patiment de la gent que genera totes aquestes obres i aquestes inversions tan lentes i tan deficitàries? Quan val no poder saber si arribaràs al teu lloc de treball i quina tarifa hauríem de proposar per solucionar aquest greuge?

Gràcies.

Gracias, presidenta.

Secretaria, el Gobierno español ha anunciado la voluntad de poner en marcha un billete único para el transporte en el Estado español. Este abono afectaría a todo el transporte público en su conjunto: autobús, rodalies, ferrocarriles de media distancia; la alta velocidad sería la única excepción. Tendría además validez para todo el territorio del Estado.

El impacto parece enorme sobre las competencias, de momento, así que esto ya les puede hacer sospechar que no van a tener apoyo para sacarlo adelante. Pero, aparte de la invasión competencial, a nosotros nos preocupa quién lo va a pagar o cómo se va a financiar, porque es una cuestión de enorme importancia, más teniendo en cuenta el papel que desempeñan las administraciones locales y autonómicas en el diseño y la financiación de los billetes. Este es un tema que nos preocupa muchísimo, porque ustedes dicen que quieren incentivar una movilidad sostenible, principalmente entre los más jóvenes. Entonces, le planteo lo siguiente: ¿en verdad queremos solucionar el problema de movilidad de Cataluña con bonificaciones al transporte, cuando lo que en realidad falla en Cataluña es el propio transporte? ¿Usted sabe cómo afecta a los usuarios del transporte que Renfe y ADIF no trabajen bien en Cataluña? Tenemos problemas de transporte permanentes. ¿Sabe que tres horas de Lleida a Terrassa es lo que se tarda si no hay ninguna incidencia? ¿Cómo creen que van a solucionar este caos permanente que, lejos de arreglarse, todos los días va a peor? Usuarios andando por las vías —ya se lo habrán dicho— muchas horas sin ningún aviso por parte de Renfe o ADIF, estrés, indignación, tristeza, miedo... Muchas de las averías vienen provocadas por años de desinversión, de acuerdo, pero el trato hacia la ciudadanía es un tema que, si ustedes quieren, puede cambiar. Necesitamos información, transporte alternativo y, sobre todo, empatía. ¿Se ven ustedes capaces de dar el servicio que los ciudadanos de Cataluña nos merecemos?

Ahora mismo, ustedes salen a hablar y hablan de vías, de catenarias; pero nosotros lo que quisiéramos es que hablaran también de las personas y de su dignidad, porque son personas que seguramente hoy se han levantado y no saben si llegarán al trabajo, si podrán llegar a su visita médica o si podrán llegar a la universidad. ¿Ustedes, cuando se plantean estas inversiones, en algún momento piensan en el sufrimiento que generan estas obras tan lentas y las inversiones deficitarias en las personas? ¿Cuánto vale no poder saber si llegarás a tu lugar de trabajo? ¿Qué tarifa tendríamos que proponer para resolver este agravio?

Gràcies.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Como ya le he respondido al señor Verdejo, lamentamos muchísimo las molestias que se generan a las personas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 23

usuarias de la red de cercanías de Barcelona, de la red de cercanías de Madrid o de cualquier otro núcleo. Entendemos que las obras son complicadas. Es cierto que son lentas, porque las obras ferroviarias siempre son lentísimas, no son obras de carretera, que son considerablemente más rápidas; pero creo que también hay que poner en valor la inversión tan alta que se está haciendo en la infraestructura de Rodalies de Catalunya y también en la financiación de tarifas bonificadas en la región, en realidad en todo el Estado.

Como ha comenzado usted preguntando precisamente cómo se van a implementar estas bonificaciones en Cataluña, el Real Decreto de 28 de enero de este año que pudimos convalidar expone los títulos que va a comercializar Renfe en los núcleos de cercanías competencia de la Administración General del Estado, y Rodalies de Catalunya no es uno de ellos. Como ustedes saben, desde el año 2009 las competencias son de la Generalitat. Estos abonos son: un abono de diez viajes por zonas; un abono mensual nominativo de tarifa única a 20 euros; un abono mensual nominativo de tarifa única de 10 euros para jóvenes nacidos entre el 1 de enero de 1999 y el 31 de diciembre de 2010, y un abono nominativo sin coste para niños nacidos entre el 1 de enero de 2011 y el 31 de diciembre de 2025. Estamos todavía terminando de definir las condiciones específicas de cada abono para ver cómo se va a comercializar, pero, por supuesto, en Cataluña será la Generalitat de Catalunya la que tendrá que aceptar expresamente la aplicación de estas tarifas en las condiciones que se definen en el real decreto ley. En caso de aceptar la aplicación de las tarifas que acabo de explicar, estas se van a aplicar únicamente en los servicios de Renfe. Y, sí, vamos a seguir trabajando de la manera que estamos haciéndolo hasta ahora, con las tarifas que dependen tanto de la Generalitat de Catalunya, de la Autoridad de Transporte Metropolitano correspondiente o de las entidades locales, en tanto que en esas solamente se modifican las cuantías y no tanto su operativa.

Muchas gracias.

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

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

Sabem que Rodalies és un servei essencial per a centenars de milers de persones, especialment per treballadors i estudiants, i veiem com està afectant el seu dia a dia. Han anunciat un acord recentment per revisar infraestructures i sabem que no n'hi haurà prou perquè la descoordinació i mala gestió de Renfe i Adif, i ho he comentat abans, han agreujat la situació. I és que ve de lluny i ja sabem que l'Estat no pressuposta les inversions necessàries i, a més a més, quan se pressuposten no executen la partida. Podem dir alt i clar que aquest caos és un dèficit crònic d'inversió de l'Estat i que ens deixa unes infraestructures obsoletes i amb molta manca de manteniment. Estem pendents que publiquin les dades d'inversió de l'Estat a Catalunya de l'últim any. Vostès no publiquen aquestes dades perquè sabem que serien vergonyoses. Evidencien que no s'estan complint amb Catalunya i els catalans, i que per molt que ens diguin que estan invertint, segurament no estan invertint un 30 % del pressupostat.

Veuriem com el seu govern continua priorititzant inversions desproporcionades amb alta velocitat i sobretot, amb el que seria el centre del món per al govern de l'Estat, que són les inversions amb l'epicentre de Madrid amb les seves rodalies o amb les seves cercanies, en detriment no només de Catalunya, sinó de totes les altres comunitats autònomes. Per tant, aquestes polítiques impacten negativament sobre la mobilitat sostenible. Els usuaris es veuen obligats a agafar el cotxe davant de la manca de confiança del servei i no podem esperar més.

A Catalunya cal el traspass total i efectiu de la gestió a la Generalitat de Catalunya, però també amb els recursos corresponents. I tots aquests recursos que durant anys no s'han invertit, mentre creiem que s'han d'establir mecanismes de compensació a totes les persones usuàries pels perjudicis soferts. Nosaltres ho tenim clar. Perquè defensar Rodalies és defensar la cohesió social i la qualitat de vida de la gent. I ens agradaria saber amb quina celeritat actuaran sobre aquesta problemàtica.

Gràcies.

Gracias, presidenta.

Sabemos que cercanías es un servicio esencial para miles de personas, sobre todo trabajadores y estudiantes, y vemos cómo afecta su día a día. Han anunciado un acuerdo recientemente para las infraestructuras, pero sabemos que no será suficiente porque la descoordinación de la gestión de Renfe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 24

y ADIF viene de lejos. Ya sabemos que el Estado no presupuesta las inversiones necesarias y, además, sabemos que cuando se presupuestan, luego no se ejecutan las partidas. Este caos es un déficit crónico de inversión del Estado que nos deja unas infraestructuras obsoletas que, además, no están bien mantenidas. Ya no publican los datos de inversión en Cataluña el último año y no lo hacen porque serían vergonzosas, demostrarían que no se está cumpliendo con Cataluña y con los catalanes. Y por mucho que nos digan que están invirtiendo, seguramente no están invirtiendo un 30 % de lo presupuestado.

Su Gobierno sigue priorizando inversiones desproporcionadas en alta velocidad y, sobre todo, en lo que sería el centro del Estado, unas inversiones que tienen el epicentro en Madrid con sus cercanías, en detrimento no solo de Cataluña, sino de todas las demás comunidades autónomas. Por lo tanto, estas políticas impactan negativamente sobre la movilidad sostenible y los usuarios se ven obligados a coger el coche.

Ante la falta de confianza en el servicio, no podemos esperar más en Cataluña. Hace falta un traspaso total y efectivo de la gestión a la Generalitat de Catalunya, pero también con los recursos correspondientes y todos esos recursos que durante años no se han invertido. Mientras tanto, tiene que haber mecanismos de compensación a todas las personas usuarias por los perjuicios sufridos. Nosotros lo tenemos muy claro, porque defender cercanías es defender la cohesión social y la calidad de vida de las personas y nos gustaría saber qué van a hacer con respeto a esta problemática.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): No voy a entrar en la discusión sobre la ejecución de inversiones del Estado en Cataluña, pero sí voy a entrar en la cuestión de la ejecución de las inversiones en Rodalies de Catalunya. De los 2084 millones que teníamos previstos para el periodo 2020-2025, llevamos ejecutado aproximadamente el 90 % y nos quedan todavía nueve meses para terminar el año, así que tenemos todavía tiempo para completar y ejecutar al 100 % las inversiones en Rodalies de Catalunya. Es una inversión de en torno a 500 millones de euros anuales, una inversión récord que entendemos que tensiona muchísimo las infraestructuras ferroviarias de Cataluña. Lamentamos que esté siendo así, pero, por otro lado, creo que tenemos la responsabilidad de ejecutarlo con la mayor rapidez posible para que las personas usuarias puedan beneficiarse cuanto antes de las mejoras que estamos introduciendo en la red ferroviaria de Cataluña, porque tenemos la convicción, como usted decía, de que cercanías es una de las vías de cohesión social en la comunidad autónoma y en toda la región.

Por otro lado, y ya por terminar de hablar del tema de tarifas, nosotros tenemos la convicción de que es importantísimo que se ponga el foco en la importancia de la movilidad sostenible. Por eso se están implementando estas bonificaciones a las tarifas de cercanías, por supuesto, respetando absolutamente las competencias y el marco competencial que tiene el Estado español; no estamos intentando sustituir en ningún caso las competencias que tiene la Generalitat de Catalunya. Además, tenemos que remarcar que tanto en la actualidad como con otras fuerzas políticas en la Generalitat hemos tenido una buena relación, mantenemos una buena relación con Cataluña y, además, con un objetivo común —que yo creo que tenemos todos—, que es ofrecer el mejor servicio a los usuarios de transporte público. Prueba de ello es que se está avanzando en cuestiones clave para la transferencia en la prestación de servicios y la administración de la red ferroviaria de titularidad autonómica. Son medidas encaminadas al fomento del uso del transporte público colectivo en la movilidad obligada. Lo que se ha venido defendiendo por el ministerio es que para que sea un éxito se requiere que todas las Administraciones competentes —y también todos los grupos políticos, que son parte de la Administración— estén implicadas de manera firme en este compromiso. Estamos viendo que también ocurre en el caso de Cataluña.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 25

— OBJETIVO QUE QUIERE CONSEGUIR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE CON EL NUEVO MAPA CONCESIONAL.

AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)

(Número de expediente 181/001002).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias.

En los últimos meses es bastante habitual recibir llamadas de alcaldes y de ciudadanos de pueblos preocupados porque tienen la sensación o han escuchado en alguna parte que hay paradas de autobús que se van a eliminar. Yo tengo claro —porque conozco la estrategia que se ha montado el Partido Popular— que no es más que una estrategia para crear miedo e incertidumbre en los ciudadanos, por eso dicen que a partir de la revisión del mapa concesional nacional se van a eliminar paradas de autobús.

No comparto esa forma de hacer política por la que, a sabiendas, se miente a los ciudadanos intentando crear incertidumbre. Por eso, la mejor forma de desmentirlo es que la secretaria general nos aclare cuáles son los objetivos que quiere conseguir con el mapa concesional y, en esa dinámica en la que han entrado algunas poblaciones, si es cierto o no es cierto eso que se está diciendo de que se van a eliminar paradas. Yo siempre he entendido que la revisión del mapa concesional —que además está bastante anticuado, que es un mapa concesional de otra época, que es un mapa concesional en el que la movilidad se producía de una forma distinta— tiene que garantizar a los ciudadanos la movilidad, independientemente de donde vivan.

Los socialistas siempre hemos defendido que los ciudadanos deben tener las mismas oportunidades, vivan en el entorno rural o vivan en el entorno urbano, y para conseguir eso es imprescindible que se garantice la movilidad a través de medios de transporte y servicios de transporte razonables. ¿Cuál es la sensación que tenemos con esa campaña que ha montado desde hace meses el Partido Popular diciendo que se van a eliminar las paradas? La sensación es que no quieren hacer su trabajo, que es garantizar la movilidad de los ciudadanos, que se mueven en un 95 % en entornos que son competencia de la comunidad autónoma. Han decidido que van a intentar echar la culpa al Gobierno de España diciendo que no quiere garantizar los servicios y que va a eliminar las paradas, y con eso crean una cortina de humo para que los ciudadanos tengan la sensación de que la culpa es del Gobierno de España, cuando la verdad es que el que no está garantizando esa movilidad y los servicios de transporte entre las poblaciones rurales es el Partido Popular, que es el partido que gobierna en la mayoría de las comunidades autónomas. **(El señor Palencia Rubio: Pagueu)**. Estoy escuchando por aquí al portavoz del Grupo Popular —que es bastante maleducado, porque estoy en el uso de la palabra— decir que paguemos.

También quiero que la secretaria general nos aclare —como ha dicho el secretario de Estado— si en las rutas de transporte que actualmente hace el Gobierno de España tiene la intención de compensar a aquellas comunidades autónomas que asumen esa ruta para garantizar la mejor movilidad. Porque creo que la estrategia del Partido Popular —que les puede servir, que les puede dar votos e incluso le podría llevar al Gobierno— no es la que, al menos, yo comparto. Creo que la política tiene que ir más allá. Eso de crear miedo e incertidumbre entre los ciudadanos a partir de mentiras puede servir para conseguir votos, pero no es la forma de entender la política que tienen los ciudadanos. Por eso, traigo esta pregunta aquí, para que la secretaria general nos aclare todas esas cosas que el Partido Popular está poniendo en duda en todas las comunidades autónomas.

Además, le pido al Partido Popular —ya que otra vez tengo la oportunidad porque tengo el micrófono— que haga su trabajo, que garantice la movilidad en todas aquellas poblaciones que están bajo sus competencias donde los ciudadanos no se pueden mover de forma razonable. **(El señor Palencia Rubio: Diálogo)**. Son todos esos ayuntamientos que tienen competencias en transporte urbano los que no están garantizando que los ciudadanos nos podamos mover. Son todas esas comunidades autónomas gobernadas por el Partido Popular las que no están garantizando que la gente del mundo rural tenga las mismas oportunidades que la gente de la zona urbana.

Termino con una reflexión. Un día me dijeron que cuando alguien se pone nervioso es porque tiene motivos para ponerse nervioso. Veo que el Partido Popular que no deja de ponerse nervioso. **(El señor Palencia Rubio: Porque nos duelen los ciudadanos)**. Señores del Partido Popular, dejen de mentir,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 26

dejen de utilizar a los ciudadanos para sus intereses y hagan política garantizando la movilidad en aquellos sitios donde tienen competencias.

Nada más y muchas gracias. (**Varios señores diputados: ¡Muy bien!**).

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

Por favor, respetemos los turnos de palabra.

Tiene la palabra la secretaria general.

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

Muchas gracias, señoría. Es conocida la política que tenemos en el Ministerio de Transportes para el impulso del sistema de transporte de viajeros por autobús a través de la actualización del mapa concesional de autobuses de competencia estatal; y esto me gustaría recalcarlo: de autobuses de competencia estatal. La competencia en materia de transportes por parte del Estado es la conexión entre comunidades autónomas, por tanto, ya estamos trabajando de manera firme para garantizar la coordinación con los mapas concesionales autonómicos correspondientes.

Este nuevo mapa concesional en el que trabajamos intenta poner el foco en mejorar la cobertura y el servicio que se presta a través de la coordinación con las actuales redes de transporte, donde cada Administración —cada Administración— presta aquellos servicios en los que tiene competencia; o debería prestarlos, porque en muchos casos lo que está haciendo el Gobierno, el Estado en este caso, es prestarlos cuando las competencias son claramente autonómicas y están definidas por normas con un rango mucho mayor que un mapa concesional que podamos sacar nosotros.

En cualquier caso, desde la red estatal se está atendiendo y se tiene que atender a los viajeros de largo recorrido entre comunidades autónomas, es decir, de competencia estatal —lo voy a repetir las veces que haga falta—, conectando de manera más directa y más rápida los principales núcleos de población y coordinando los servicios con las redes de transporte autonómico de más corto recorrido, que son las que tienen que dotar de capilaridad el territorio y conseguir esa vertebración. Es decir, nosotros realizaremos los servicios de larga distancia, que son para los que tenemos competencia, mientras que las comunidades autónomas tienen que dotar de capilaridad y de conectividad el territorio y las zonas rurales. Nuestro objetivo es la reducción de los tiempos de viaje para que el autobús sea un modo de transporte competitivo frente al vehículo privado, y queremos mejorar la oferta disponible.

Se trata, en definitiva, de una evolución necesaria para que este modo de transporte sea aún más efectivo, más cómodo y competitivo en este tipo de viajes con respecto al coche privado y para que lo haga dando respuesta a las necesidades de la ciudadanía. Es decir, no estamos de espaldas a la ciudadanía, ni muchísimo menos, y yo he atendido en mi gabinete —Herminio, el diputado del Grupo Socialista, lo sabe bien— a la población preocupada porque iban a perder sus servicios de transporte. Lo hemos explicado, y creo que el resultado ha sido satisfactorio precisamente porque uno de los parámetros fundamentales con los que se está trabajando desde el principio en la redacción del nuevo mapa concesional es en la potenciación de la interconexión con las redes autonómicas de transporte por carretera y respetar así el actual marco competencial. Obviamente, esto requiere una intensificación de la colaboración con las comunidades autónomas, por lo que les rogaría que hubiera una mejor predisposición a esta coordinación precisamente para poder organizar las redes de ambas Administraciones.

Este nuevo enfoque, que hemos puesto sobre la mesa también con las comunidades autónomas, no es un tema nuevo, requiere de mecanismos de compensación que permitan precisamente a las comunidades autónomas integrar en sus redes aquellos tráficos internos que son de su competencia, que no son de la competencia del Estado, pero que ahora mismo se vienen prestando a través de concesiones estatales de largo recorrido. Les pongo un ejemplo: de media, el 83 % de las paradas en los municipios que se está pensando transferir a las comunidades autónomas son de carácter autonómico; el 83 % son tráficos propios que tendrían que ser realizados por servicios de las comunidades autónomas. Casi un tercio de estas paradas no tiene ningún pasajero que vaya a otra comunidad autónoma, o sea, ninguno al año; y ascienden al 77 % las paradas que tienen uno al año. Estoy hablando de que igual ha habido una persona que ha usado este servicio para ir fuera de la comunidad autónoma.

Sabiendo que esto puede resultar complejo, desde el ministerio se han puesto a disposición de los Gobiernos regionales una serie de subvenciones directas para que las comunidades autónomas asuman los tráficos que ya son de su competencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 27

En lo que creemos firmemente en el ministerio y lo que planteamos es que todo esto se va a traducir en una mejora de la calidad del servicio, pero manteniendo los tráficos actuales, con el principio esencial de que ningún ciudadano, nadie, pierda las oportunidades de viaje de las que actualmente dispone. Por eso, se ha optado por un proceso absolutamente participativo, donde se ha dado pie a que las comunidades autónomas puedan poner encima de la mesa los puntos de las ciudades o los municipios donde les gustaría que hubiera ese tráfico conectado, viendo cómo se pueden coordinar de la mejor manera posible con los tráficos autonómicos.

Por tanto, ese rediseño del mapa concesional es una evolución necesaria. El mapa concesional actual tiene más de cien años, no responde a las necesidades actuales de la ciudadanía. Además, dentro de los objetivos que perseguimos con el nuevo mapa concesional está el de permitir reducir las tarifas en un 20 % de media y en un 30 % los tiempos de viaje, precisamente para cumplir los objetivos que tenemos como país de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y para que el transporte público sea lo más sostenible posible.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— **IMPORTE TRANSFERIDO A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA Y A LOS MUNICIPIOS DE ANDALUCÍA, Y EN CONCRETO DE MÁLAGA, COMO AYUDAS AL TRANSPORTE EN EL AÑO 2024, NÚMERO DE JÓVENES ESPAÑOLES QUE SE HAN REGISTRADO PARA BENEFICIARSE DE DICHAS AYUDAS EN EL TOTAL DE ANDALUCÍA Y DE MÁLAGA, NÚMERO DE VIAJEROS Y DE VIAJES REALIZADOS, ASÍ COMO USUARIOS QUE SE HAN BENEFICIADO DE ABONOS Y TÍTULOS MULTIVIAJE DE CERCANÍAS O AUTOBÚS.**

AUTOR: LÓPEZ CANO, IGNACIO (GS)

(Número de expediente 181/001004).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor López Cano.

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

Buenos días, secretaria general.

Normalmente, aquí estamos acostumbrados a tener debates sobre las infraestructuras. Evidentemente, cuando hablamos del ámbito del transporte las nuevas infraestructuras siempre son la gran solicitud. Pero es cierto que cuando hablamos de transporte no solamente hay que referirse a las infraestructuras, sino que hay que hacerlo también a los servicios de transporte, que son a los que hemos dejado siempre fuera de ese debate público. Es verdad que en el año 2018 esto cambió; cambió el Gobierno de España y la política cambió, y se puso el foco, sin dejar atrás las infraestructuras, en los servicios de transporte, evidentemente, con un objetivo: tenemos las mejores infraestructuras o de las mejores del mundo, por lo tanto, podemos hacer esas infraestructuras mucho más eficientes —esas vías, esos trenes, esas carreteras— haciendo que cada vez más gente use el transporte público. Ese es el objetivo. Ese fue el objetivo en 2018, cuando llegó Pedro Sánchez.

Es verdad que llegó el COVID pronto y ese objetivo se vio truncado. Uno de los grandes perjudicados del COVID fue el transporte público. El Gobierno de España dijo: A partir de 2021 hay que recuperar usuarios para el transporte público de España. Y se puso muchísimo esfuerzo, un grandísimo esfuerzo, en que se recuperaran viajeros para el transporte público, en sumar más, en que cada vez lo cogiera más gente y lo cogiera más veces. Y el éxito está ahí; el éxito es absolutamente incontestable. Solo en 2023 hubo más de 5188 millones de usuarios de transporte público, 5188 millones de viajes; fue un 18 % más que en 2022. Pero en 2024 fue un 7 % más, es decir, más de 5500 millones de viajes en transporte público en España. Son cifras demoledoras, que ponen de manifiesto que las medidas de bonificación del Gobierno de España —el Partido Popular se opuso a muchas de ellas— están funcionando extraordinariamente bien. Evidentemente, son tan increíbles que en determinadas horas punta incluso se colapsan por el volumen de gente que hay usando trenes. Por lo tanto, en un momento dado habrá que replantearse cómo hacemos más eficientes los recursos que se están destinando a esa bonificación o a esas mejoras.

Ahora quiero ejercer como representante político andaluz —malagueño— y, evidentemente, quisiera hablar de cifras, porque cuando hablamos de transportes es importante poner cifras. ¿Qué importe se ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 28

dado a mi comunidad, a Andalucía —y también a Málaga— para ayudas al transporte en 2024? ¿Cuántos jóvenes españoles se han registrado para poder ser usuarios de esas ayudas? ¿Cuántos viajeros y usuarios se han beneficiado de esas ayudas en esos títulos? ¿Cuántos han sido?

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

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

Muchas gracias, señoría.

Las ayudas al transporte son una de las políticas más destacadas de los últimos años del Gobierno de España. En el ministerio pretendemos un cambio de enfoque que, precisamente, consolida al ministerio como gestor de la movilidad, entendida como un derecho de la ciudadanía y un elemento de cohesión social, de crecimiento económico, de descarbonización y de lucha contra el cambio climático.

Las ayudas estatales al transporte en Andalucía, por las que me pregunta en concreto, se han canalizado a través de distintos instrumentos normativos, como bien sabe. En el Real Decreto Ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía, el artículo 5 regula las medidas en materia de transportes, habiéndose establecido ayudas directas para la concesión de apoyo financiero a las comunidades autónomas y a las entidades locales. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).**

A través de este sistema de ayudas se ha planteado una reducción del precio de los abonos y títulos multiviaje, excluido el billete de ida y vuelta, en el servicio de transporte terrestre de su competencia en un porcentaje mínimo del 50 %, financiado mayoritariamente por el Gobierno de España, en un 30 %, siendo el 20 % restante financiado por la autoridad competente.

De este modo —hablando ya específicamente de Andalucía—, a la Comunidad Autónoma de Andalucía se le han otorgado más de 40 millones de euros; para municipios de Andalucía, se han otorgado casi 35 millones de euros, de los cuales casi 9 millones de euros han ido a municipios de la provincia de Málaga. Esto, con el real decreto de 2023. Además, desde 2021 se están gestionando también las subvenciones nominativas a consorcios y autoridades metropolitanas de transporte con las subvenciones por concurrencia competitiva a favor de entidades locales para financiar transporte colectivo urbano, que hasta el año 2020 gestionaba Hacienda. Ahora las gestionamos nosotros y creo que también eso es importante, porque le damos un punto de vista mucho más centrado en la movilidad sostenible. Se trata de subvenciones que se articulan, en este caso, a través de los presupuestos generales del Estado. Los ayuntamientos que pueden solicitarlas tienen que tener un plan de movilidad sostenible y más de 50 000 habitantes o, si no los tienen y tienen más de 20 000, han de tener un número de unidades urbanas censadas en catastro superior a 36 000, así como los municipios que, aun no contando con 50 000 habitantes, sean capitales de provincia.

En esta línea, el Ministerio de Transportes ha otorgado más de 50 millones anualmente en ayudas a un total de ochenta y siete municipios. De ellos, para municipios de Andalucía han sido 15 millones de euros, que se suman a los casi 35 a los que me refería anteriormente y, aproximadamente, 3,5 millones han ido a municipios de la provincia de Málaga.

No quiero olvidar el Verano Joven, que es otra de las políticas que ha puesto en marcha el Gobierno en los últimos dos años para mejorar la movilidad de los menores de 30 años —creo recordar—. Ha habido un total de 1 400 000 viajeros diferentes que han realizado más de cinco millones de viajes. En Andalucía, ha habido casi cuatrocientas mil personas registradas en este sistema, más de setenta mil de ellas en la provincia de Málaga. Por otro lado, estos cuatrocientos mil viajeros diferentes han realizado casi ochocientos mil viajes con origen en Andalucía, es decir, no eran solamente habitantes o ciudadanos de Andalucía, sino que de otras partes de España han ido a Andalucía para disfrutar de las maravillas que tiene esta región. Ha sido la segunda comunidad autónoma con más viajeros en origen y destino.

Por último, quiero indicarles también —y ya voy concluyendo— algún dato con respecto a los abonos y títulos de viaje, por los que también me preguntaba usted, por el número de personas. En los servicios de transporte regular de viajeros por carretera han sido aproximadamente seiscientos mil los viajeros beneficiados por esta medida. En cuanto a Renfe Viajeros, han sido más de siete millones. Estas ayudas al transporte público se mantienen en 2025. En el primer semestre, se mantienen de manera similar. Sabéis que con el real decreto aprobado en enero de este año se va a modificar la política tarifaria; se va

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 29

a reducir, aunque no de manera significativa, la aportación a las comunidades autónomas y entidades locales, con un sistema que prevé un 20 % de aportación por parte del Ministerio de Transportes, y se van a implementar unas nuevas tarifas para los usuarios y las usuarias de Renfe, como le he explicado anteriormente a la señora Granollers.

En resumen, estamos hablando de que el Gobierno destinará unos 1600 millones de euros en este año 2025 para financiar todas las bonificaciones aprobadas, incluidas las que tiene previsto poner en marcha a partir del 1 de julio.

Muchas gracias.

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

— PLANIFICACIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD EN LOS TRAMOS VENTA DE BAÑOS-BURGOS Y BURGOS-VITORIA.

AUTOR: PEÑA CAMARERO, ESTHER (GS)

(Número de expediente 181/001005).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Para formular su pregunta, tiene la palabra la diputada del Grupo Parlamentario Socialista doña Esther Peña Camarero.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Gracias, presidente.

Hoy hablamos de Burgos, porque Burgos es una provincia que tiene potencial industrial, logístico, estratégico, un magnífico capital humano, una situación privilegiada, un tejido empresarial competitivo. Y Burgos necesita aliados. Por suerte, el Gobierno de España lo ha entendido y, hoy, es el mejor acompañante de los burgaleses y de sus demandas. Porque los burgaleses somos recios, somos serios, no nos vamos por las ramas y hablamos de lo concreto, de datos, ¿y qué mejores datos que los de la Cámara de Contratistas? Este órgano, en su último informe, nos indica que Burgos es la provincia de Castilla y León con más obra licitada en 2024. Es un informe que habla de realidades, de 503 millones de euros, la cifra más alta de todas las provincias en inversión. Es una cuantía importante gracias a que el Gobierno de España, con obras muy importantes, da respuesta a las demandas de los burgaleses desde hace años. Por poner algún ejemplo, son casi 200 millones de euros para el tramo de la A-11 entre Langa y Aranda, el tramo de mayor cuantía que está realizando este ministerio en una carretera en toda España. No, la mayor inversión no se realiza en otro sitio ni en otra latitud: se realiza en la provincia de Burgos. Y casi 30 millones de euros también para el Hospital de la Concepción. Y para 2025 esta cifra aumentará.

Frente a una Junta de Castilla y León que tiene abandonada nuestra provincia, donde ha habido anualidades en mantenimiento y conservación y se han invertido cero euros, o que tiene abandonada la CL-629 en Las Merindades, que tantos inconvenientes y dolor causa, tenemos inversiones reales a lo largo y ancho de la provincia: 26 millones para electrificar el tren convencional entre Logroño y Miranda; 13 millones para mejorar y modernizar la vía entre Burgos y Aranda; el ramal del polígono de Villalonquéjar; las obras en las A-73, en el tramo de Montorio; el desbloqueo, por fin, de la A-12, en su primer tramo entre Burgos e Ibeas; y ya están en información pública los accesos de la justamente liberalizada AP-1.

Y para demostrar que seguimos y que estamos en el buen camino con este Gobierno y que este Gobierno quiere cumplir con Burgos, el año 2025 va a ser un año magnífico —estoy convencida—, un año en el que se cumplen tres años desde que Pedro Sánchez inauguró la línea de alta velocidad Venta de Baños-Burgos y llegó a la capital de nuestra provincia. Será también un año magnífico porque el compromiso cierto de unir Burgos con País Vasco y con Europa será una realidad.

Frente a los miedos que otros Gobiernos nos transmitían diciendo que el AVE iba a llegar a Francia por otro lugar que no fuera por la capital castellana, el Gobierno de España acaba de anunciar con claridad una inversión de 363 millones para el primero de los tramos de AVE entre Burgos y Vitoria. Es un proyecto que, además, define con claridad la parada estable de esta alta velocidad en la ciudad de Miranda de Ebro. Y, por cierto, también se atiende una demanda de hace quince años de duplicar las vías de alta velocidad entre Venta de Baños y Burgos, una prioridad que ha hecho pública ADIF y que nosotros en Burgos recibimos con alegría. También se cumple con la apuesta concreta de que Burgos, ahora sí, esté en la planificación de las autopistas ferroviarias de España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 30

Queda mucho y seguiremos exigiendo para seguir creciendo, creando empleo y haciendo una provincia muchísimo mejor para vivir. Pero, mientras, nos interesa, y mucho, que este Ministerio de Transportes nos explique la planificación de la alta velocidad que atraviesa la provincia burgalesa.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene ahora la palabra la secretaria general.

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

Gracias, señoría.

Yo creo que la apuesta por Burgos y por la alta velocidad en Burgos de este Gobierno es incuestionable. Estamos trabajando, y de manera intensiva, precisamente para mejorar las conexiones de esta ciudad. Respecto al tramo al que usted se ha referido al principio, entre Venta de Baños y Burgos, que entró en servicio el 21 de julio de 2022, está en explotación en la actualidad. Se trata de una vía única electrificada de ancho estándar, con una longitud de casi 100 kilómetros de vía en servicio. En lo que supone la prolongación hasta Burgos de la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid-Venta de Baños, la inversión supuso casi 800 millones de euros y cuenta con el sistema de señalización ERTMS de nivel 2, el más avanzado de la red. También permite la mejora de las conexiones en los ejes Valladolid-Palencia-León-Asturias y Venta de Baños-Burgos-Vitoria y frontera francesa, con la posibilidad de circunvalaciones directas y transversales entre las principales ciudades. Sin embargo, tenemos el compromiso de seguir mejorando esta conexión con la red de alta velocidad y, por eso, ADIF ha licitado más de 600 000 euros destinados a estudios y proyectos para duplicar ese tramo de vía que, ahora mismo, es de vía única. Probablemente estará licitado y contratado a fin de año y se iniciará, con este camino, la duplicación y la mejora de los servicios en un tramo de vía única, pues estos siempre son complejos en su explotación, y para dar el mejor servicio posible a la ciudad de Burgos.

Por otro lado, respecto al tramo que aún nos queda por completar, el tramo Burgos-Vitoria, que también es importantísimo para poder conectar la capital castellana con la frontera francesa y Euskadi, le diré que el estudio informativo fue aprobado definitivamente en 2022. Es una operación ambiciosa, porque son casi otros 100 kilómetros para desplegar una nueva línea de vía de doble de ancho —ya no vamos a ir a una vía única, sino directamente a doble de ancho— y porque, además, se va a construir un baipás de 11 kilómetros en la vía única de Miranda del Ebro que posibilitará tanto la parada de trenes en esta localidad como la circunvalación sin paradas por el exterior del municipio en el caso de trenes que sean más directos. Tenemos la declaración de impacto ambiental, vigente hasta el año 2027. Por tanto, debemos actuar antes de 2027, y tenemos el compromiso de hacerlo. Los avances son muy positivos y nos permiten ser optimistas, porque en este tramo el trazado se ha estructurado en siete proyectos distintos precisamente para poder ir avanzando de manera simultánea en todos: conforme estos vayan estando terminados, podremos iniciar las obras. A finales de febrero de este año 2025 salió la licitación para las obras del primer tramo de la plataforma, el tramo Pancorbo-Ameyugo, con un presupuesto base de licitación de más de 400 millones de euros —439, concretamente— y cincuenta y dos meses de plazo previstos. Ese tramo de 8,4 kilómetros de longitud —permítame que me detenga un poco más en la descripción— será de vía doble y ancho estándar y cuenta, en un 77 % de su longitud, con una sucesión de tres túneles y tres viaductos, lo que demuestra la complejidad de los proyectos que estamos llevando a cabo en la provincia. Con ello se asegura que la nueva línea se integrará de manera respetuosa en el entorno, en un corredor, con importantísimos valores ambientales, y en otros elementos también muy significativos, como la A-1, que la cruzamos en dos ocasiones con la vía ferroviaria.

Además de en ese tramo, cuya construcción se inicia ahora, se sigue trabajando en los otros seis proyectos restantes con el objetivo —ya se ha anunciado públicamente— de tener todos los tramos de la plataforma licitados para el año 2026, para el año que viene. Estamos hablando de una línea que forma parte del corredor atlántico —luego tengo una pregunta también sobre el corredor atlántico en Castilla y León—, que es clave porque va a conectar Euskadi a la red de alta velocidad y mejorará su comunicación y tiempos de viaje con el centro y el resto del país, reforzando la cohesión y la vertebración territorial. El ritmo de trabajo es muy intenso. Estamos seguros de que la nueva conexión de alta velocidad a través de la provincia de Burgos será una realidad muy pronto.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 31

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

- **CRONOGRAMA DE ACTUACIONES QUE MANEJA EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA EJECUTAR EN TIEMPO CADA UNA DE LAS INVERSIONES PREVISTAS EN LA RED BÁSICA DEL CORREDOR DEL ATLÁNTICO EN CASTILLA Y LEÓN QUE TIENEN QUE ESTAR OPERATIVAS EN 2030: CONEXIÓN LEÓN-GALICIA A TRAVÉS DEL LAZO DEL MANZANAL; LÍNEA MADRID-ÁVILA-VALLADOLID; LÍNEA FUENTES DE OÑORO-SALAMANCA-MEDIA DEL CAMPO; Y LA LÍNEA CONVENCIONAL VALLADOLID-BURGOS-VITORIA.**

AUTOR: PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)
RODRÍGUEZ CALLEJA, PATRICIA (GP)
IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)
MONEO DÍEZ, MARÍA SANDRA (GP)
MUÑOZ DE LA IGLESIA, ESTER (GP)
FRANCO GONZÁLEZ, SILVIA (GP)
MARCOS ORTEGA, MILAGROS (GP)
PANIAGUA NÚÑEZ, MIGUEL ÁNGEL (GP)
BERMÚDEZ DE CASTRO FERNÁNDEZ, JOSÉ ANTONIO (GP)
MORO ALMARAZ, MARÍA JESÚS (GP)
MARTÍN GARCÍA, PEDRO SAMUEL (GP)
PÉREZ CORONADO, PABLO (GP)
CUESTA RODRÍGUEZ, MARÍA DEL SOCORRO (GP)
CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GP)
CANTALAPIEDRA ÁLVAREZ, MARÍA DE LAS MERCEDES (GP)
CARAZO HERMOSO, EDUARDO (GP)
VELASCO MORILLO, ELVIRA (GP)
RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)

(Número de expediente 181/001008).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día. La va a formular, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, don Héctor Palencia.

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

Señora secretaria, Europa ha diseñado la red transeuropea con nueve corredores, dos de ellos en España, estableciendo 2030 como plazo para la red básica, su columna vertebral. Su objetivo era desarrollar todas las infraestructuras simultáneamente en todo el territorio europeo para evitar desigualdades. Después de siete años de gobierno socialista aún no existe un plan director para Castilla y León, la comunidad con más infraestructuras del corredor atlántico. A cinco años de que termine el plazo sigue sin haber un cronograma claro para la conexión León-Galicia, la línea Madrid-Ávila-Valladolid, la línea Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo y la línea Valladolid-Burgos-Vitoria.

Señora secretaria general, ¿cree que responderá con claridad sobre cada uno de estos ejes? Espero que se le deje tiempo para contestar a mi pregunta.

Muchas gracias.

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

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

Me pregunta por el cumplimiento del reglamento sobre la red transeuropea en Castilla y León. El ministerio ya ha dicho en distintas ocasiones, y he repetido yo también hoy en esta comparecencia en respuesta a distintas preguntas, que en el Gobierno tenemos el compromiso firme de cumplir con el reglamento sobre la red transeuropea para 2030 en las líneas convencionales y, concretamente, las que forman parte del corredor atlántico en Castilla y León. Me voy a ceñir a explicar, para responderle, cómo está la situación en los tramos concretos por los que usted me ha preguntado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 32

Como saben, el nuevo reglamento sobre la Red Transeuropea de Transporte establece distintas prioridades: la red básica tiene que estar terminada en 2030; la red básica ampliada, en 2040; y la red global, en 2050. Además, en ese reglamento se ha reforzado la importancia de la interoperabilidad ferroviaria, con aspectos tan relevantes como la implementación de sistemas de seguridad ERTMS o la electrificación, para promover precisamente un transporte de mercancías más eficiente y los servicios de autopistas ferroviarias.

En el caso de España, las conexiones objeto de esta pregunta, León-Galicia, a través del Lazo del Manzanal, Madrid-Ávila-Valladolid, Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo y Valladolid-Burgos-Vitoria, forman todas parte del corredor atlántico de España y están siendo o serán objeto de planes de renovación y modernización para adaptarse a los parámetros y requisitos técnicos requeridos en los corredores europeos y, así, convertirlos en interoperables poder conectarse con otras regiones de España y Europa. De hecho, sabiendo las necesidades que tiene la red, en ADIF ya se está actuando de manera preventiva. Estas líneas deben adaptarse a los estándares europeos, que recomiendan algunos aspectos y exigen otros, principalmente referidos a la electrificación y a la implantación de ERTMS, así como al ancho de vía donde sea necesario. Uno de los objetivos es ampliar la capacidad para el tráfico de mercancías, entre otros aspectos relativos a las infraestructuras. En ese sentido, puedo garantizarle que se trabaja con el objetivo de dar cumplimiento a los plazos marcados por la Comisión Europea en el reglamento de la red TEN-T.

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor Palencia Rubio.

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

Señora secretaria, se ha olvidado de un eje y no ha concretado nada de lo que está haciendo en cada uno de los ejes. ¡Qué casualidad! Se ha dejado el eje que une Valladolid, Ávila y Madrid. Por cierto, no es el corredor mediterráneo, sino el corredor atlántico.

Queda claro lo que le importa Castilla y León al Gobierno de España. No van a cumplir en tiempo y forma con ninguna de las cuatro conexiones de la red básica del corredor atlántico en nuestra comunidad. Europa buscaba igualdad con estos plazos, pero Pedro Sánchez fomenta la desigualdad entre españoles y de los españoles con el resto de Europa. Europa exige en su reglamento el diálogo con las autoridades locales y autonómicas, pero en España tenemos al Gobierno menos dialogante y más prepotente de la historia de la democracia. ¿Qué vamos a esperar del señor Puente, que, con sus palabras, se avergüenza de su tierra e insulta públicamente a Castilla y León? Además, con sus hechos, retrasa o destruye las esperanzas de las infraestructuras de las nueve provincias de Castilla y León.

Llevan siete años en el ministerio, y queda claro que han estado más preocupados en robar y trincar mordidas, en colocar y pagar con dinero público a las acompañantes de ministros y miembros de tramas, en intentar tapar la corrupción o en ceder a los chantajes que de trabajar por construir un futuro en igualdad de las mujeres y hombres de Castilla y León.

Empecemos —porque yo sí que le voy a detallar— por la conexión León-Galicia a través del lazo del Manzanal. Aquí la contradicción es clara. Por un lado, el ministerio licita en 2024 un estudio y, por otro, ADIF propone maquillar una infraestructura de hace 150 años, que llevaría a dividir en dos la provincia de León. Las diputadas del Grupo Popular Ester Muñoz y Silvia Franco llevan toda la legislatura denunciando que no se puede mantener la actual estructura del lazo del Manzanal para comunicar Galicia con León. El Gobierno de España no llega a 2030 y ni tan siquiera se habrán iniciado las obras cuando tenían que estar puestas en marcha. Y los trenes que deberían circular, según Europa, no podrán subir al tener pendientes superiores al 1,7 %, el límite establecido por la red transeuropea.

Detallo también la línea Fuentes de Oñoro-Salamanca-Medina del Campo, que usted se ha negado a detallar. El tramo Fuentes de Oñoro-Salamanca debería estar electrificado desde 2021. Estamos en 2025, y aún queda para completarlo. Son años de ejemplo de inoperancia y desidia socialista, eso sin hablar del corredor de la Vía de la Plata, que lo han postergado a 2050, cuando podían haberlo hecho en 2040.

El tramo Salamanca-Medina del Campo en 2030 debería cumplir los estándares de la alta velocidad, pero el Gobierno no sabe o no contesta. El diputado Bermúdez de Castro, junto con los diputados populares Moro y Martín, llevan años alertando, requiriendo y preguntando sobre esta cuestión, y han encontrado la desidia más absoluta por parte del Gobierno de Sánchez para impulsar el corredor atlántico en la provincia de Salamanca. Mientras, el Gobierno portugués cumple y la línea mixta de mercancías y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 33

pasajeros desde Oporto a Aveiro hasta la frontera con Salamanca estará operativa en unas semanas. ¡Vaya diferencia entre los socialistas portugueses y los socialistas españoles!

Por último, una de las autopistas ferroviarias para mercancías en España es el eje —apunte— Madrid-Ávila-Valladolid-Burgos-Vitoria, no solo Valladolid-Burgos-Vitoria, como usted ha dicho.

Y empiezo por el tramo al que usted se ha referido y luego hablo del que se ha olvidado. La finalización de la alta velocidad de pasajeros entre Burgos y Vitoria tampoco estará en marcha en el plazo comprometido con Europa del 2030. Y el ministerio de Óscar Puente habla ya de más allá de 2032. Da igual lo que diga, en la anterior pregunta o en ruedas de prensa, el dato objetivo es que los socialistas nuevamente incumplen con Burgos, tal y como llevan reclamando los diputados populares Ángel Ibáñez y Sandra Moneo. También en 2030, los trenes que Europa planificó para el transporte de mercancías en una de las zonas más industriales en España —y coincido con Esther Peña—, por ejemplo, no podrán entrar por los túneles de Pancorbo, incomunicando Madrid, Ávila, Valladolid y Burgos con Francia, y viceversa, por incumplir los estándares europeos debido a su dejadez y a la dejadez de su ministerio y de su Gobierno.

Termino, señora secretaria general, con aquello que se ha olvidado. Ya estamos acostumbrados a que usted odia Ávila, pues la línea Madrid-Ávila-Valladolid está en ese tramo. Ese tramo de autopista ferroviaria del corredor atlántico es mixto de pasajeros y mercancías y, entre otras condiciones a cumplir, según el reglamento europeo, en 2030 los trenes de pasajeros deberían circular a 160 kilómetros/hora y a 100 kilómetros/hora los de mercancías. Mi compañera la señora Rodríguez y yo nos preguntamos cómo aún no tienen un estudio para la modernización y adecuación de sus vías y para un baipás, o bien dependiente, a su paso por la Comunidad de Madrid para evitar los cercanías y que hiciera viable la línea de altas prestaciones.

¿Sabe a qué velocidad van ahora los trenes entre Ávila y Madrid? Como no sabe nada de esa línea, se lo digo yo: a 70 kilómetros/hora, una velocidad menor que en el siglo pasado y muy lejos de lo establecido por Europa. ¿Sabe cuántas limitaciones temporales de velocidad tiene ese tramo? Debería saberlo, porque son dieciséis, de las cuales la mitad son a 30 kilómetros/hora. Llevan siete años gobernando y esas limitaciones temporales han pasado a ser permanentes, y se deben al mal estado de la vía, al mal estado de las trincheras o incluso al de las estructuras. ¿Por qué estas limitaciones solo aumentan desde que gobiernan y no se corrige ninguna de ellas?

Con el Gobierno socialista, Ávila camina, pero camina como los cangrejos, camina hacia atrás. Paralizan el tramo que nos conectaría a Valladolid con autovía; destruyen diecinueve años de trabajo con la autovía A-40 entre Ávila y Maqueda y el tren tarda cada día más y tiene más incidencias.

Los abulenses estamos hartos de la falta de sensibilidad profesional y compromiso, de la de usted, de la de su ministro y de la de su presidente. Está claro que el objetivo de pasar del 4 % del transporte de mercancías en tren —si es que es el 4 % lo que se está cumpliendo— al 10 % que usted comentaba antes en 2030, si es por el impulso del corredor atlántico, el Gobierno socialista va a incumplir claramente.

En definitiva, señora secretaria general, responda esta vez no a mí, sino a los ciudadanos que son los que le pagan su sueldo. ¿Cómo va a cumplir las condiciones establecidas por Europa en 2030 si no han hecho prácticamente nada en estas conexiones?

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

Tiene la palabra la secretaria general.

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

En primer lugar, quiero disculparme porque, efectivamente, ha sido un lapsus, es el corredor atlántico y no el mediterráneo, mis disculpas por ello.

Si me lo permite, voy a pasar a enumerar las actuaciones que estamos llevando a cabo en cada uno de los tramos que ha nombrado usted. El León-Galicia, por el nudo del Manzanal, en León, está enmarcado dentro del corredor atlántico de la red transeuropea de transporte, es el enlace secundario del centro peninsular con Galicia y también uno de los principales ejes de mercancías. En ese corredor está en marcha a cargo de ADIF actuaciones de renovación de infraestructura y superestructura, de modernización de las instalaciones de seguridad y las comunicaciones, ampliación de vías de apartado, entre otras. Además, se está redactando, aunque usted opine que no estamos haciendo nada, un estudio de viabilidad de posibles alternativas precisamente al lazo del Manzanal porque sabemos las complicaciones que tiene ese trayecto concreto. Fue adjudicado en junio del año pasado y tiene como objetivo determinar si existen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 34

alternativas viables y, en su caso, el grado de actuación sobre el tramo principal en la zona del lazo del Manzanal. De ese estudio de alternativas se podría derivar un estudio informativo si el resultado es positivo, que esperemos que sí, así como la posterior redacción de proyectos y la ejecución de las obras. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

En cuanto a la electrificación del tramo de Salamanca a Fuentes de Oñoro se están realizando trabajos de electrificación del trazado del ferrocarril convencional, estamos hablando de unos 124 kilómetros en este tramo, y siguen avanzando con el objetivo de completar la electrificación de esta línea, de la línea Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, reduciendo tiempos de viaje, mejorando la disponibilidad y la fiabilidad de los servicios con la red portuguesa y favoreciendo el aumento del tráfico de mercancías internacionales en el corredor atlántico. Es decir, nosotros también estamos electrificando, no solamente el Gobierno de Portugal. Además, se han puesto en servicio nuevos enclavamientos para regular las señales del tramo ferroviario en varias estaciones y se está desplegando y poniendo en servicio la fibra óptica necesaria para las comunicaciones que requiere la explotación de servicios ferroviarios. También se han terminado las obras de las subestaciones que aportarán la necesaria energía eléctrica, la energía de tracción, para los servicios que circulen por este tramo. Además, en paralelo, se está avanzando en la adecuación de gálibos de pasos superiores de la línea para adaptar las dimensiones de las instalaciones en autopistas ferroviarias, habiéndose retomado en octubre de 2024 las obras de los cuatro pasos superiores pendientes.

En cuanto al Madrid-Ávila-Valladolid, por el que también preguntaba, en esta línea convencional están en marcha varias actuaciones que mejorarán los servicios ferroviarios destacando el incremento de capacidad que he citado también anteriormente en el tramo entre Pinar de Las Rozas y Villalba, que es donde se encuentran en ejecución esas obras de cuadruplicación de la vía. Además, se encuentra en fase de ejecución de obra el proyecto de construcción para el incremento de la capacidad del tramo nudo de Pinar de Las Rozas-Estación de las Matas, en la Línea Madrid-Hendaya. En el año 2023 se ha iniciado el contrato de redacción del proyecto constructivo y ejecución de las obras de señalización en este tramo y, por tanto, con distintas actuaciones precisamente para mejorar la capacidad y mejorar los servicios en las conexiones entre Madrid y Ávila.

En cuanto a la línea Valladolid-Burgos-Vitoria, en convencional y no en alta velocidad de la que ya he hablado anteriormente, ADIF está analizando el itinerario Madrid-Valladolid-Burgos-Vitoria para un posible servicio de autopista ferroviaria y están en marcha algunas actuaciones para la mejora de la línea. Yo creo que aquí cabe destacar la ejecución de la variante este de Valladolid, que se utilizará para el tráfico de mercancías, y que se encuentra en una fase avanzada de desarrollo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

— PLANES QUE TIENE EL GOBIERNO PARA LAS CONEXIONES FERROVIARIAS DE SORIA.

AUTOR: CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GP)

(Número de expediente 181/001010).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Cabezón Casas, con la pregunta número 14.

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

Secretaria Serrano, voy a hacerle una pregunta sobre los planes que tiene el Gobierno para el ferrocarril en Soria. Y, si me permite, se lo voy a concretar en siete preguntas todavía mucho más concretas sobre las que esperamos respuestas no solo este diputado, sino también gran parte de los sorianos.

La primera de ellas es cuándo nos van a facilitar de forma definitiva el estudio de viabilidad de la Soria-Castejón. Usted sabe que en septiembre de 2022 se licitó, que tenía quince meses de ejecución, que tendría que estar entregado en diciembre de 2023, que, finalmente, se entregó el estudio al ministerio en el último trimestre de 2024, y que estamos en marzo de 2025 y los sorianos no sabemos nada de ese informe.

En su última comparecencia nos dijo —y es la segunda pregunta— que el Consejo Asesor de Transportes y Movilidad iba a hacer unas conclusiones, que estaba ya estudiando este estudio de viabilidad y que nos darían a conocer las conclusiones. Si no las puede trasladar hoy en esta comparecencia, se lo agradeceríamos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 35

La última noticia del Gobierno de Sánchez, con respecto al servicio ferroviario y a las líneas ferroviarias de la provincia de Soria, ha sido, para sorpresa de todos, un nuevo estudio de viabilidad, en este caso que va de la línea Torralba-Soria, Soria-Castejón. A mí me da envidia cuando escucho aquí a representantes de muchos territorios hablar de ejecuciones, de licitaciones, de miles de millones de euros; y a nosotros, a los sorianos, lo único que nos ofrecen son estudios de viabilidad. Pues bien, este es el nuevo anuncio que han hecho a la provincia de Soria, un nuevo estudio de viabilidad entre la Torralba-Castejón.

Mientras que estos estudios de viabilidad de las líneas del futuro se producen, también han tenido compromisos con la provincia de Soria, y voy a la pregunta cuarta, ¿cuándo van a incrementar las frecuencias que había comprometido el Gobierno de Sánchez con la línea Soria-Torralba-Madrid? Y si van a reducir, finalmente, los tiempos de viaje que también habían comprometido.

La quinta es si van a tomar medidas para reducir las continuas incidencias que sufrimos en esa línea, como hace una semana, con cinco horas en un trayecto con diferentes paradas en Guadalajara, trasbordos de los usuarios, cinco horas en un viaje que en coche apenas se tardan dos horas.

Y la sexta es que pusieron en marcha un proyecto piloto, la Soria-Calatayud, a través de un VTC, para conectarnos con la alta velocidad. ¿Hay compromisos de levantar el requisito del empadronamiento para que cualquier ciudadano pueda acceder a la provincia de Soria a través de la alta velocidad? No sabemos nada de si ya van a eliminar ese límite de empadronamiento y si van a aumentar el número de usuarios que pueden acceder a esos VTC.

Si me permite, aunque no tiene que ver con la alta velocidad o con las redes ferroviarias, sí que hay un tema importante que nos preocupa a los sorianos y que ha pasado en el día de ayer. Debido a las fuertes lluvias que cayeron en la provincia de Soria se cortó la nacional 110 por el puente de San Esteban de Gormaz, porque arrastró una parte del puente dañando la estructura. ¿Qué alternativas van a plantear para el puente de San Esteban de Gormaz? ¿Tienen planteado en el futuro un nuevo puente que pueda ser alternativo a esa infraestructura, para que una nacional no pase por un puente romano, como sucede ahora?

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Voy a empezar por la última de las preguntas, la relativa a la nacional. Es un suceso que acaeció ayer y estamos estudiando las posibles mejoras de esa conexión, porque, efectivamente, la estructura del puente quedó dañada y tenemos que ver, como hacemos cada vez que tenemos algún problema en alguna infraestructura importante de la Red de Carreteras del Estado, cuál es la solución. Primero, probablemente una solución provisional para garantizar el paso; y, luego, una solución definitiva que garantice que esa nacional tenga totalmente la funcionalidad que debe tener. Pero ahora mismo no le puedo dar una respuesta porque pasó ayer, o sea, no tenemos todavía la solución sobre la mesa, pero la estamos estudiando.

Sobre las conexiones ferroviarias con Soria, y centrándome ya un poco en la pregunta, tenemos el compromiso de mejorar las infraestructuras de transporte en la provincia. Y yo creo que, fruto de ese compromiso, se ha licitado un nuevo estudio de viabilidad de la conexión de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona con la línea Torralba-Soria y su prolongación hasta Castejón por el norte de la provincia, precisamente para que, con los parámetros necesarios, una inversión de tal calibre esté garantizada con un estudio socioeconómico que nos garantice que la inversión se puede acometer.

Con este estudio de viabilidad, que tiene un presupuesto de licitación muy amplio, más de 600 000 euros, y un plazo de ejecución de dieciocho meses, vamos a dar respuesta y se va a analizar de verdad la viabilidad de ampliar la línea Torralba-Soria para convertirla en el corredor ferroviario Torralba-Soria-Castejón conectándola con la línea de alta velocidad. El estudio, además, va a analizar la viabilidad de la reapertura de la línea ferroviaria, incluyendo en ese tramo un ámbito más amplio que considerará también posibles actuaciones en la línea Torralba-Soria, precisamente para mejorar la conectividad con la línea de alta velocidad. Se van a estudiar alternativas de conexión con esta línea que permitan determinar la conveniencia de implantar dicha conexión, según cada caso, y se analizarán alternativas de mejora de la línea actual. Con ese contrato se analizará nuevamente la viabilidad de la reapertura de la línea ferroviaria, si bien, en esta ocasión, incluyendo un ámbito mucho más amplio porque consideramos que las actuaciones que llevemos a cabo en este tramo tienen impacto y pueden tener efecto positivo sobre otras actuaciones que estamos haciendo ya en la línea Torralba-Soria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 36

En este contexto, creemos que tiene sentido no limitarnos únicamente al tramo Soria-Castejón, porque, si consideramos el resto de las conexiones que estoy contando hoy, creemos que se puede aumentar la demanda ferroviaria en ese tramo y, por tanto, los resultados serán mejores. Se van a plantear no solamente alternativas completas, sino también alternativas sobre la infraestructura con la idea de que se puedan ejecutar de manera independiente y se vaya mejorando de manera paulatina las conexiones ferroviarias con la provincia de Soria.

Asimismo, me gustaría remarcar también las actuaciones que se están llevando a cabo para la renovación y mejora del trazado de la vía existente entre Torralba y Soria, con una inversión importante en renovación de la línea, en mejoras del trazado, en una instalación de nuevos sistemas de señalización, en remodelación y reordenación de las vías y andenes en las estaciones de Soria y Almazán, que ya están finalizadas, y con una inversión de casi 80 millones de euros.

Me quedan dos preguntas por responderle. En cuanto al tema de solucionar el empadronamiento para que se puedan usar los servicios VTC de conexión con la línea de alta velocidad desde Soria, necesitamos una normativa con rango de ley. Estamos intentando incluirlo en alguna de las modificaciones que se producen en el Parlamento sobre leyes existentes, precisamente para poder habilitar esa petición que tenemos del territorio. De verdad, somos muy sensibles a que gente que no necesariamente tenga que estar empadronada en Soria pueda usar esos servicios y pueda acceder a Soria con alta velocidad.

Muchas gracias.

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

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

Señora Serrano, ¿cuándo nos van a dar el informe de la Soria-Castejón? No lo conocemos. ¿Cuándo nos van a dar las conclusiones del consejo asesor? No las conocemos.

Miren, en el año 2018 vino Sánchez a Soria, en mayo, antes de ser presidente, y vino en su Peugeot a decir que en Soria se iba a hacer la reapertura de la Soria-Castejón. Han pasado siete años y lo único que tenemos son promesas de estudios de viabilidad. Pueden comprender que los sorianos estemos hartos de que la única propuesta que se nos ofrezca sean estudios de viabilidad. En siete años los estudios de viabilidad son el único compromiso cierto del Gobierno de Sánchez con la red ferroviaria de la provincia de Soria. Más de 2 millones de euros en estudios llevamos desde el año 2000 en la provincia de Soria para dar alternativas.

Acaban de realizar el estudio de viabilidad de la Soria-Castejón, pero les recuerdo que, en el año 2012, ya hubo un estudio de alternativas, que si quiere ahora se lo facilito, hecho por el Ministerio de Fomento. Fíjese se lo traigo en CD; he tenido la cortesía de traérselo también en USB, que me ha costado poder pasarlo, por si acaso no lo tiene. En el año 2012 teníamos el estudio de alternativas de la Soria-Torralba para conectarnos a la alta velocidad. Ahora tenemos la Soria-Castejón. Ya tenemos todos los estudios que necesitamos los sorianos. Lo único que necesitamos es voluntad política, como bien decía la señora Peña, voluntad política para que las inversiones que llegan a la provincia de Soria sean inversiones reales, que se puedan ejecutar y que los sorianos no tengamos que esperar al año 2050, que es adonde nos mandan a tener conexiones dignas en la provincia de Soria. Esto es lo que exigimos, que se cumpla la palabra de Pedro Sánchez de 2018; que los estudios de viabilidad no sean la gran excusa para paralizar las infraestructuras de la provincia de Soria; y que los sorianos no nos sintamos ciudadanos de segunda. Hoy usted ha dicho en varias ocasiones que están teniendo inversiones únicas, inversiones millonarias, inversiones extraordinarias a lo largo de todo el territorio. Permítame que le diga que los sorianos ni las sentimos ni las vemos. Solo vemos estudios de viabilidad por más de 600 000 euros, pero ni un solo millón de euros en los presupuestos generales del Estado para una licitación, para una ejecución y para ver obras en los tramos que corresponden a la provincia de Soria.

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

— PLANIFICACIÓN DEL GOBIERNO PARA LA MEJORA DE FRECUENCIAS DE LOS TRENES EN LA RED DE CERCANÍAS DE LA PROVINCIA DE SEVILLA.

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

(Número de expediente 181/001011).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Cruz-Guzmán García.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 37

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Gracias, presidenta.

Doy por formulada la pregunta.

La señora **PRESIDENTA**: Pues tiene la palabra inmediatamente la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Serrano Balbuena): Vale, me ha sorprendido, perdonad. (**Risas**).

Por contextualizar, la pregunta es planificación del Gobierno para la mejora de frecuencias de los trenes en la red de cercanías de la provincia de Sevilla. La valoración que hace el ministerio del estado y el desarrollo del ferrocarril en la provincia de Sevilla es positivo. El compromiso de este Gobierno con la movilidad metropolitana de Sevilla es claro. Así, por ejemplo, el pasado mes de febrero prolongamos, como bien saben, la línea C-5 de cercanías de Sevilla hasta la estación de Dos Hermanas. Asimismo, tenemos en marcha el estudio de la conexión con el aeropuerto y obras que permitirán en un futuro la mejora de los servicios ferroviarios, tanto dentro de la provincia como desde Sevilla con el resto de Andalucía. Además, tenemos el compromiso firmado con la Junta de Andalucía para financiar al 50 % las obras de la Línea 3 del Metro de Sevilla, y lo estamos haciendo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Ahora tiene palabra la señora Cruz-Guzmán.

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Gracias, señora Serrano, por su comparecencia hoy en la Comisión de Transportes.

Lo cierto es que las infraestructuras de Sevilla en el ámbito ferroviario tienen un retraso histórico, y así de contundente lo decía el gerente de GAESCO en una jornada hace unos días. Con el Gobierno de Sánchez no es que se haya aminorado la marcha de las inversiones, es que se ha paralizado. Desde que Pedro Sánchez es presidente del Gobierno, ha destinado más dinero a los cercanías de Cataluña que a los de las comunidades de Madrid, Asturias, Cantabria, Valencia, País Vasco, Aragón, Castilla y León y Andalucía en su conjunto. Esto es lo que nos cuesta a los españoles y a los sevillanos el alquiler de Moncloa unas horas, unos días, unos meses más para la resistencia presidencial. No se trata de resistir, se trata de servir. Yo misma he defendido el mal funcionamiento de los rodalies en la tribuna, pero estos agravios presupuestarios con Andalucía no pueden continuar. No queremos ni más ni menos de lo que nos corresponde.

Estos son los titulares que hemos visto durante estos años (**muestra sucesivamente varios titulares de prensa**): 378 millones para los rodalies, 283 millones para los rodalies catalanes, Pedro Sánchez inyecta una inversión a los cercanías de Cataluña que equivaldría a terminar la red completa de la que estamos hablando del Metro de Sevilla, 6300 millones que anunciaba la vicepresidenta Teresa Ribera. Y estos son los titulares para la provincia de Sevilla (**muestra un folio en blanco**), una hoja en blanco, cero inversión desde el 2015. Dígame, señora Serrano, ¿por qué no va a recibir la provincia de Sevilla ni un solo euro de los 6667 millones de los Next Generation para movilidad sostenible?

El alcalde de Sevilla sigue esperando de Sánchez la contestación a sus peticiones urgentes, conectar la estación del aeropuerto San Pablo con Santa Justa. Son estudios que están desde hace dos años licitados y el señor Puente dijo que iba a estar a finales de 2024 y no tenemos ninguna contestación; unos estudios que ya había hecho la Junta de Andalucía con anterioridad, con los que no quiso contar el Gobierno central. La línea C-4 solo realiza el recorrido en un sentido con una frecuencia tan escasa que los 63 000 vecinos de Sevilla Este no les interesa utilizar. Del anillo de cercanías, seguimos sin el cierre. Asimismo, la conexión de Cartuja con Blas Infante y, por ende, con el término del área metropolitana, que conectaría también con Los Remedios y El Tardón.

Si queremos dar solución al problema de la vivienda, el transporte ferroviario es clave. Hay que conectar los cinturones de las grandes ciudades a través del transporte público si queremos bajar de verdad los alquileres de los pisos para que nuestros jóvenes puedan desarrollar su proyecto de vida. La ampliación de la línea C-5 que nos dice, que acaban de inaugurar para conectar con Dos Hermanas, tiene una frecuencia insuficiente para los usuarios y un tiempo de servicio inasumible, una hora y cuarto de Benacazón a Dos Hermanas, lo mismo que ir desde Sevilla a Cádiz. Por eso, los ayuntamientos de la comarca del Aljarafe, que cuentan con casi 400 000 habitantes, están preparando mociones, al igual que la Diputación Provincial de Sevilla, para reclamar el desdoble de la vía, que recortaría estos tiempos inasumibles y disparatados. Además, es necesario aumentar la frecuencia si queremos que esta línea sea

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 38

útil de verdad para los ciudadanos, y que la línea cubra todo el arco norte del Aljarafe, Pilas, Huévar del Aljarafe, Carrión de los Céspedes, Castilleja del Campo, Villamanrique de la Condesa y Aznalcázar siguen esperando. Las infraestructuras están hechas. Como decíamos, desde noviembre del 2015 que se puso en marcha la estación de Jardines de Hércules, no se ha vuelto a invertir ni un solo euro en obras en cercanías para la provincia de Sevilla.

Pero no es solo la falta de inversión, es también el servicio nefasto. Febrero ha sido un mes negro para los cercanías con 130 incidencias en estas cinco líneas, retrasos de cuarenta minutos, averías y vandalismo. Una tónica que se repite año tras año, no son casos puntuales, como nos responden. La línea C-1 de Lora del Río sufre la suspensión del servicio por falta de maquinistas y hasta el alcalde, Antonio Enamorado, ha tenido que escribir una carta al ministro Puente, de la que todavía está esperando respuesta ante el malestar de los vecinos. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).**

Termino como concluía el informe de la Cámara de Comercio de Sevilla. El servicio que prestan los cercanías de Sevilla no es el que le corresponde a una provincia como esta, no es eficaz.

Sánchez ha decidido gobernar de espaldas a esta Cámara, sin presupuesto, lo que significa gobernar de espaldas a los intereses y a los problemas de los españoles y de los sevillanos, olvidando las inversiones necesarias para que Sevilla se desarrolle con las mismas oportunidades que el resto de provincias. No queremos ni más ni menos, y por eso seguiremos reclamando con contundencia esta inversión ferroviaria justa y necesaria para nuestra provincia.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora Cruz-Guzmán.
Responde la secretaria general.

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

De nuevo, me gustaría disculparme por las incidencias que ocurren en las redes de cercanías, igual que ocurren en otros sistemas de transporte público. Entiendo, de verdad, como usuaria del transporte público de manera habitual, sé lo que se sufre cuando se te retrasa el tren.

En cualquier caso, a la hora de hablar de Sevilla, cabe hablar o detallar las actuaciones que he puesto sobre la mesa en mi primera intervención. Desde el pasado mes de febrero, efectivamente, está prolongada la línea C-5 a Dos Hermanas, con parada intermedia en Bellavista. Se ha llevado a cabo esta ampliación precisamente porque se realizó un análisis de la afluencia de viajeros y la posible demanda para adaptar el servicio al hábito de movilidad de las personas. Se está beneficiando a aproximadamente 31 500 personas que diariamente utilizan las líneas C-1 y C-5 para sus desplazamientos habituales. Esa prolongación de la C-5 permitirá mejorar la puntualidad y la movilidad metropolitana de Sevilla. Al mismo tiempo que se optimizan los recursos disponibles, los viajeros de cercanías contarán con una programación de 86 servicios para viajar de lunes a viernes entre Santa Justa y Dos Hermanas.

En paralelo a estas mejoras en el servicio, Renfe ya ha renovado el mapa de las líneas de cercanías en Sevilla con un diseño mucho más sencillo, con soluciones gráficas que mejorarán también su usabilidad y creemos que pueden aumentar sustancialmente la demanda para los usuarios frecuentes y también de todas las personas que pueden visitar Sevilla. Además, estamos desarrollando el estudio informativo de la conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla. Iniciamos la redacción de estudio informativo en el año 2024, en marzo, hace justo un año. La fase uno del estudio informativo se finalizó. Es decir, ahora mismo la Ley del Sector Ferroviario nos exige que, previo a poder realizar un estudio informativo, tenemos que redactar el estudio de viabilidad. Ese ya está redactado, se finalizó en el año 2024, y está previsto que se remita al consejo asesor en este trimestre precisamente para poder avanzar en su desarrollo. Ya les puedo yo decir que los resultados de la rentabilidad socioeconómica de varias de las soluciones estudiadas son favorables y, por tanto, es un proyecto que se va a llevar a cabo.

Además, ADIF está trabajando en las obras de la estación de Cantillana, en ejecución desde el pasado mes de julio. Son obras por más de 6 millones de euros con un plazo de ejecución de 15 meses. Es decir, a finales de este año estarán completadas. También estamos realizando el proyecto constructivo de la nueva estación de Casilla de los Pinos, en Dos Hermanas. Está la primera maqueta del proyecto en construcción, se encuentra en supervisión desde noviembre del año 2024. La obra será de aproximadamente 10 millones de euros, con un plazo de ejecución de 24 meses. Se han finalizado además diversas actuaciones de sustitución de carril en alguno de los tramos que usted citaba, en Lora

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 39

del Río-Los Rosales y en Los Rosales-Brenes, que suponen una mejora de la fiabilidad de los servicios ferroviarios en la región.

Además, estamos llevando a cabo distintas actuaciones para mejorar la conectividad por ferrocarril de la provincia de Sevilla, ya no solamente hablando de cercanías y del metro que, a pesar de ser una infraestructura de carácter claramente autonómico, estamos aportando la mitad de la financiación. Hoy mismo el Consejo de Ministros autoriza la licitación de los primeros cinco proyectos de la línea de alta velocidad para conectar Sevilla con Huelva en 25 minutos, parte fundamental de la red transeuropea de transporte. Se está trabajando en la renovación integral, con una inversión de más de 700 millones de euros, de la que fue la primera línea de alta velocidad de este país, la Madrid-Sevilla, sin suprimir el servicio, con las dificultades de ejecución que eso supone. Se va a construir el baipás de Almodóvar del Río, que, aunque no esté en la provincia de Sevilla, sí va a facilitar las conexiones directas con el resto de la comunidad autónoma, especialmente con Málaga y Granada, y en diciembre formalizamos, por valor de 2,5 millones de euros, los estudios informativos para mejorar la conectividad ferroviaria entre Antequera, Granada y Almería precisamente para reducir tiempos de viaje entre Sevilla y Almería. En definitiva, apostamos por el futuro de Sevilla y de todos sus habitantes y apoyaremos, con las políticas de movilidad sostenible a nuestro alcance, todas las oportunidades para mejorar los servicios que reciben.

Muchas gracias.

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

— **FECHA PREVISTA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA A-12 EN EL TRAMO ENTRE SANTO DOMINGO DE LA CALZADA-VILLAMAYOR DEL RÍO.**

AUTOR: MERINO MARTÍNEZ, JAVIER (GP)

(Número de expediente 181/001022).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la última pregunta del orden del día, que va a formular el diputado don Javier Merino Martínez. Tiene la palabra.

El señor **MERINO MARTÍNEZ**: Buenos días.

Muchísimas gracias, secretaria general.

La autovía A-12, conocida como la autovía del Camino de Santiago, se concibió para convertirse en una vía de comunicación principal de La Rioja, Navarra y la provincia de Burgos con Madrid. La A-12, como digo, se configuró como una vía de comunicación fundamental para la conectividad, sobre todo, de La Rioja con Madrid para fomentar y ayudar a nuestra economía, e imprescindible, sobre todo, para la seguridad del tráfico, puesto que los coches tienen que circular por la N-120. Pero, secretaria general del ministerio, hace ya más de veinticinco años, en 1999, el Consejo de Ministros autorizó la contratación de esta autovía y hace más de veinte años que el Gobierno Foral de Navarra comenzó esas obras, pero a día de hoy en estas obras de esta autovía A-12 lo único que tenemos son despropósitos, retrasos injustificados y una dejación absoluta de responsabilidades de su Gobierno, el Gobierno de Pedro Sánchez. Y esto afecta directamente a los riojanos; les afecta porque supone problemas para las empresas y los transportistas, les afecta porque hay un mayor riesgo de accidentes por la N-120 y les afecta y supone una mayor despoblación por la falta de infraestructuras adecuadas.

Pero, en concreto, por lo que hoy le pregunto es por el tramo de esas obras de la A-12, el tramo riojano de Santo Domingo de la Calzada a Villamayor del Río, en Burgos, con una distancia de obras de catorce kilómetros y un presupuesto de 85 millones de euros, que tenía que estar finalizado en marzo de 2023, de manera que ya llevamos dos años de retraso. A día de hoy no solo están sin finalizar, sino que prácticamente están paradas. Supongo que lo sabrá, pero yo se lo voy a recordar: el último tramo que se inauguró de la autovía A-12, ¿sabe quién lo hizo? Mariano Rajoy, como presidente, el 9 de abril de 2015. Hace diez años que no se inaugura un tramo en esas obras de la autovía A-12.

Por eso hoy le quiero preguntar cuál es la fecha exacta de la finalización de las obras del tramo de Santo Domingo de la Calzada con Villamayor del Río, un tramo que lleva ya dos años de retraso. El primer anuncio de finalización que hicieron ustedes fue en marzo del 2023: solo habían ejecutado un 46 % a esa fecha. El segundo anuncio de finalización fue en octubre del 2024: solo llevaban un 66 % de ejecución. Ahora han dicho que en el último trimestre de 2025 será cuando se finalice ese tramo, lo dijo la delegada del Gobierno de España en La Rioja.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 40

Por eso le pregunto: ¿ratifica usted hoy aquí esa fecha de finalización de las obras de la A-12? Y diga la verdad. No vale decir que se sigue el contrato vigente y que todo va muy bien. Diga la verdad, porque hoy está usted compareciendo en el Congreso de los Diputados.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Responde la secretaria general.

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

Gracias, señoría. Solamente una corrección: el presupuesto vigente de ejecución de esas obras son 95,6 millones de euros. Y sobre los 14,4 kilómetros de los que estoy hablando, son obras que, efectivamente, se iniciaron en marzo de 2020 y actualmente se encuentran avanzadas. Se han ejecutado hasta la fecha cerca de 70 millones de euros.

Hemos tenido que superar importantes retos, el primero de los cuales fue el COVID, que sabe que paralizó y en gran parte influyó en los retrasos, dado que esas obras se iniciaron el 16 de marzo del año 2020, precisamente con la declaración del estado de alarma en el país. Tenía un plazo inicial de treinta y seis meses, pero es una obra de gran entidad y complejidad, para cuya ejecución estamos afrontando distintos retos e importantes desafíos. En primer lugar, como le comentaba, el inicio de las obras coincidió con el estado de alarma y la expansión del coronavirus, lo que supuso el cese de toda la actividad esencial, impidió el inicio normal de las obras y provocó su retraso durante el periodo de duración de la pandemia. Y, adicionalmente, cuando hemos empezado a trabajar, como usted bien sabe, el trazado de las obras intercepta el Camino de Santiago, por lo que ha sido necesario realizar trabajos específicos para la preservación de este importante bien cultural, que ha sido catalogado por la Unesco como Patrimonio Cultural de la Humanidad. En este sentido, cortamos el Camino de Santiago en tres puntos: se repone transversalmente con un paso superior, un paso inferior y una pasarela peatonal metálica, que hemos tenido que adecuar a las características de un bien con valor cultural como es el Camino. Además, también hay que destacar los importantes trabajos que estamos llevando a cabo para la integración ambiental de las obras, que incluyen la protección acústica y atmosférica y las medidas de protección del suelo y del patrimonio cultural, con un seguimiento arqueológico de los trabajos que ha tenido que ser muy intenso precisamente por la zona en donde se está desarrollando la ejecución de estas obras.

Actualmente, se está avanzando de forma firme y continua en la ejecución de las obras. En estas últimas semanas, sobre todo, hemos tenido algunas dificultades por las intensas lluvias de este otoño e invierno —es cierto, eso no lo podemos negar—, que no nos han permitido avanzar todo lo previsto en los trabajos de tierras. Pero, en el tramo inicial de la obra, en los primeros 4,5 kilómetros, la calzada norte ya está ejecutada en su totalidad, a falta de la capa de rodadura. De hecho, dicha calzada se está utilizando como desvío provisional de la N-120 mientras se están realizando los trabajos de adecuación de planta y rasante de la calzada sur de la autovía. El enlace 1, el primero, el de Santo Domingo de la Calzada, se ha puesto en servicio en su mitad este, es decir, ya se están viendo sobre el terreno —y lo está viendo la ciudadanía— los avances que se vienen produciendo en la ejecución de esta obra, y se está trabajando para completar la parte oeste. En el enlace 2, situado en Grañón, se ha puesto en servicio la primera fase del desvío provisional para la entrada y salida desde este municipio, y, además, está permitiendo la ejecución del tronco de la autovía en esta zona. Se trata de faseados que son complejos de ejecutar, ya que tenemos que ir modificando la circulación del tráfico, con las consiguientes preocupaciones y repercusiones para los usuarios de la vía. Además, se están llevando a cabo los trabajos de ejecución de la explanada en la calzada norte desde el kilómetro 5 hasta el kilómetro 7, y en el tramo final de la obra, incluido el enlace 3, el de Redecilla-Castildelgado, se está avanzando en la ejecución de los desmontes, terraplenes y trasdoses de las obras de fábrica.

Todas las estructuras y obras de fábrica se encuentran ya ejecutadas, que es parte fundamental de la obra, así como las reposiciones de los servicios afectados. En las próximas fechas tenemos previsto que se ejecute el firme en el tramo inicial de la calzada sur para adecuarlo en planta y tener completo hasta el kilómetro 7 aproximadamente para que pueda utilizarse como desvío provisional de la carretera N-120, y se están continuando los trabajos de ejecución y terraplenado del tramo final, así como de colocación de escolleras. Estamos trabajando, creo que se está trabajando de forma firme y decidida en la ejecución de las obras de ese tramo de la autovía A-12, del que ya se han ejecutado 70 millones de euros, superando los retos más importantes, o sea, lo que ahora nos queda ya es parte de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 287

11 de marzo de 2025

Pág. 41

la vida natural de las obras y esperamos que puedan ser concluidas y puestas en servicio en el plazo más breve posible.

Muchas gracias.

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

El señor **MERINO MARTÍNEZ**: Secretaria general del ministerio, no me contesta a si van a acabar este año las obras. Está obligada a contestar en el Congreso de los Diputados.

No lo podemos permitir, y vale ya de marginar a la Comunidad Autónoma de La Rioja en materia de infraestructuras. Estoy seguro de que esto en otras regiones no ocurre. ¿Ocurriría en Cataluña un retraso de más de dos años en catorce kilómetros de autovía? Ya le contesto yo que decididamente no. Ojalá hubiera puesto el mismo interés el ministro Ábalos en la autovía A-12 que el que prestaba a señoritas de catálogo, o el ministro Puente el mismo cariño que utiliza para insultar en Twitter. Ojalá pusieran el mismo cariño en la Comunidad Autónoma de La Rioja en cuanto a infraestructuras. Es la única comunidad autónoma de España que no está conectada con Madrid por autovía. Por eso la gravedad del asunto. Por eso la gravedad de sus explicaciones, que, como excusas, no valen ni para ello: el COVID, la lluvia, el Camino de Santiago. Bueno, sí, claro. ¿Qué más puede decirme? Porque llevamos más de dos años de retraso. Por eso exigimos al ministro de Transportes que explique por qué, en este Congreso, a La Rioja se la está maltratando en materia de infraestructuras.

Exigimos que explique plazos, plan de acción para acabar esta autovía y pedimos también que acaben los tramos de Burgos. A este paso no va a acabar ni para 2050 esta autovía que —repito— empezó en el año 2000. Esto es denigrante. ¿Cuándo van a cumplir con los riojanos en materia de infraestructuras? El Gobierno de Pedro Sánchez, su Gobierno, no ha comenzado ni una nueva infraestructura en los siete años que lleva de gobierno. Ni siquiera ha terminado las comenzadas por el anterior Gobierno del Partido Popular. Ya le digo desde aquí que en el Partido Popular no vamos a permitir que esta situación continúe y se siga marginando a la Comunidad Autónoma de La Rioja, y vamos a exigir las medidas necesarias para que den explicaciones donde tengan que darlas sobre los retrasos injustificados en la construcción de las obras de la autovía A-12.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Con esta pregunta finaliza todo lo que integraba el orden del día. Agradezco especialmente a la secretaria general de Transporte Terrestre, la señora Serrano Balbuena, su comparecencia y todas las explicaciones que ha dado, y también a sus señorías las intervenciones que han tenido.

Se levanta la sesión.

Era la una y veintiún 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 servicios de interpretación y transcripción.

cve: DSCD-15-CO-287