



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

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 606

Pág. 1

## FOMENTO

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE**

**Sesión núm. 34**

**celebrada el jueves 27 de septiembre de 2018**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Preguntas:**

- Del diputado don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca de ampliar el servicio de las líneas de trenes R14 y R15 desde Reus a Barcelona con la puesta en marcha del corredor del Mediterráneo. (Número de expediente 181/000810) ..... 3
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre publicación de los sueldos y condiciones laborales de los directivos no sujetos al convenio colectivo en Renfe Operadora (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/024977). (Número de expediente 181/000854) ..... 5
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre confirmación acerca de si la colaboración de la ONG Proactiva Open Arms con la empresa pública Sasemar va a ser a coste cero, así como previsiones acerca de la sustitución de los medios y barco de la organización a los de Sasemar. (Número de expediente 181/001215) ..... 7
- Del diputado don Antonio González Terol, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre incidencia en la puesta en marcha del Plan de Cercanías de Madrid del retraso en la aprobación del Plan de Material Rodante Renfe Operadora 2018-2028. (Número de expediente 181/001227) ..... 9

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 2

- Del diputado don Jordi Roca Mas, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre incidencia en la puesta en marcha del Plan de Cercanías de Barcelona del retraso en la aprobación del Plan de Material Rodante Renfe Operadora 2018-2028. (Número de expediente 181/001229) ..... 11
- Del diputado don Miguel Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre modificaciones previstas en el Plan de Material Rodante Renfe Operadora 2018-2028. (Número de expediente 181/001230) ..... 13
- Del diputado don Joan Baldoví Roda, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre previsiones acerca de introducir en el ordenamiento jurídico español la sentencia de 08/02/2018 del Tribunal de Justicia Europeo, mediante la modificación de la Orden FOM 734/2007, modificando el artículo 19 número 1 letra a) y suprimiendo el apartado de letra b) del mismo artículo, en lo concerniente a la antigüedad del vehículo. (Número de expediente 181/001247) ..... 15
- De la diputada doña Sara Carreño Valero, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre posibilidad existente de que los trenes de mercancías peligrosas efectúen paradas técnicas en la estación de Arrúbal en lugar de realizarlas en el núcleo urbano de Logroño (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/023958). (Número de expediente 181/000736) .... 16
- De la diputada doña María del Rocío de Frutos Madrazo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre ejecución de las partidas destinadas en los Presupuestos Generales del Estado a la provincia de Ourense. (Número de expediente 181/000472) ..... 18
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre construcción de una estación intermodal a las afueras de la ciudad de Jaén (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/024993). (Número de expediente 181/000855) ..... 21
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre movilidad derivada de la construcción del Centro Comercial Intu-Torremolinos (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/025343). (Número de expediente 181/000856) .... 23
- Del diputado don Sergio Pascual Peña, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre implicación y compromiso del Gobierno por impulsar la ampliación del metro de Sevilla (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/025344). (Número de expediente 181/000857) .... 24
- Del diputado don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre tramitación efectuada por el Ministerio de Fomento para informar de la próxima desafectación de la RFIG (Red Ferroviaria de Interés General) de la línea Port Aventura-Cambrils-Vandellòs tanto a los ayuntamientos afectados como a la Generalitat de Catalunya, así como conocimiento que tiene de la necesidad de mantener dicho tramo de línea para que pueda reconvertirse en un transporte público, rápido, fiable y eficiente al servicio de la ciudadanía del Campo de Tarragona (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/027433). (Número de expediente 181/000906) ..... 26
- Del diputado don Félix Alonso Cantorné, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones del Gobierno para corregir la situación de despilfarro, ineficacia, escasa rentabilidad, drenaje de recursos e inviabilidad de la alta velocidad en nuestro país. (Número de expediente 181/001145) ..... 28

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 3

- Del diputado don Celso Luis Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre cumplimiento de los compromisos contraídos en relación con las partidas inversoras en materia de carreteras en la provincia de Ourense que se incluyen en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018. (Número de expediente 181/001224) ..... 31
- Del diputado don Rafael Antonio Hernando Fraile, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre motivos de la demora en la licitación de los tramos pendientes del corredor mediterráneo entre Murcia y Almería. (Número de expediente 181/001233) ..... 34
- De la diputada doña Ana María Zurita Expósito, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre fecha prevista para la firma del convenio de carreteras con Canarias. (Número de expediente 181/001246) ..... 37
- Del diputado don Segundo González García, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre previsiones acerca de suprimir el peaje y recuperar la gestión pública de la autopista AP-66 (autopista del Huerna) derogando el Real Decreto 392/2000 que amplió la concesión hasta el año 2050. (Número de expediente 181/001248) ..... 40
- Del diputado don Guillermo Díaz Gómez, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre plazos para la finalización de las obras en el kilómetro 222 de la A-7. (Número de expediente 181/001249) ..... 42
- Del diputado don Francisco Javier Cano Leal, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, sobre fecha prevista para culminar las obras de remodelación del Nudo de Tres Caminos, en el término municipal de Puerto Real (Cádiz), que une las vías A-4, A-48 y CA-33. (Número de expediente 181/001250) ..... 44

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

### PREGUNTAS:

- **DEL DIPUTADO DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE AMPLIAR EL SERVICIO DE LAS LÍNEAS DE TRENES R14 Y R15 DESDE REUS A BARCELONA CON LA PUESTA EN MARCHA DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO. (Número de expediente 181/000810).**

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenos días.

Vamos a comenzar esta sesión de la Comisión de Fomento, dedicada a la formulación de preguntas orales al Gobierno. Como conocen ustedes, serán dos altos cargos del ministerio los que respondan a estas preguntas y hemos determinado —con conocimiento, por supuesto, de la Mesa y los portavoces— que primero se formularán las dirigidas a la secretaría general de Transportes.

Quiero dar la más calurosa bienvenida a María José Rallo Del Olmo, que ostenta esta importantísima responsabilidad y a la que tuvimos muchas ocasiones de ver en esta sala acompañando a su predecesora, la señora Carmen Librero, que tan buena gestión realizó. Por eso, nos alegra verla aquí con nosotros, sabe que la apreciamos y que le deseamos una muy buena gestión al frente de esa altísima responsabilidad. Sin más, procedo a comenzar la sesión, dando en primer lugar la palabra al diputado don Félix Alonso Cantorné para que haga su pregunta. Tiene la palabra.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Buenos días, señorías.

Bienvenida, María José Rallo. La pregunta es sobre previsiones acerca de ampliar el servicio de las líneas de trenes R14 y R15 desde Reus a Barcelona con la puesta en marcha del corredor mediterráneo. Se lo explico, aunque, evidentemente, usted ya lo sabe. A finales de 2018 o a inicios de 2019 la nueva variante Vandellós-Tarragona del corredor mediterráneo ya estará operativa, de momento con ancho

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 4

ibérico. La entrada en funcionamiento de este tramo permitirá eliminar el actual trazado de vía única por la zona costera del sur de Tarragona, con los consiguientes beneficios de seguridad y una reducción del trayecto entre Valencia y Barcelona de treinta minutos; también es cierto que se vuelve a los tiempos de 1997. Pero a la vez significará la desconexión de la estación de Tarragona ciudad con Valencia en Euromed y Talgo. Los trenes de largo recorrido pasarán por la estación de Camp y la estación de Tarragona ciudad perderá el tren de altas prestaciones. ¿Correcto?

Señora María José Rallo del Olmo, usted, que es de la zona, sabe que la estación de Camp está en el Camp, literalmente hablando, lo que evita intermodalidad y significa un grave error de planificación que nos toca pagar a la ciudadanía. También es más que probable que, para ganar tiempo en el trayecto de los Tortosa —nosotros llamamos así a la R16 a Barcelona—, alguno de ellos, o todos, terminen circulando por la estación de Camp, lo que significará, en el mejor de los casos, una pérdida de conexiones ferroviarias entre las Terres de l'Ebre y Tarragona ciudad. Nos preocupa sobremanera un horizonte que signifique: uno, que Tarragona ciudad pierda el tren de altas prestaciones; dos, que la frecuencia de trenes entre Tarragona y Barcelona por la costa disminuirá si no se sustituyen los de la línea R16, que prestarán su servicio pasando por la estación de Camp; tres, Tarragona ciudad-Tortosa tendrá un menor servicio, y cuatro, los surcos libres podrían ser utilizados solo por trenes de mercancías. Por ello, le agradecemos nos explique cuál es su plan para evitar esa situación. Nosotros le proponemos una mayor dotación de unidades que ocupen los surcos vacíos y que trenes de las líneas R14 y R15, o desde Reus, unan Barcelona, pasando por Tarragona, Altafulla, Torredembarra y Sant Vicenç de Calders.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cantorné.  
Tiene la palabra para responder doña María José Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): En primer lugar, muchas gracias, señor presidente, por sus calurosas palabras. Es la primera vez que comparezco ante esta Comisión y espero estar a la altura y satisfacer sus preguntas.

Muchas gracias, señor Alonso. La verdad es que se han dicho muchas cosas en su intervención. La pregunta se refería estrictamente a las líneas R14 y R15 y se mezclan muchas cosas de servicios comerciales, la estación de Camp de Tarragona y los servicios Euromed. Lo que le puedo decir es que las líneas R14 y R15 de Reus a Barcelona son servicios ferroviarios competencia de la Generalitat de Catalunya, ya que son servicios que se desarrollan íntegramente en Cataluña, y por tanto fueron transferidos por el Real Decreto 1598/2010. Sin duda, el corredor mediterráneo va a cambiar la configuración de los servicios entre Barcelona y Valencia, y va a afectar a diversos servicios. Sin embargo, todavía es pronto para ver cuál será la configuración definitiva de estas líneas —concretamente la 14 y la 15— y el impacto que va a tener en los servicios comerciales que pueda prestar Renfe en el corredor con la afección a Tarragona central y con la accesibilidad de Tortosa-Reus-Barcelona.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Señor Cantorné, ¿desea alguna aclaración?

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: La verdad es que no me ha contestado porque posiblemente aún desconozca estos datos; me ha dicho que están aún planificando. Pero estamos hablando de finales de año o de principios del año que viene y a la gente de la ciudad de Tarragona le gustaría saber, por ejemplo, si los trenes de largo recorrido seguirán pasando por la estación central y también le gustaría saber si eso será ocupado por otros trenes; es decir, que en el caso de que se pierdan, como mínimo, no perdamos frecuencias de aquellos que vienen de Tortosa y que pasarán —se supone, para ganar tiempo— por la estación de Camp; o sea, que el servicio desde Tarragona a Barcelona no se vea perjudicado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.  
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): La variante de Vallirana no va a tener impacto en las líneas R14 y R15. Estamos mezclando un poco los distintos servicios que afectan a toda la zona de la provincia de Tarragona. Ahora no le puedo dar detalles sobre los servicios

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 5

comerciales que va a prestar Renfe en la línea y la afección que va a tener, pero desde luego es una prioridad para el Ministerio de Fomento mantener el nivel de accesibilidad actual y se buscará la manera de que las afecciones sean las mínimas posibles.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PUBLICACIÓN DE LOS SUELDOS Y CONDICIONES LABORALES DE LOS DIRECTIVOS NO SUJETOS AL CONVENIO COLECTIVO EN RENFE OPERADORA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/024977). (Número de expediente 181/000854).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, a continuación, a la siguiente pregunta, que va a formular el diputado don Sergio Pascual Peña. Tiene la palabra.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Gracias, presidente.

Señora Rallo, me imagino que conocerá que tanto Renfe como ADIF tienen una pequeña cruzada contra la publicación de los datos del personal no sujeto a convenio, que los sindicatos entienden que es personal directivo, y sobre la cuestión propiamente nominativa también existe una cierta diatriba. Para introducir la pregunta, quería leerle una resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, que estoy absolutamente convencido de que conoce pero que es interesante que podamos escuchar todos los diputados y diputadas aquí presentes. La resolución, que es de 23 de enero de 2018, es decir relativamente próxima en el tiempo, en el apartado de fundamentos jurídicos dice que, si bien efectivamente de una interpretación literal de la Ley de Transparencia no resulta obligatorio publicar más retribuciones que las del presidente de Renfe —ya que es el único órgano de la misma que tiene la condición de alto cargo y del consejo de administración en su calidad de órgano de gobierno de la entidad—, si bien esto es cierto, a continuación introduce una serie de considerandos. Dice: En virtud de lo dispuesto en el artículo 1 de la citada ley, se tiene por objeto ampliar y reforzar la transparencia de la actividad pública. En la consecución de dicho objeto este consejo considera que debe realizarse una interpretación extensiva —por lo tanto no literal, como decía en el primer punto— de la ley, en virtud de un principio que se puede catalogar como *in dubio pro transparencia*, que puede llevar a extender los contenidos de las materias objeto de publicidad activa cuando resulte coherente y no se violen los límites establecidos por la ley en los artículos 14 y 15. A continuación, Renfe y ADIF han argüido la necesidad de proteger los datos de estas personas sobre las cuales se pedía la información de su salario y a mí me llama profundamente la atención que lo sigan haciendo después de esta resolución en la que el propio consejo pone encima de la mesa un protocolo firmado con la propia Agencia Española de Protección de Datos, es decir, con la máxima entidad encargada de proteger los datos de carácter personal de aquellos que pudieran estar comprometidos. Le leo parte de ese convenio entre la agencia y el citado consejo. Dice: A la hora de autorizar el acceso a los datos de carácter personal habrá que realizar la ponderación de intereses y derechos prevista en el artículo 15.3 de la Ley de Transparencia. Para efectuar tal ponderación habrán de tenerse en cuenta las siguientes reglas: con carácter general, cuando el empleado público ocupe un puesto de especial confianza, un puesto de alto nivel en la jerarquía del órgano, organismo o entidad, o un puesto que se provea mediante un procedimiento basado en la discrecionalidad —como el caso que nos ocupa— ha de entenderse que prima el interés público sobre el derecho a la intimidad o la protección de datos de carácter personal. Y la cuestión sigue en torno a los conocidos como PLD —puestos de libre designación—, etcétera. Mi pregunta —y espero no tener que utilizar el segundo turno— es: ¿Por qué se empeñan Renfe y ADIF en no publicar información que se tiene de todos los funcionarios de carrera que hay en este país? No parece muy razonable esta posición tan cerrada.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual Peña. Tiene la palabra la señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Pascual. Ya lo ha indicado pero, en relación con el contenido estricto de su pregunta, me gustaría decir que por supuesto no es labor del Gobierno publicar esta información sino

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 6

de la propia Renfe. La pregunta decía que por qué no publica el Gobierno los datos de las retribuciones del personal directivo de Renfe.

Lo segundo es que los puestos directivos de Renfe Operadora están publicados en la propia web de Renfe y pueden ser consultados por cualquiera. Pongo a su disposición —y si quiere lo puedo leer el turno de réplica— las funciones de los directivos del consejo de administración y sus retribuciones para 2017. Las retribuciones de los directivos están publicadas por Real Decreto-ley 3/2012, de 10 febrero, y por el Real Decreto-ley 451/2012, de 5 marzo, así como por la Orden Ministerial de 30 de marzo de 2012. Aquí hay una diferencia de criterio entre lo que es personal directivo y personal fuera de convenio. Renfe considera que el personal que se encuentra fuera de convenio no es personal directivo y, por tanto, debe prevalecer el derecho a la intimidad y a la protección de datos que les avala en la Ley de Protección de Datos. El convenio que me ha mencionado usted habla en términos generales y no concreta hasta qué nivel de libre designación o de puesto que no se provee por un sistema de concurso. Renfe considera que dar una información pormenorizada de los nombres, cargos, puestos de trabajo y salarios de estas personas que están fuera de convenio pero no son personal directivo podría atentar contra esa Ley de Protección de Datos y esa es la posición que mantiene.

En todo caso, es importante destacar que, después de la resolución que ha mencionado, la propia Comisión de Defensa de la Competencia resolvió, en abril de 2018, que Renfe había respondido adecuadamente con su Resolución de 23 de noviembre de 2017, ya que en ella se indicaba que se suministraba la información de personal directivo. Entonces, la propia Comisión ha reconocido que la información aportada en ese momento era correcta.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias  
Don Sergio.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Un poco para nos entendamos todos. La reclamación que hace el sindicato es atendida, como he leído, por el propio Consejo de Transparencia y Buen Gobierno, que creo que merece el más alto respeto en todo lo que se refiere a transparencia y buen gobierno probablemente la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia lo merezca en otros ámbitos pero, desde luego, en temas de transparencia creo que este es el órgano referencial para todos y para todas. El sindicato que hace la reclamación se refiere a puestos que ocupan labores gerenciales, de dirección, como queramos llamarlo; no es personal directivo en términos estrictos, como bien dice el propio documento del consejo, pero que sí son designados de forma —llamémoslo así— discrecional, son puestos de confianza, puestos que existen en toda la Administración española. No estoy haciendo un alegato contra ese tipo de puestos, pero nos parece razonable, como le parece razonable al consejo, que se publique esa información. Está avalado por esta resolución pero, insisto, lo más paradójico y curioso es que la propia Agencia de Protección de Datos, la máxima responsable en este caso de proteger los datos de carácter personal, también avala que se publiquen. Y sí entra en la categoría profesional; de hecho, hay un punto en ese acuerdo en el que se habla de personal no directivo de libre designación, es decir, justo este del que estamos hablando, y dice: en este caso la prevalencia del interés público sobre los derechos individuales es decreciente en función del nivel jerárquico del empleado o funcionario público, considerándose que en los puestos de nivel 30 —no subdirectores generales o asimilados—, 29 y 28 —estos últimos siempre que sean de libre designación, el caso que nos ocupa o equivalentes; insisto, el caso que ocupa a Renfe y ADIF—, podría prevalecer con carácter general el interés público y la divulgación de la información relativa a las retribuciones de los puestos provistos con un grado de discrecionalidad sobre el interés individual de la preservación de intimidad y los datos de carácter personal.

Termino. No se está pidiendo información de dónde vive nadie ni siquiera la letra del DNI, se está pidiendo información sobre su retribución. Yo entiendo la dificultades de gestionar una empresa como Renfe, como ADIF, cambiar —digamos— prácticas adquiridas y que vienen siendo de uso común a lo largo del tiempo, pero creo que hay argumentos suficientes como para que esto se publique y no parece razonable que el Gobierno avale la resistencia activa de Renfe y de ADIF para hacer pública una información que es de derecho que tengamos todos los ciudadanos y todas las ciudadanas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pascual.  
Señora Rallo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 7

La **SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias.

Desde luego, el Gobierno tiene el máximo compromiso con todo lo que tenga que ver con la transparencia y se va a cumplir cualquier norma o resolución que establezca la obligatoriedad de aportar unos datos. En todo caso, no conozco en detalle el texto del acuerdo que ha mencionado, pero creo que se limita al personal funcionario. El personal de Renfe no es funcionario, no tiene niveles 30, ni 28 ni 26. En todo caso, es una cuestión jurídica respecto al concepto subjetivo de personal directivo, de personal de libre designación; está en curso una nueva petición de datos y Renfe actuará en el marco del derecho, según considere.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE CONFIRMACIÓN ACERCA DE SI LA COLABORACIÓN DE LA ONG PROACTIVA OPEN ARMS CON LA EMPRESA PÚBLICA SASEMAR VA A SER A COSTE CERO, ASÍ COMO PREVISIONES ACERCA DE LA SUSTITUCIÓN DE LOS MEDIOS Y BARCO DE LA ORGANIZACIÓN A LOS DE SASEMAR. (Número de expediente 181/001215).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 10.º, que también formula el diputado don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias.

No voy a seguir con la anterior, evidentemente. En esta pregunta nosotros tratamos de dilucidar una cuestión que está generando inquietud en el ámbito de los trabajadores y las trabajadoras de Salvamento Marítimo, y también, por qué no decirlo así, de toda la gente que dedica la mayor parte de su tiempo de carácter voluntario a labores de asistencia a quienes se juegan la vida en el Estrecho buscando una vida mejor. Nos preocupaba que en el marco de esa situación, y habiendo estado el ministro de Fomento en esta misma Comisión el 30 de agosto, nos dijera expresamente, leo del *Diario de Sesiones* —entrecomillo—: No hay un problema de recursos y, por tanto, nos sustituimos nada. Se incorporó una cultura de trabajo. No lo veo como sustitutivo de nada en absoluto porque no hace falta que nos sustituyan. Y finalmente, la sentencia más aseverativa era: esto no cuesta nada.

Sin embargo, a los dos días el señor Óscar Camps, que, insisto, dirige una organización no gubernamental más que respetable que creo que hace una labor encomiable en el Mediterráneo central, decía que Fomento sí iba a cubrir los gastos de su trabajo en el Estrecho. Yo me había quedado bastante tranquilo cuando entendí que lo que venía a hacer Proactiva Open Arms era compartir experiencias, cultura de trabajo, sensibilidades con Salvamento Marítimo, porque yo soy de los que piensan que deberíamos enorgullecernos de tener un servicio totalmente público y civil haciendo esas labores de salvamento. Pero la entrevista que le hacen al señor Camps no revela esto, revela que realmente sí incorporan un barco a la flota en aparente igualdad de condiciones con el resto de barcos de la flota pública y que se va a dedicar a tareas de salvamento, lógicamente sustituyendo o complementando, cosa que el ministro decía que no era así, a las del propio Sasemar, y que además se iban a sufragar los gastos operativos; lo decía el señor Camps. Yo querría que nos aclarara si es el señor Camps o el señor ministro el que se ajustaba más a la realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Señora Rallo.

La **SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Pascual, desde el Ministerio de Fomento, efectivamente, se aceptó la propuesta de colaboración en la ONG Proactiva Open Arms para colaborar en el rescate de seres humanos en el ámbito de las aguas de responsabilidad española. Es una actividad que Sasemar lleva haciendo veinticinco años con éxito, es una labor altamente reconocida por toda la sociedad española. Esta colaboración va a suponer que el barco de Proactiva Open Arms se ponga a disposición de Sasemar de forma que los dos trabajen de manera coordinada en las labores de rescate tanto en la zona del Estrecho como en la zona del mar de Alborán. Con carácter inicial, Open Arms desplegará su acción preferentemente en el mar de Alborán, sin

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 8

perjuicio de posteriores dispositivos operativos que se coordinen con Sasemar. Por supuesto, Open Arms cumplirá todos los procedimientos operativos de Sasemar y velará por el adecuado funcionamiento de todo el sistema.

El acuerdo de colaboración en el que se va a enmarcar esta colaboración —valga la redundancia— responde a la política migratoria de este Gobierno, que se basa en la defensa de los derechos humanos y el mantenimiento de la seguridad de las fronteras. Actualmente se está elaborando el convenio de colaboración, que formalizará esta colaboración —valga la redundancia de nuevo—, y en estos momentos está en la fase de análisis jurídico para ver los detalles de la misma.

En cuanto a qué medios va a sustituir Open Arms, no va a sustituir ningún medio. Open Arms va a actuar de manera coordinada y complementaria a los medios de que ya dispone Sasemar, que además, como sabe, han sido reforzados de manera importante este verano para hacer frente a la extraordinaria inmigración que se ha producido tanto en el Estrecho como en el mar de Alborán. Y no va a suponer tampoco ningún coste adicional a la actividad que Sasemar tiene recogida en su presupuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rallo.  
Señor Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Entonces entiendo que no se le va a pagar ningún gasto operativo a Proactiva Open Arms, a pesar de lo que dice su gerente o su director, el señor Óscar Camps. Lo digo para que quede claro. En segundo lugar, no deja de ser difícil de entender al menos esto de colaborar pero no complementar cuando en realidad se está añadiendo un barco más. El otro día ponía un símil o una metáfora y decía: podemos llegar a un acuerdo con Médicos sin Fronteras para que nos traslade algún tipo de know how operativo sobre cultura laboral, pero si ponemos a un médico de Médicos sin Fronteras a operar en la sanidad pública eso no es un acuerdo de cooperación en términos de cultura laboral; eso es incorporar un efectivo que sustituye a otro efectivo que podría haberse incorporado desde el sector público, y esto es justo lo que está pasando. Como estamos en cuestiones nominativas, podemos llamarlo como queramos, pero en la práctica se inicia un proceso de subcontratación, que es lo que es, que no sabemos hasta dónde va a llegar. De hecho, esta sería otra de las preguntas que estaría bien que nos pudiera aclarar usted aquí: ¿Esto tiene un límite? Porque si es una cuestión de intercambio de cultura de trabajo, tendría que tener un límite temporal muy claro y, desde luego, no podría en ningún caso incorporar ni una sola unidad más y ni una sola ONG más, ya que si no, estarían dándoles la razón a quienes piensan que se está produciendo una progresiva sustitución del trabajo que hace, de forma admirable, una institución con más de veinte años de experiencia, por la sociedad civil, que además no lo hace de forma profesional, evidentemente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pascual Peña.  
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor Pascual.

Lo primero que quiero decir es que para el Gobierno es esencial el mantenimiento y fortalecimiento del sistema público de Salvamento Marítimo. Es decir, en ningún caso se está sustituyendo nada con nada y en ningún caso se va a poner en riesgo el sistema público que funciona verdaderamente bien, con unos resultados extraordinarios y con una valoración por parte de la sociedad muy buena. Es una prioridad mantener este sistema, todo ello en aras de mejorar prácticas, mejorar culturas de trabajo y una colaboración sobre todo coordinada para que se pueda establecer un mecanismo de colaboración, en este caso con una ONG concreta y con un barco concreto, para que las labores que pueda hacer este barco formen parte de un operativo general. Es mucho mejor estar coordinados que ir cada uno a su aire.

En cuanto al período de colaboración, se establecerá en el propio convenio, no está cerrado todavía y se está viendo, pero obviamente ninguna colaboración es *sine die*. Toda colaboración que se materialice a través de un convenio tiene un plazo. También los detalles de las posibles ayudas, que no podrán ser tales, se establecerán en el propio convenio. Lo que no va a haber es ningún pago a la ONG Proactiva Open Arms.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 9

— **DEL DIPUTADO DON ANTONIO GONZÁLEZ TEROL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE INCIDENCIA EN LA PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE CERCANÍAS DE MADRID DEL RETRASO EN LA APROBACIÓN DEL PLAN DE MATERIAL RODANTE RENFE OPERADORA 2018-2028. (Número de expediente 181/001227).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día con el número 12.º y que va a formular el diputado del Grupo Popular don Antonio González Terol.

Tiene la palabra.

El señor **GONZÁLEZ TEROL**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora secretaria general, señora Rallo, el anterior ministro de Fomento iba a presentar el pasado mes de junio el Plan de material rodante de Renfe Operadora 2018-2028; un plan que estaba fundamentalmente enfocado, como bien sabe, a la mejora de los servicios ferroviarios regionales y, especialmente, a las cercanías, contando con un presupuesto de más de 3100 millones de euros, una inversión histórica que, en el caso de mi circunscripción, en Madrid, iba a suponer una revolución en cuanto a la compra y adquisición de 172 nuevos trenes para la red.

Tras el cambio de Gobierno, este plan todavía no ha sido aprobado, señora secretaria general, y nuestro grupo, así como los españoles y especialmente los madrileños, queremos conocer qué consecuencias va a tener en la puesta en marcha del Plan de Cercanías de Madrid el retraso en la aprobación de este Plan de material rodante de Renfe Operadora 2018-2028, que, como bien sabe, el anterior Gobierno iba a aprobar el pasado mes de junio.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor González Terol.

Tiene la palabra la señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor González, como ya ha indicado el ministro de Fomento en varias ocasiones, este Gobierno no tiene intención de paralizar nada y todas las inversiones que estaban previstas van a continuar al mismo ritmo que estaba previsto. Por supuesto, esto implica al Plan de Cercanías de Madrid y también al material rodante que estaba previsto como parte de ese plan. La cuestión es que realmente hubiera sido inviable aprobar un plan de material rodante de Renfe Operadora 2018-2028 en el mes de junio porque ese plan no estaba elaborado. Lo que había elaborado, y eso es cierto, es un análisis de necesidades. Queda mucho por hacer y es en lo que se está trabajando actualmente.

Como sabe, además, ese plan está condicionado —efectivamente, la prioridad es el material de cercanías y media distancia— a la firma del contrato de obligaciones de servicio público entre Renfe y la Administración General del Estado, que previsiblemente podremos firmar este otoño y que marca el escenario de amortización del material rodante que se vaya a comprar. Con ello quiero decir que la adquisición de material rodante para la obligación de servicio público es una prioridad para este Gobierno, que el Plan de material rodante de Renfe Operadora 2018-2028 en ningún caso se podía haber aprobado en el mes de junio y que se está trabajando de manera intensa para que pueda ser una realidad este otoño.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.

Tiene la palabra el señor González Terol.

El señor **GONZÁLEZ TEROL**: Muchas gracias, señora secretaria general.

Este plan integral de mejora de los servicios de Cercanías de Madrid para nosotros es estratégico. Usted dice que va a haber un retraso por falta de previsión o por falta de trabajo en el mismo, pero entienda que a este grupo parlamentario ante un anuncio de un Gobierno que precisamente si por algo se ha caracterizado ha sido por el cumplimiento de sus compromisos electorales, al menos nos causa extrañeza, algo que analizaremos probablemente en futuras comparecencias de usted en esta Comisión.

En cualquier caso, íbamos a mejorar la movilidad de 900000 viajeros de cercanías. Espero que en esto no haya electoralismo, no estamos hablando de madrileños, comunidad donde probablemente ustedes no gobiernen, sino de españoles de otras comunidades autónomas que necesitaban mejorar su movilidad. Le creería, señora secretaria general, si no fuera porque después de que nosotros hubiéramos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 10

comprometido un plan de 5100 millones de euros, como sabe, con nueve ejes, tres de los cuales estaban destinados a la mejora de material rodante, 324 millones de euros para nuevos vehículos, para reducir, como usted muy bien sabe, unas incidencias que, por cierto, el partido que sostiene al Gobierno en estos momentos se dedicó a criticar sistemáticamente y puso como el primer punto a tratar si ellos estuvieran en el Gobierno —ya están ustedes en el Gobierno y han pasado tres meses, se lo recuerdo—, resulta que ahora no han tenido demasiada prisa en potenciarlo, si es cierto —yo no lo dudo—, por lo que usted está diciéndome, que estaba prácticamente en pañales.

El sexto eje de ese mismo plan decía que íbamos a invertir 2279 millones de euros sustituyendo los trenes más antiguos, 172 de ellos, por cierto, como ya le he dicho, en la Comunidad de Madrid.

El séptimo eje de ese Gobierno del Partido Popular decía que íbamos a mejorar las instalaciones de mantenimiento de material rodante y contaba con un presupuesto superior a los 42 millones de euros y más de 2500 millones de euros, como sabe —lo digo porque para ser solo un *briefing* parece que estaba bastante bien valorado—, se iban a invertir en mejorar la red de cercanías madrileña.

Entiéndame, yo la creería después de sus palabras si no fuera porque el ministro de Fomento, en su intervención del Foro de Nueva Economía, anunció que el plan de cercanías, que ya habíamos presupuestado nosotros en 5100 millones de euros, iba a contar solo con una inversión de 1000 millones de euros. Claro, al ser 4100 millones de euros menos, a lo mejor no se trata de un plan sin hacer, sino de pocas ganas —y yo no dudo de que sea al contrario y espero que me lo aclare— del ministerio de invertir en pro de mejorar las infraestructuras de los madrileños. Aquí estamos hablando de infraestructuras como las estaciones de Fuencarral, de Humanes, de Móstoles, de Príncipe Pío y de Cercedilla y las ampliaciones a municipios como Soto del Real o Boadilla del Monte y seguimos sin saber nada cuando ese plan —que, según usted dice, parece que estaba en ciernes— por lo menos estaba bastante bien valorado.

Señora secretaria general, de las palabras del ministro solo se deduce que no hay un compromiso del ministerio con el Gobierno de la Comunidad de Madrid o, mejor dicho, con los madrileños y el conjunto de los españoles. Espero una respuesta mucho más clara. ¿Mantiene el compromiso el ministerio de invertir 5100 millones de euros en ese plan de cercanías o realmente lo ha reducido a 1000 millones? ¿Y para cuándo la aprobación de ese plan rodante o de apoyo rodante 2018-2028?

Muchas gracias, señora secretaria general.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor González Terol.  
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor González Terol, la verdad es que ha incluido en su réplica elementos muy distintos que van más allá de la pregunta que había planteado inicialmente. Las cifras en los planes están muy vinculadas siempre al plazo que se ponga. Por tanto, decir 5000 millones en veinte años o 1000 millones en cinco años, no son cifras equivalentes. Lo importante es lo más inmediato. Es verdad que hay que tener planes para tener la foto final, pero al final lo más relevante es lo que se ve a corto plazo, lo que se puede materializar y lo que el ciudadano va a disfrutar a corto plazo. Y Cercanías de Madrid es una prioridad para este Gobierno porque lo utilizan anualmente muchos millones de ciudadanos, entre los cuales me encuentro.

Concretamente, el plan de material rodante está siendo actualmente una prioridad porque es verdad que el parque de material de cercanías y media distancia tiene una edad media muy alta y es necesaria su renovación durante los próximos diez años, que va a ser el plazo del contrato de obligaciones de servicio público que se va a prestar con Renfe. Y, como es una prioridad, el primer lote de licitación se hará tan pronto como se pueda, teniendo en cuenta que la definición de los pliegos de la adquisición de material rodante es una cuestión que lleva tiempo y que hay que pensar porque tiene un impacto económico muy alto. Hay que analizar especificaciones técnicas, hay que analizar el modelo de mantenimiento, hay que analizar qué períodos de amortización se prevén y son cosas que no estaban hechas. Estaba hecha simplemente una cuantificación, esos 172 trenes de los que nos ha hablado que incluía el Plan de Cercanías de Madrid. Pero no estaba hecho nada sobre cómo iban a ser esos trenes, cómo se iban a licitar o con qué especificaciones. Es en eso en lo que se está trabajando ahora para poder materializarlo lo antes posible.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señora Rallo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 11

— **DEL DIPUTADO DON JORDI ROCA MAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE INCIDENCIA EN LA PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE CERCANÍAS DE BARCELONA DEL RETRASO EN LA APROBACIÓN DEL PLAN DE MATERIAL RODANTE RENFE OPERADORA 2018-2028. (Número de expediente 181/001229).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día con el número 13 y que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Popular don Jordi Roca Mas.

El señor **ROCA MAS**: Muchas gracias. Señora Rallo, le deseamos todos los aciertos en su tarea de secretaria general de Transportes.

Tenemos una pregunta y es saber qué consecuencias va a tener, respecto a la parada de la puesta en marcha del Plan de cercanías de Barcelona, el retraso en la aprobación del Plan de material rodante, ese plan llamado 'renove' de Renfe, que el anterior Gobierno tenía previsto aprobar ya para que en 2019 pudiéramos llevar a cabo una modernización de cercanías y de *rodalies* en Cataluña. Mucho nos tememos que las dudas que nos ha trasladado este Gobierno, nos lleven a la paralización y al enquistamiento de un problema que deberíamos empezar a solucionar ya.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Roca.  
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Gracias, señor presidente.  
Gracias, señor Roca.

La contestación queda muy alineada con la de la pregunta anterior. El Plan de material rodante de Renfe Operadora 2018-2028 no existía. Existía en Madrid, en Barcelona y en toda España un análisis de las necesidades del material rodante que iba a ser necesario para los próximos años. Ahora se está trabajando realmente en la definición de ese material. Como también indiqué anteriormente, primero es necesario tener firmado el contrato de obligaciones de servicio público entre Renfe y el ministerio que, si bien no afecta a Cataluña —porque actualmente los servicios están transferidos a la Generalitat—, sí que condiciona el proceso de licitación de la compra de trenes, ya que el material rodante no se asigna territorialmente *a priori*. Con lo cual, actualmente están en fase de definición las series que se van a adquirir, con qué condiciones, con qué plazas, con qué condiciones de accesibilidad y dónde se podrá mantener ese material rodante. Esta es una labor que lleva tiempo, que está siendo una prioridad para Renfe y que, desde luego, estará culminada este otoño.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.  
Señor Roca.

El señor **ROCA MAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Le preguntamos al Gobierno socialista sobre la preocupante paralización que nos tememos que van a hacer del plan 'renove' de Renfe, el Plan de material rodante de Renfe Operadora 2018-2028, porque, si bien es cierto que muchos de los trenes se destinarán a otras ubicaciones, puede afectar gravemente al despliegue y a la modernización que tenía previsto el Gobierno del Partido Popular del servicio de *rodalies* de cercanías de Barcelona, que además afecta a otras provincias limítrofes.

El resumen de la política de infraestructuras del siglo XXI en España es bastante sencillo. Se lo explicamos. El PP, cuando gobierna, hace grandes avances en infraestructuras, tanto en alta velocidad como en infraestructuras prioritarias. Llega el Gobierno socialista, se encuentra una situación positiva de crecimiento y de modernización que es ejemplar en todos los países y empieza a retrasar obras y proyectos no se sabe por qué; ponen excusas, que teniendo en cuenta que los técnicos son los mismos, deducimos que siempre son excusas políticas o necesidades presupuestarias para otros ámbitos, o excesos, despilfarro. Ya sabemos a lo que se dedica el Partido Socialista cuando toca el poder: carreteras innecesarias, trenes que no llegan a las estaciones, despilfarros y sobrecostes. Volvemos a gobernar nosotros y sacamos a España de la crisis; una crisis tan grave la que nos había dejado el Partido Socialista que les obligó a hacer el decretazo de congelación de infraestructuras, que nunca

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 12

había pasado en la historia de España, ni siquiera en la Guerra Civil se habían parado las infraestructuras de la manera en la que lo hizo el Gobierno socialista después de todos sus años de despilfarro. Debemos recuperar la situación económica y ahora que empezamos a ver la luz al final del túnel, acabamos el corredor del Mediterráneo, que está a punto de llegar a Murcia, pero falta el corredor central para que Algeciras pueda sacar sus mercancías, acabar el despliegue del AVE y la modernización de un montón de redes desde Murcia a Extremadura, y en Cataluña teníamos pendiente el plan de *rodalies*, que nos preocupa mucho. Le dejamos con un lacito al Gobierno socialista un plan 'renove' fantástico y una previsión de 4000 millones de euros en los próximos diez años para cercanías en Cataluña y nos preocupa que vuelvan los tiempos del despilfarro para algunas cosas y de la paralización para infraestructuras vitales.

Nosotros lo hicimos, primero, porque ahora se podía y la situación económica de España empezaba a ser positiva y, segundo, porque contestaba a las demandas razonables y razonadas de muchos alcaldes y muchos representantes autonómicos que hablaban de que había que modernizar algunas cuestiones. La flota de trenes en España en algunos sitios tiene más de treinta años y era bueno recuperarla. Sobre todo, una cuestión que nos importa mucho es la accesibilidad, porque solo el 6% de los trenes de cercanías tienen condiciones de accesibilidad y todos los trenes nuevos venían preparados a la altura del andén. Nosotros nos tememos mucho que esta congelación nos lleve a ver que en 2019, cuando seamos testigos de cómo una persona tiene problemas para subir a un tren, ese problema tenga nombre y apellidos: Partido Socialista Obrero Español. Ahora además vemos que los alcaldes y algunos representantes autonómicos del Partido Socialista, y también de los nacionalistas que dan apoyo al Gobierno de Pedro Sánchez, han pasado de liarse la manta a la cabeza y salir con la cacerola a la calle a convertirse en monjes cartujos, porque parece que han hecho voto de silencio. Nosotros no; nosotros le pedíamos al Gobierno del PP y le pedimos al Gobierno del PSOE que modernice *rodalies* en Cataluña, que modernice la flota de trenes en toda España, que se acaben los proyectos que estaban iniciados y, sobre todo, que no volvamos a los tiempos de paralización de infraestructuras fundamentales —los tiempos del Zapatero— y despilfarro en todo lo demás. Eso ya sabemos dónde nos lleva, ya lo hemos vivido y no queremos volver a esos tiempos. Por eso, le preguntamos a este Gobierno Frankenstein con el apoyo de los nacionalistas —que se quejaban mucho, pero que ahora ya no se quejan— si van a mantener los compromisos del Gobierno anterior que modernizaban las infraestructuras ferroviarias en España.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Roca.  
Señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Roca, la verdad es que este Gobierno lleva tres meses en el poder y es difícil paralizar nada en ese tiempo. Ya lo he dicho anteriormente y lo repito: el ministro ha sido claro, indicando que ninguna inversión se va a paralizar y todo sigue según estaba previsto. Las percepciones que pueda haber de paralización vienen más bien ocasionadas por un excesivo —¿cómo decirlo?— optimismo en cuestiones que no estaban maduras y que se estaban prometiendo a la sociedad sin tener realmente un reflejo técnico, contable y presupuestario detrás. En todo caso, *rodalies* de Barcelona es una prioridad para el Gobierno. Ayer precisamente el ministro de Fomento se reunió con el *conseller* catalán, Damià Calvet, y hubo una mención específica para la necesidad de invertir en *rodalies* y así se va a hacer. El material rodante es una prioridad en Cataluña y en toda España, porque el material es antiguo, necesita una renovación y se va a hacer con el criterio de buscar el mayor beneficio para los ciudadanos, que al final son los que se van a ver beneficiados por estas inversiones. Concretamente, al tema de la accesibilidad al que hacía referencia se le da muchísima importancia. Además de una compra importante de nuevos trenes, va a haber un proceso de adaptación de los trenes que todavía quedan por adaptar para hacerlos completamente accesibles. Es un tema en el que también se va a poner el foco y va a ser una prioridad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 13

### — DEL DIPUTADO DON MIGUEL BARRACHINA ROS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MODIFICACIONES PREVISTAS EN EL PLAN DE MATERIAL RODANTE RENFE OPERADORA 2018-2028. (Número de expediente 181/001230).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día con el número 14, que va a formular el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, doña María José. Es un placer que comparezca. Usted sabe que le tengo consideración y estima desde hace tiempo y le deseo fortuna en su labor, que será la fortuna del ministerio; si me permite, especialmente de este ministerio, que es un ministerio enormemente inversor. A nosotros nos da igual el origen de cada uno de los ministros o ministras, pero en mi caso, que soy valenciano, de los tres ministros valencianos de hace tres meses —doña Carmen Montón, Màxim Huerta y Ábalos— solo nos queda Ábalos. Por tanto, lo que nos gustaría es que hiciese una buena labor el ministro y todos ustedes en el ministerio y que no se frenasen las inversiones. Mi opinión es bien distinta; yo creo que, efectivamente, existe una planificación para aplazar todas las inversiones. Como usted bien sabe, un presupuesto que había aumentado en un 17% las inversiones recién aprobado fue recibido por un Gobierno distinto después de una moción de censura y, por lo tanto, se trata de distanciar las inversiones para eliminar la paternidad evidente, tanto presupuestaria como de las iniciativas, del Gobierno popular. En ese aplazamiento, ya no solo en alta velocidad sino en todo el plan extraordinario de carreteras, 5900 millones de euros, en ese aplazamiento premeditado e intencionado para desligarlo del Gobierno originario, también está el Plan de adquisición de material rodante, del que usted ha dicho que tan solo existía —y yo discrepo abiertamente— un análisis de necesidades. Digo que discrepo abiertamente porque naturalmente hablé con el presidente de Renfe antes y después de la moción de censura. Entonces la situación era mucho más avanzada de lo que usted me cuenta, porque a usted se lo dicen así. Me gustaría al menos saber si esa aspiración que teníamos, esa previsión, lo que usted llama un análisis de necesidades, que cifraba en 439 trenes nuevos a adquirir a partir de la aprobación del presupuesto en el mes de mayo —es decir, ya—, que suponía una inversión de 3130 millones de euros, con una renovación de más de 100 unidades en la Comunidad Autónoma de Madrid, 52 en la Comunidad Valenciana, 28 en Cantabria y en todas las comunidades de España, si mantienen esa previsión de necesidades que, como usted bien sabe, los 420 millones de usuarios de cercanías venían justamente reclamando, porque como brillantemente ha señalado don Jordi Roca Mas, veníamos de una época de sequía inversora después del desplome económico, del hundimiento económico nacional de la etapa socialista. Quiero saber si mantiene esas previsiones.

En segundo lugar, hay una obligación de servicio público. Además, yo tuve la fortuna con doña Carmen Librero, que fue una gran secretaria general, y usted lideraba entonces su equipo de trabajo, y recuerdo estar también con usted negociando la obligación de servicio público ya el verano anterior, que se aprobó en diciembre del pasado año; la estimación o la previsión era que en el mes de junio se pudiese firmar el contrato-marco entre Renfe y el ministerio. No ha sido así y usted lo sitúa en otoño. En otoño estamos ya y, por tanto, me gustaría que me aclarara ese aplazamiento que ha habido, que en aquella reunión con usted recuerdo que era multiplicar por tres el número de trenes entre Castellón y Vinaròs, que el Gobierno del Partido Popular aprobó. Nuestra estimación era que durante el verano pudiese entrar en marcha, pero no ha sido así, lo aplazan a otoño, y en otoño ya estamos. Por lo tanto, imagino que la OSP será efectivamente este mes de octubre o el mes de noviembre, porque si no ya no hablamos de otoño sino de invierno.

Señora secretaria general, me gustaría que me respondiera, si tiene a bien, sobre estas dos cuestiones.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rallo, tiene la palabra.

La **SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Barrachina, en primer lugar, repito un poco lo que he contestado anteriormente. El ministro de Fomento ya ha dicho muchas veces que nada se va a parar, pero es más, es muy consciente —y lo ha dicho explícitamente— que las infraestructuras y las inversiones del ámbito de Fomento suponen un tiempo muy largo, las empieza un Gobierno, las sigue otro Gobierno, las acaba un tercer Gobierno, que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 14

puede ser de igual o distinto color que el anterior, y aquí lo importante es que las cosas sigan su curso y que el ciudadano pueda disfrutar de los beneficios de esas inversiones. En ese sentido, no hay ninguna voluntad de distanciar nada respecto al anterior Gobierno; todo sigue según estaba previsto en el ámbito de las infraestructuras, en el ámbito de los transportes, sin perjuicio de que a medio plazo se quieran reconducir determinados aspectos, pero nada se está parando; nada se va a parar.

En lo que se refiere el contrato de obligaciones de servicio público, la verdad es que el contrato estaba bloqueado en el mes de junio. No hubiera podido ser aprobado por las reticencias de otros ministerios. Se consiguió desbloquear en el mes de julio, que fue aprobado por la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, y ahora ya está en la pura tramitación administrativa. Es decir, había un bloqueo por ciertas cuestiones que no vienen al caso, pero ahora está desbloqueado y ya está tramitándose. Esperamos que sea una cuestión rápida, de semanas. Mañana probablemente irá a Consejo de Ministros la elevación de techos necesaria para poder hacer la fiscalización del gasto y todo el trámite que requiere la firma de este convenio. Con lo cual, confiamos en que en pocas semanas puedan iniciarse todos los servicios que estaban incluidos en este contrato, entre los que por supuesto se incluyen servicios entre Castellón y Vinaroz, el reforzamiento, la multiplicación por tres de ese número de trenes.

El mismo comentario hago respecto a la modificación del Plan de material rodante. El plan no existía como tal; está condicionado a la aprobación del contrato de obligaciones de servicio público, ya que es este contrato el que marca los escenarios de amortización del plan y, por tanto, permiten a Renfe endeudarse para poder adquirir este material y, una vez que esté aprobado, como ya se está trabajando a la máxima intensidad para poder tener los pliegos terminados en cuanto pueda aprobarse el contrato, se producirá la primera licitación de trenes con el objeto de empezar a sustituir a los más antiguos, con los plazos que lleva, por supuesto, todo este proceso, tanto de licitación como luego de la propia fabricación de los mismos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias por su respuesta, pero no me ha dicho si mantiene la previsión de los 439 trenes que estaban recogidos para adquirir como nuevos en lo que usted llama análisis de necesidades aprobado, que es parte del plan al que yo me refería y de la inversión de 3130 millones de euros previstos por el anterior Gobierno popular de España y que veo que la secretaria general no concreta. Me gustaría que me aclarara el tema de la demora que —probablemente a su pesar— me parece obvia en este plan, con la reducción de impacto sobre el empleo y sobre la calidad de los servicios de Renfe que supone; una actuación que ya no solo puede ser aplazada, que es la realidad de hoy, sino además menguada en su importantísima dimensión. Era el contrato más grande, como el propio ministro Ábalos reconoció generosamente en su primera intervención, que dijo que llegaba en el momento inversor más dulce del ministerio. Bueno, pues que esa dulzura pueda ser disfrutada cuanto antes por todos sería conveniente. Mi pregunta es muy sencilla, ¿se mantiene la previsión de los 439 trenes nuevos y los 3130 millones de inversión establecidos en el análisis de necesidades?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.  
Señora Rallo.

La **SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Barrachina, no le he concretado porque no le pudo concretar, porque en ningún caso hay ninguna intención de reducir el número de trenes necesarios ni nada. Pero las necesidades que estaban definidas por el anterior Gobierno están siendo objeto de revisión, y de revisión calmada pero intensa; no le puedo decir ahora si van a ser 439, 450 o 410. En todo caso, lo importante es lo que se va a acometer a corto plazo, que es el primer lote de licitación porque es el más inmediato. Al final, estos 439 trenes corresponden a un proceso de adquisición que abarca diez años, y lo que pueda pasar de aquí a cinco años no es tan relevante como lo que haya que abordar a corto plazo, y ese corto plazo es el que se está abordando porque se considera el más prioritario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 15

- **DEL DIPUTADO DON JOAN BALDOVÍ RODA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE INTRODUCIR EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL LA SENTENCIA DE 08/02/2018 DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA EUROPEO, MEDIANTE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDEN FOM 734/2007, MODIFICANDO EL ARTÍCULO 19 NÚMERO 1 LETRA A) Y SUPRIMIENDO EL APARTADO DE LETRA B) DEL MISMO ARTÍCULO, EN LO CONCERNIENTE A LA ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO. (Número de expediente 181/001247).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última pregunta dirigida a usted, que es la que figura en el orden del día con el número 17, y que va a formular el diputado don Joan Baldoví Roda. Tiene la palabra.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Siempre escucho con mucha atención las intervenciones de mi compañero el señor Barrachina, y permítame que haga este inciso amable. Cuando habla de ministros valencianos no seré yo quien defienda al Gobierno socialista, que creo que se puede defender muy bien. En todo caso, me hubiera gustado que tuviera esta preocupación por los ministros valencianos, porque en la etapa del Partido Popular no tuvimos ni un solo ministro valenciano. Por tanto, teniendo uno ya es mucho más de lo que hizo el señor Rajoy en su etapa. Por otro lado, cuando habla de las cercanías de Castellón, habría que preguntar a los vecinos de las comarcas de Castellón, porque probablemente no estarían muy de acuerdo con algunas de las apreciaciones.

Voy a mi pregunta. La pregunta es muy clara, y es si el Gobierno piensa introducir en el ordenamiento jurídico español las sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 8 de febrero de 2018 mediante la modificación de la orden 734/2007, por la que desarrolla el reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, por lo que se entiende que se debe modificar el artículo 19.1.a) y suprimirse el apartado de la letra b) del mismo artículo en lo concerniente a la antigüedad del vehículo. En definitiva, para hablar claro, si se va a suprimir la obligación para dar autorizaciones de transporte de que un señor tenga tres vehículos, que solo tenga un vehículo, y que además tenga la antigüedad que tenga. Yo creo que la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea es muy clara. Ha habido este mismo año dos sentencias del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana y, en concreto, la 292/2018 lo especifica de manera muy clara, y permítame que la lea: Debemos anular el requisito de que se trate de una persona jurídica con independencia de lo expuesto en la sentencia apelada. Asimismo, la antigüedad de los vehículos siempre que estén en condiciones legales de circular. Con lo cual, la primera parte del informe, referida a la existencia de tres vehículos y condición de persona jurídica, debemos anularla.

Yo creo que tanto en la voluntad del Tribunal de Justicia de la Unión Europea como en las sentencias que ya se están produciendo se ve claramente que si una persona tiene un vehículo en condiciones, con independencia de la antigüedad que tenga el vehículo, y si solo tiene un vehículo, tiene que tener la posibilidad de poder circular. A más a más, la Comisión Nacional del Mercado y de la Competencia sigue por esta línea. Por tanto, la pregunta es clara y me gustaría que la respuesta fuera clara para la tranquilidad de los transportistas.

*Moltes gràcies, señor presidente.*

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Baldoví.

Señora Rallo.

La **SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Baldoví, como sabe, y como ha indicado, actualmente España tiene recogidas en una orden ministerial a la que ha hecho referencia, la 734/2007, las condiciones para poder acceder a la autorización para ejercer transporte de mercancías por carretera. Entre esos requisitos en la actualidad efectivamente se incluye la necesidad de que cualquier entrante que quiera acceder debe disponer al menos de tres vehículos para solicitar una autorización, y además una condición de antigüedad de la matriculación de esos vehículos de cinco meses. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea en una sentencia del pasado mes de febrero, efectivamente, declaró contraria a la reglamentación comunitaria esta exigencia mínima de tres vehículos para poder conceder una autorización de transporte. Por supuesto, el Ministerio de Fomento va a acatar esta decisión del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, como no puede ser de otra manera, a través de la modificación del reglamento de ordenación de los transportes terrestres, que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 16

se va a aprobar a final de año. La próxima semana previsiblemente se enviará el texto al Consejo de Estado para que emita el informe, y en cuanto se emita el informe será aprobado por el Consejo de Ministros.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rallo.  
Señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Seré muy breve.

Respecto de la antigüedad, quisiera saber si se contemplará seguir manteniendo esta antigüedad de cinco meses o se va a quitar la obligación si el vehículo está en condiciones de circular, porque a nuestro entender eso limitaría mucho las posibilidades de los pequeños transportistas para poder acceder a una autorización.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Baldoví.  
Señora Rallo.

La **SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Baldoví, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea no dice nada en relación con la antigüedad del vehículo, y el sector transportista mayoritariamente se ha mostrado contrario a quitar esa limitación de antigüedad, el plazo desde la matriculación. El proyecto de real decreto que se sometió a trámite de audiencia pública ya recogía el mantenimiento de esta condición. Y desde el punto de vista del sector de transporte de mercancías por carretera en España, se considera que mantener este requisito de antigüedad mínima hace que tengamos un parque de camiones con una edad media menor que contribuye a la mejora de la seguridad vial y a la mejora de los niveles de contaminación; con lo cual, no hay intención de quitar ese requisito en el real decreto que se está tramitando.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo.

Finalizada la batería de preguntas dirigidas a la secretaria general de Transportes, le reiteramos las gracias por su presencia aquí y esperamos verla en una nueva ocasión.

Paramos dos minutos para despedirla y llamar al nuevo compareciente. Gracias. **(Pausa)**.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA SARA CARREÑO VALERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE POSIBILIDAD EXISTENTE DE QUE LOS TRENES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EFECTÚEN PARADAS TÉCNICAS EN LA ESTACIÓN DE ARRÚBAL EN LUGAR DE REALIZARLAS EN EL NÚCLEO URBANO DE LOGROÑO (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/023958). (Número de expediente 181/000736).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar en primer lugar la bienvenida al nuevo secretario general de Infraestructuras, don José Javier Izquierdo Roncero, al que deseamos claramente los mayores éxitos en su gestión. Le damos la bienvenida a esta Comisión de Fomento, en la que comparecerá con asiduidad, puesto que este tipo de sesiones de preguntas orales han sido y seguirán siendo habituales en esta Comisión. En ellas los diputados se interesan por asuntos de su ámbito y siempre hemos recibido una cumplida información por parte de su predecesor, don Manuel Niño, a quien quiero recordar hoy aquí.

Dado que la diputada De Frutos no está, voy a alterar el orden y pasamos a la siguiente pregunta, que formula la diputada del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doña Sara Carreño Valero.

Tiene usted la palabra.

La señora **CARREÑO VALERO**: Gracias, presidente.

Buenos días, señor Izquierdo. Bienvenido y muchas gracias. Quiero preguntarle por una situación que se viene produciendo en Logroño, y que está preocupando a los vecinos y a las vecinas, y es la parada frecuente allí de trenes con mercancías peligrosas, incumpliendo así el Real Decreto 412/2001 que prohíbe el estacionamiento de trenes con mercancías peligrosas a menos de 500 metros del núcleo



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 17

urbano. Nuestra pregunta es si estas paradas podrían efectuarse en la estación de Arrúbal-El Sequero, que está a una distancia de solo 20 kilómetros, y que actualmente permanece cerrada.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Carreño.  
Señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señora Carreño, en primer lugar, gracias por la bienvenida. Compareceré por supuesto cuantas veces demanden sus señorías e intentaré aclarar todos los extremos que plantean. Intentaremos también responder con mayor celeridad a las preguntas por escrito, para evitar su conversión en preguntas orales, en la medida de nuestra capacidad, porque obviamente el número de preguntas que se emite en esta Comisión es muy cuantioso, lo que en muchas ocasiones nos lleva también a tener que comparecer.

En relación con la pregunta que me traslada somos conscientes de la situación y de la reivindicación vecinal que hay en este momento en torno a las paradas temporales que hacen algunos vehículos de mercancías. En principio lo que nos traslada ADIF es que no hay ningún incumplimiento de la legalidad, pero le puedo decir que vamos a analizar la situación actual y ver la incidencia que hay en los recorridos de los distintos tráficos. Esta es una línea donde las paradas se realizan para poder producir cruzamientos de distintos vehículos de mercancías y de pasajeros a lo largo de la misma, y queremos analizar detenidamente cuál es la incidencia del desplazamiento de esa parada que usted plantea a la estación de Arrúbal y ver si es posible. Tenemos que valorar en qué medida eso se puede llevar a cabo y ver cuál es la incidencia de los miles de trenes que circulan al cabo del año por esa vía. En la medida de lo posible intentaremos dar una satisfacción a los vecinos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.  
Señora Carreño.

La señora **CARREÑO VALERO**: Muchas gracias por la respuesta.

Yo entiendo que esta es una situación que ustedes heredan de la Administración anterior, porque estas paradas se venían produciendo antes, desde el año 2015, cuando se cierra el puerto seco de Arrúbal, y en consecuencia empiezan a pararse en Logroño. No obstante, a pesar de entender que es una situación heredada del Gobierno anterior, espero que tengan ustedes diligencia en solucionarla, porque cuando ustedes estaban en la oposición, su diputado por la Rioja, César Luena, preguntó constantemente por qué no se producían las paradas en Arrúbal y propuso que se hiciera así. El Ayuntamiento de Logroño también se manifestó a favor de que se abriera el puerto seco y se produjeran allí estas paradas, y lo mismo pasó con el Parlamento riojano. Por tanto ahora desde el Gobierno es necesario dar una solución.

La realidad es que esta estación de Arrúbal, en la que se invirtió mucho dinero público, tuvo varios problemas, y por tanto se cerró en el año 2015. Tras escuchar diferentes teorías parece que una de ellas es la longitud de la propia vía, por la que no caben trenes de 500 metros; así se expresaba uno de los socios de Cospain S.L., empresa que instala esta estación en su inicio. Si esto es así —nos gustaría saberlo; vamos a solicitar el informe al respecto— creemos que desde el Gobierno se tendrían que depurar responsabilidades. Si se ha gastado dinero público en construir una estación y esta presenta deficiencias, habrá que averiguar por qué. No se puede gastar dinero público de todos los ciudadanos y de todas las ciudadanas y que luego no sirva para nada. La otra de las teorías por las cuales el puerto seco permanecía cerrado era la falta de comercio, a pesar de estar situado al lado del mayor polígono industrial de La Rioja. Si este es el caso por el que se mantiene cerrada creo que las diferentes administraciones deberían impulsar un plan de comercio para La Rioja, donde tenemos muy buenos productos, como el vino tinto de La Rioja, que ya conoce todo el mundo, los vinos blancos, como el semidulce, que no son tan conocidos —se consumen dentro—, para lo que podría hacerse un plan de exportación, así como los champiñones —somos uno de los mayores productores de champiñón del mundo—, también verduras, muebles, zapatos... Por tanto creo que si el problema es la falta de comercio lo que hay que hacer es impulsarlo, pero no cerrar la estación. Estas son alternativas que le doy al Gobierno.

Lo que no puede ocurrir bajo ningún concepto es que, por no ser rentable, se cierre una estación que estaba preparada para que parasen allí estos trenes con mercancías peligrosas, y que estos empiecen a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 18

pararse en el núcleo urbano. Esto es lo que ha sucedido; como esta estación no es rentable, que paren en el núcleo urbano. Los vecinos y las vecinas ven constantemente cómo se paran estos trenes. Poseemos un informe de un perito, que le haré llegar al final de mi intervención, donde se detallan las mercancías que transportan los trenes que están parando allí, a pesar de que está completamente prohibido por el real decreto. Su antecesor nos decía que no eran estacionamientos, que eran paradas técnicas; al fin y al cabo es lo mismo, ponen en riesgo a los vecinos y a las vecinas. Por tanto tenemos que frenar esta situación, y le pido diligencia para ello. Los bomberos han dicho que no tienen ningún plan de emergencia y el Gobierno anterior llegó a decirnos que no sabía qué mercancías se paraban, pero que lo sabía el operario que conducía. Le ruego que, a pesar de que lleve poco tiempo en el cargo, ponga todo su empeño para encontrar una solución, ya sea la de impulso comercial del puerto seco para que este pueda abrir o la de la asunción del coste por parte del Gobierno. Desde luego no pueden continuar parando estos trenes en Logroño, tienen que hacerlo en el puerto seco de Arrabal, abriéndose esta estación.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Carreño.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señora Carreño, plantea usted varias cosas y algunas escapan de la esfera de competencia del Ministerio de Fomento; las cuestiones que tienen que ver con un posible plan de comercio y el uso de una plataforma logística también nos deben llevar a la reflexión de la necesidad de algunas infraestructuras cuando la demanda puede estar o no justificada, y por tanto es necesario tratar de sacarle el mayor partido a la inversión realizada. Comparto con usted esa conveniencia. En todo caso nos comprometemos, desde las competencias que tenemos en el Ministerio de Fomento, a echar una mano para el desarrollo de ese espacio como un espacio de carga de mercancías, porque desde luego estamos muy interesados en que cada vez, al contrario de lo que viene ocurriendo en los últimos años, haya más mercancías que se desplacen por ferrocarril, y de esa manera seamos capaces de sacar más rendimiento a estas infraestructuras.

En relación con el caso concreto insisto en lo que le dicho en mi primera intervención. Vamos a analizar con ADIF la posibilidad de hacer estas paradas en Arrabal, partiendo de la realidad que hay, de la infraestructura que hay, del número de trenes que circulan y de las posibilidades técnicas. En esto también tenemos que ser cuidadosos con lo que nos digan los técnicos en todos los aspectos y analizar esas opciones. Lo vamos a hacer, vamos a analizar esa posibilidad, y espero darles una respuesta lo antes posible.

En cualquier caso me gustaría introducir una reflexión, para acabar mi intervención. Quizá deberíamos tratar de plantearnos si fue primero la gallina o el huevo, porque probablemente la vía estaba allí antes que las viviendas. Quizá tengamos que hacer una reflexión sobre cuáles son las normas de protección o de defensa de la infraestructura ferroviaria, para prevenir situaciones de estas características, que al final efectivamente pueden acabar generando perjuicios y molestias a vecinos que han visto después que las viviendas se han ubicado a una distancia relativamente próxima de las infraestructuras. Esta es una reflexión que convendría que se plantease en esta Comisión para proponer alguna alternativa de carácter general.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.

### — DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA DEL ROCÍO DE FRUTOS MADRAZO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EJECUCIÓN DE LAS PARTIDAS DESTINADAS EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO A LA PROVINCIA DE OURENSE. (Número de expediente 181/000472).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la pregunta que figuraba como número uno en el orden del día, que va a formular la diputada doña María del Rocío de Frutos Madrazo. Tiene la palabra.

La señora **DE FRUTOS MADRAZO**: Buenos días. Antes que nada quisiera pedir disculpas.

Gracias, señor Izquierdo, por su comparecencia. Yo, aunque soy diputada por Ourense, es la primera vez que voy a hablar aquí de Ourense, de dar voz a la provincia a la que represento. Voy a ponerle en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 19

conocimiento nuestra situación en relación con los Presupuestos Generales del Estado —estoy segura de que ya la sabe— y a hacerle algunas preguntas sobre cómo se va a desarrollar la actividad del Gobierno. Cuando se presentaron los Presupuestos Generales del Estado de 2018 nos parecieron en un principio bastante miserables, no solo porque se invirtió un 11% menos de lo que se había presupuestado en 2017, sino porque además casi todo iba destinado a la alta velocidad —para que se haga una idea, de 505 millones, 414 para alta velocidad—, que es esencial para nosotros, pero Ourense es mucho más que alta velocidad, porque tenemos que estar conectados con Lugo, con Castilla-León por Ponferrada y vertebrarnos internamente. A pesar de lo que se ha dicho aquí consideramos que las infraestructuras no son solo ladrillo, son crear empleo, facilitar la vida de las personas, garantizar el desarrollo económico en una provincia como la mía, Ourense, con grandes potenciales, pero muy desconocida y abandonada. Una muestra de la falta de compromiso del Partido Popular con Ourense son los datos dados —no me los invento yo— por la Federación Gallega de la Construcción, que dijo que en 2017, de los 505 millones que se habían presupuestado, solo se habían invertido 12,5 millones, apenas un 3% de ese presupuesto que se había previsto.

Ahora hay un Gobierno diferente. Por tanto le quería preguntar por unas cuantas obras que son importantes para nosotros, y que están presupuestadas, y me gustaría en la medida de lo posible que me dijera algo. En primer lugar, le pregunto por la A-76, Ourense-Ponferrada. El Barco de Valdeorras es una zona muy importante para nosotros por el tema de la pizarra, y quería saber cómo está el tema, porque en los presupuestos de este año ya había presupuestado un tramo, que es A Veiga de Cascallá-O Barco. Es muy importante este tema para nosotros.

En tanto se desarrolla la A-76 el camino O Barco-Ourense se hace por la N-120, una carretera que es nacional pero parece comarcal, llena de baches, sin doble carril y que presenta muchas dificultades, por lo que quiero saber también si está previsto en los presupuestos que se asfalte. Quisiera saber cómo está el tema respecto a la N-120.

Otra obra también histórica es el enlace de A Rúa con la N-120. Desde 2014 se viene presupuestando, pero jamás se ha ejecutado. En cuanto a la A-56 en el tramo Ourense-Lugo, esta autovía ha sido condenada al olvido. De hecho solo hay un tramo presupuestado de forma seria, y el resto ha sido abandonado. Igualmente la conexión Ourense-Lugo se hace por una carretera nacional, la N-540, que parece comarcal. Presenta un firme muy peligroso, con muchos baches. En este sentido le quería preguntar por el tramo de la variante norte entre Eirasvedras y Quintela para enlazar con la A-52. Esta es también una reivindicación histórica de Ourense que en la actualidad cuenta con un presupuesto global de 31 millones de euros, lo cual permitiría activar un proyecto para nosotros muy importante, como es el bulevar termal.

Con relación a la cultura no sé si sabe usted que el Museo Arqueológico lleva diecisiete años cerrado por remodelación. Ahora aparece una pequeña partida en los Presupuestos Generales del Estado, y quisiéramos saber si va al menos a iniciarse dicha remodelación para que pueda ser impulsada en años posteriores. Por otra parte el complejo cultural de San Francisco también cuenta con un presupuesto que sistemáticamente no se ejecuta.

No voy a ser yo, porque cada vez que intento hacer una enmienda a los presupuestos me dicen que cada uno pide para su iglesia, la que haga eso, pero sí quiero referirme a dos partidas presupuestarias para dos monumentos muy importantes de nuestro patrimonio, como son el Monasterio de Santa María de Melón y la Iglesia de Santa Comba de Bande, por lo que quisiera saber si está en la previsiones del Gobierno ejecutar esta partida.

Llego así al tema por el que más se nos conoce en Ourense, que es la obra del AVE. La he dejado para el final no porque considere que sea más importante que otras vías con menos relevancia mediática, sino porque hasta ahora ha sido el pulmón por el que ha respirado la inversión del Estado en Galicia. Como le digo de manera sistemática prácticamente la totalidad de los Presupuestos Generales del Estado destinados a Ourense ha ido vinculada a esa obra, y también sistemáticamente se ha incumplido la obra, lo cual es muy orientativo de cómo está Ourense. De los 448 millones que se presupuestan para mi provincia, 414 son para esa obra del AVE. Me gustaría conocer el estado de licitación de las obras y si va a ser posible cumplir el último plazo, que estaba fijado para finales de 2019.

Gracias por escucharme, gracias por su comparecencia, y gracias por aclarar a los ourensanos cómo y cuándo se van a poder ejecutar estas partidas. Simplemente le hago una solicitud, y es que sepa que Ourense existe y que apueste por nosotros en este y en sucesivos presupuestos.

Muchísimas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 20

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora De Frutos. Tiene la palabra el señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Orense existe y además yo conozco Santa Comba de Bande, una iglesia fantástica, un ejemplo de arquitectura prerrománica fantástica que yo recomiendo visitar a todo el mundo que me pregunta. Tiene unas bóvedas de espiga de ladrillo estupendas y es un lugar de patrimonio estupendo.

Para todo hay una primera vez. Usted pregunta por la situación de su provincia y esta también es para mí mi primera vez. Al final en su pregunta ha ampliado un poco el foco respecto a lo planteado por escrito. Hay algunas cuestiones que se escapan del ámbito de la Secretaría General de Infraestructuras, todo lo relativo a lo que ha planteado en relación con patrimonio, de manera que voy a tratar de darle respuesta a las cuestiones que me ha planteado y que tienen que ver con infraestructuras.

Quería darle algunos datos del desarrollo presupuestario y la ejecución de estos últimos años en la provincia de Orense del Grupo Fomento, lo que es el ministerio y las entidades públicas que de él dependen. En el año 2017 había una cantidad presupuestada en torno a 485 millones de euros, de los cuales se ejecutaron en torno a 250 millones de euros aproximadamente, algo menos del 52% del presupuesto.

En el año 2016 incluso la ejecución fue inferior a la que tuvo lugar en 2017, y en estos momentos respecto a lo que fue la ejecución de 2017 —obviamente estos son datos que le doy de la ejecución del anterior Gobierno— la parte que tiene que ver con infraestructuras viarias, lo que dependía sobre todo de la Dirección General de Carreteras, se ejecutó la partida en un 52%, del orden de 9,5 millones de euros, y efectivamente de la parte más importante en cuantía de inversiones, la que tiene que ver con alta velocidad, se ejecutaron prácticamente 241 millones de euros, algo menos del 52% de lo presupuestado.

Aunque su pregunta por escrito no habla de ello, le voy a dar algún dato de presupuesto y de ejecución de lo que va de año a 31 de agosto. En principio todo el presupuesto que se contemplaba para el Grupo Fomento es de 434 millones, y a 31 de agosto se había ejecutado casi un 32%, algo menos del 20% —un 19,3— de lo que venía ejecutándose en la misma fecha del año 2017.

Las cantidades que llevamos ejecutadas en este año, desglosado también por tipo de infraestructuras en lo que tiene que ver con carreteras, ejecutado tanto por la Dirección General de Carreteras como por la Sociedad de Infraestructuras y Transporte, se han ejecutado algo más de 4 millones de euros, una ejecución similar, aunque algo superior a la del año pasado en las mismas fechas. En cuanto al desarrollo de la obra ferroviaria el grado de ejecución a 31 de agosto era de algo más de 133 millones de euros, superando claramente en porcentaje a la del año 2017. Este año vamos por el 32% frente al 19% del año 2017 en la misma fecha de 31 de agosto.

En relación con algunas de las preguntas que usted me plantea —después quizá podría darle algún otro detalle; además hay otra pregunta creo que del propio presidente de la Comisión en relación con algunas infraestructuras de carretera que también me permitirá dar alguna información al respecto— quiero decirle que sobre todo estamos haciendo hincapié en la inversión de conservación, porque es uno de los aspectos que más nos preocupan desde que hemos llegado al Gobierno, en la medida en que en los últimos años ha habido un notable abandono de la conservación de la red de carreteras del Estado, de lo cual no es ajena ninguna provincia, por lo que estamos intentando recuperar un nivel suficiente de inversión para reponer firmes en muchas de nuestras carreteras.

En cuanto a las dos autovías que me menciona, la A-76 y la A-56, la verdad es que en gran parte se encuentran en una fase muy incipiente todavía de desarrollo, en la que en muchos casos no se cuenta ni siquiera con proyecto, por lo que todavía estamos tratando de impulsar esto para acelerar en la medida de lo posible la licitación de obra. Ocurre que a veces en los presupuestos figuran —no sé exactamente cuál era el tramo— partidas que difícilmente se puede ejecutar si no hay proyecto. Por tanto lo que nos toca en este momento es ejecutar algo que no se había hecho en etapas anteriores, como es redactar los proyectos para poder licitar posteriormente las obras.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 21

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE CONSTRUCCIÓN DE UNA ESTACIÓN INTERMODAL A LAS AFUERAS DE LA CIUDAD DE JAÉN (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/024993). (Número de expediente 181/000855).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta que figura en el orden del día, que es la número cinco, y que también la va a formular el diputado Sergio Pascual Peña. Tiene la palabra.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Buenos días de nuevo, presidente.

Señor Izquierdo, le voy a hacer una batería de preguntas que iremos escalonando, pero la primera que tengo encima de la mesa y que aparece en el orden del día es la que se refiere a la desde mi punto de vista mal llamada estación intermodal de Jaén. No sé si conoce Jaén tan bien como Ourense, pero hay un proyecto para trasladar la actual estación de tren de Jaén a las afueras del municipio. Estamos hablando de una capital de provincia con unos 115000 habitantes, y un proyecto que se llevaría a casi 4 kilómetros de distancia de su actual ubicación la estación de ferrocarril.

El origen de ese movimiento es intentar evitar una curva que hace la vía al llegar a Jaén, y que comporta unos tiempos de circulación bastante importantes y para cuya solución el ministerio no tuvo mejor idea que llevarse la estación al principio de la curva. Así ya no hay que coger la curva, claro; serán los ciudadanos los que tendrán que irse a buscar la estación en lugar de que el ministerio provea una nueva solución.

Antes de entrar en detalles en la segunda intervención quisiera saber cuáles son los planes de este nuevo equipo del ministerio para la mal llamada estación intermodal de Jaén.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual Peña.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Gracias también, señor Pascual, por su pregunta. Sabe usted que la situación actual de la estación en este momento es la de una estación término en la ciudad de Jaén, ciudad que no conozco —este no es el caso, como le decía antes, de la iglesia de Santa Comba de Bande, en Ourense, ciudad que también conozco; pero lamentablemente no puedo decir que conozco la ciudad de Jaén, ya me gustaría pero no es el caso—, y lo que usted plantea en este caso creo que tiene que ver en buena medida con cuestiones de un debate probablemente más sobre la movilidad urbana que lo que implica la actuación del propio ministerio. Sabe usted que se nos ha trasladado por parte del Ayuntamiento de Jaén una alternativa a la ubicación actual de la estación de Renfe, para sacarla de la posición más central que tiene en este momento; creo que también con la pretensión por parte del ayuntamiento de promover una nueva movilidad de la ciudad, vinculada al desarrollo del tranvía y otra serie de actuaciones. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia)**. En ese sentido probablemente poco pueda decir el ministerio en relación con cuál es la movilidad que quiere un ayuntamiento para su municipio, obviamente creo que eso entra en el ámbito de la esfera competencial del propio ayuntamiento, en todo caso si las soluciones que se trasladan al ministerio que afecten a sus infraestructuras pueden ser o no interesantes o pueden ser compatibles para el ministerio, para la gestión de la propia infraestructura.

Sabe usted además que venimos de una solución que planteaba un soterramiento importante en la ciudad de Jaén, que en la medida en que la disponibilidad presupuestaria o la financiación de esa operación es compleja, lo que se ha trasladado por parte del ayuntamiento es esta otra alternativa de la que usted me habla, y lo que se está haciendo por parte de los técnicos del ministerio es analizar la viabilidad de esta nueva ubicación de la estación y ver si es compatible con la gestión de la infraestructura.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Izquierdo.  
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Bueno, señor Izquierdo, yo creo que en este caso evidentemente la ubicación de una estación de ferrocarril afecta a la movilidad en la propia urbe, Jaén, pero no solamente afecta a la movilidad en la propia ciudad de Jaén, la ubicación de una estación afecta a la movilidad de toda la provincia y de todos los viajeros que eventualmente pudieran querer utilizar el sistema ferroviario

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 22

para acceder a esa ciudad. Creo que compete a Renfe —en este caso— o al Ministerio de Fomento evaluar qué sucedería con la usabilidad del transporte ferroviario en la provincia de Jaén en el caso de que se desplace una estación a cuatro kilómetros del centro urbano de un municipio como éste, no estamos hablando de Madrid o Barcelona, donde las distancias son otras y las fórmulas de intermodalidad son otras, sino que hablamos de un municipio de 114000 habitantes en concreto. Como comprenderá desplazar una estación a las afueras va a comportar un descenso abrupto de la usabilidad de ese servicio, y por supuesto también la imposibilidad a futuro de que esa estación pueda llegar a usarse como un centro neurálgico para las cercanías en la provincia de Jaén, un servicio que ha venido siendo demandado porque no existe en este momento, y sería de máxima utilidad para quienes desde Andújar o desde Vilches, los extremos de una provincia —muy extensa por cierto—, se tienen que desplazar a la capital prácticamente a diario, ya sea para trabajar, para estudiar o para hacer trámites administrativos.

En definitiva creo que es un problema de concepción, al margen de lo que piense el actual equipo de gobierno; y no todos los grupos que están en este momento en el Ayuntamiento de Jaén tienen la misma posición. Creo que habría que estudiar, insisto, la usabilidad del servicio ferroviario y atender también a las propuestas ciudadanas, ¿no? Porque eventualmente un ayuntamiento podría querer tener una intención especulativa sobre los terrenos que quedarían liberados en la zona; o tener otro plan de movilidad para rentabilizar, por ejemplo, un metro-tren que ya circula por esa ciudad y que no tiene en este momento usuarios. Y sin embargo el interés de una administración como la que usted representa aquí hoy, la ferroviaria, puede ser otro y de hecho creo que es otro: que los ciudadanos puedan usar el tren. Si los ciudadanos van a poder usar menos el tren, habrá entonces que decirle al ayuntamiento que no es compatible su plan con el que tendría Renfe.

En cualquier caso esto debieran resolverlo los ciudadanos, y ya hay varias plataformas ciudadanas y en particular de comerciantes de la ciudad de Jaén que están poniendo el grito en el cielo por la posibilidad de que uno de los nodos atractores para el comercio en la ciudad se desplace a cuatro kilómetros, acabando con una parte importante del flujo de ciudadanos que pasan por esa zona. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Nosotros nos limitamos a preguntarle si habían hecho un estudio, no evidentemente de la viabilidad de la estación, usted puede poner una estación a cuatro kilómetros y se podrán poner los pilares, las vigas y las vías, eso nadie lo pone en cuestión; la cuestión se refiere a los efectos que tendría sobre la movilidad ciudadana en la provincia de Jaén, no solamente en la urbe, sino en la provincia, y en general en toda Andalucía, que se va a ver afectada porque otra ciudad más se quede sin tren. ¡Afortunadamente parece que en Granada lo vamos a recuperar! Parece que va a ser la una por la otra.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual Peña.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Pascual, yo insisto en el argumento que le he trasladado antes, que al final las cuestiones de movilidad de carácter urbano o metropolitano probablemente quienes mejor las conocen son quienes gestionan el territorio en proximidad. Y ahora voy a dar una opinión de lo que creo que Renfe entiende que debe ser su labor, que es prestar servicios en función de las demandas de los ciudadanos. En ese sentido creo que probablemente quien mejor conoce las demandas de los ciudadanos o cuáles son sus necesidades son los gestores más próximos —ayuntamiento, comunidad autónoma—, y por lo tanto en ese sentido nosotros estaremos receptivos a cualquier propuesta que se nos haga, y que obviamente entendamos que puede mejorar el servicio.

Yo no prejuzgo cuál tiene que ser la solución para Jaén, porque no es mi competencia ni nada. Pero sí imagino que hay otras muchas ciudades donde la compatibilidad de trenes de cercanías, tranvías, puede ser perfectamente viable y generar un sistema de transporte perfectamente eficaz. No estoy prejuzgando cuál tiene que ser la solución que tiene que llevarse a cabo en Jaén. Sí le puedo decir que las propuestas que se nos trasladen desde el Ayuntamiento de Jaén obviamente el ministerio las evaluará fundamentalmente desde el ámbito de sus competencias, que es cómo gestionamos nuestra infraestructura, cómo hacemos que Renfe preste servicios de manera más eficiente, y después desde la perspectiva económica cuáles son los costes de la operación y ver el resultado de la rentabilidad económica o social que pueda tener.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 23

Usted hablaba en su pregunta de cuestiones que tienen que ver con el impacto en la economía local, y creo sinceramente que esa es una cuestión de ámbito competencial municipal o autonómico, que son los que tienen que valorar si ese es un nodo atractor de actividad comercial, y eso seguramente lo van a saber mucho mejor que lo que podamos hacer desde el Ministerio de Fomento. En ese sentido lo que yo deseo es que este tipo de operaciones —llámese Jaén o cualquiera de otro tipo— se hagan siempre con amplio consenso. En primer lugar donde tiene que haber consenso es en la ciudad, en el municipio y en la provincia de Jaén, y a partir de ahí nosotros obviamente intentaremos ayudar en lo que podamos para contribuir a una solución que sea consensuada y aceptada por una mayoría. Además, por lo que usted me planteaba, seguro que será objeto de debate en las próximas elecciones municipales, y también los ciudadanos van a poder manifestar su opinión en relación con las distintas alternativas que planteen los distintos grupos políticos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE MOVILIDAD DERIVADA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO COMERCIAL INTU-TORREMOLINOS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/025343). (Número de expediente 181/000856).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número seis del orden del día, y también la formula el diputado don Sergio Pascual Peña.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Bueno, le tomaré la palabra con esto de hacer lo que pidan los ayuntamientos para siguientes preguntas, no vaya a ser que ahí se haya pillado un poco los dedos. **(Risas.—Rumores).**

Volviendo a la pregunta le preguntaba por las autorizaciones sobre el macro proyecto del centro comercial Intu-Torremolinos, un centro que triplica a los actuales centros comerciales de la zona, y que se ubica —tampoco sé si conoce la zona en cuestión— en una zona de vialidad bastante comprometida, entre la AP-7 y la N-340, donde habitualmente ya se dan atascos y se compromete el tráfico especialmente durante el verano.

Se había alertado de la posibilidad de que este nodo atractor de movilidad y de número de ciudadanos que acudan a él —se calculaba en torno a quince millones al año— pudiera comprometer aún más las posibilidades de acceso y al tráfico de la zona. Al parecer el ministerio, en la gestión anterior, había puesto inconvenientes a que se desarrollara este proyecto —al menos en los términos en los que estaba planteado— precisamente por esta cuestión del tráfico. Nos comentaban que se estaría desbloqueando el proyecto del Intu-Torremolinos y queríamos saber qué es lo que ha cambiado, cuáles son los argumentos que ha ponderado el ministerio para que ahora sí parezca razonable dar vía libre a ese proyecto en esa zona concreta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Sergio Pascual.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Lo que ha ocurrido últimamente es que este tipo de actuaciones están inmersas en el desarrollo del Plan General de Torremolinos. Con arreglo a la Ley de Carreteras, el ayuntamiento tiene que solicitar un informe que es preceptivo y vinculante desde el punto de vista de las competencias de defensa de las carreteras del Ministerio de Fomento y en ese sentido lo que se pidió al ayuntamiento fue la elaboración de un estudio de tráfico que justificara una solución técnica que hiciera compatible esa implantación comercial con la infraestructura, con la capacidad y su funcionalidad. El pasado 30 de julio se emitió informe favorable por parte de la Subdirección de Explotación del Ministerio de Fomento entendiéndose que la solución que se ha planteado da respuesta a los requisitos técnicos y de capacidad de la infraestructura, que mejoraría incluso la prestación del servicio actual y que además tiene que ir con cargo a quien desarrolle y promueva esa implantación. Es una cuestión más bien de legislación urbanística, pero en principio no es el ministerio el que tiene que abordar esa actuación sino que tienen que ser los promotores y el ayuntamiento los que aborden esa solución técnica que garantice efectivamente que ese equipamiento

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 24

comercial no va a generar una sobrecarga de la infraestructura sino que, antes al contrario, por lo que dicen los técnicos, va a mejorar la situación actual. Esto es lo que le puedo trasladar en relación con esta infraestructura.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Entiendo que les han trasladado un proyecto y que les parece aceptable en lo que se refiere a los accesos al nuevo centro comercial cuando se construya. La cuestión está en que las vías se sobrecargan no solamente en el acceso al nuevo centro comercial sino que ya venían sobrecargándose. Son vías que recorren la Costa del Sol en un tramo especialmente saturado y que se van a sobrecargar aún más, si cabe, por la afluencia de público no solo en esa zona, sino también en las zonas aledañas.

En cualquier caso, me alegra saber que no va a comportar costes para el Ministerio de Fomento, espero que tampoco para el Ayuntamiento de Torremolinos —pero supongo que, como usted decía, lo resolverán los votantes de Torremolinos muy pronto— y lo que quería saber es si tiene usted alguna información sobre qué solución se ha aportado, porque ni los vecinos de Torremolinos ni este diputado ni el resto de diputados de la comunidad conocemos ningún detalle concreto que haga cambiar esa opinión. El Ayuntamiento y la empresa han presentado un proyecto, pero no ha habido ni siquiera la más mínima pista de cuál es la solución que están aportando para que haya un cambio del no al sí en algo tan importante para Torremolinos. No sé si nos podría aclarar en este momento cuáles son las soluciones que se están aportando.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pascual.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

En este momento no conozco el detalle técnico de la solución pero estamos dispuestos a pasar cualquier día por la Dirección de Carreteras y consultar el proyecto o la propuesta que se nos ha trasladado por parte del ayuntamiento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.

— **DEL DIPUTADO DON SERGIO PASCUAL PEÑA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE IMPLICACIÓN Y COMPROMISO DEL GOBIERNO POR IMPULSAR LA AMPLIACIÓN DEL METRO DE SEVILLA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/025344). (Número de expediente 181/000857).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta del orden del día número 7.º, que también va a formular don Sergio Pascual. Tiene la palabra.

El señor **PASCUAL PEÑA**: La última de las preguntas que tenía en cuestiones concretas de movilidad en distintas zonas de la Comunidad Autónoma de Andalucía está centrada en Sevilla.

Sobre la cuestión de la línea 3 del metro de Sevilla, en el último año y medio hemos tenido conocimiento de distintas reuniones, propuestas y promesas que apuntarían a desbloquear un proyecto largamente anunciado para la ciudad de Sevilla. En febrero de 2017 se hace una propuesta, en enero de este año hay una reunión entre el ministerio, la Junta de Andalucía y la alcaldía de Sevilla; el 9 de febrero de 2018 yo recibo un documento escrito del ministerio en el que se indicaba que se está estudiando la propuesta; hay otra respuesta a otra diputada, concretamente el 3 de abril, diciendo que todavía no tenían el protocolo de actuación entre el ministerio —no sé si de Hacienda o de Fomento, el que tuviera que firmar el convenio— y la Junta de Andalucía y el ayuntamiento, y luego hay otra reunión entre el actual ministro de Fomento y el alcalde —si no me equivoco— a finales de julio. En cualquier caso, después de todo estos eventos que se han hecho noticiosos, lo que no sabemos los sevillanos y las sevillanas es qué va a pasar con esta propuesta de línea de metro: cuáles son las condiciones de financiación de esta propuesta de línea de metro; si el Ministerio de Fomento asume la mitad de la responsabilidad, como ha hecho en otras líneas,



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 25

o si va a asumir un tercio, como dicen algunas voces, y cuáles son los plazos que se plantean para esta línea que, como comprenderá, es fundamental para la movilidad de la ciudad de Sevilla.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Efectivamente, a finales del mes de julio, en una visita del ministro —yo estuve con él— surgió esta cuestión de la financiación de la línea 3 de Metro de Sevilla, con una propuesta tanto del Ayuntamiento como de la comunidad autónoma que no contemplaba en principio todo el recorrido de la línea porque entiende que es más razonable hacerlo por fases. Lo que quiero trasladar es el compromiso del ministerio de colaborar con el Ayuntamiento y con la Junta de Andalucía para abordar esta solución. Estamos analizando un borrador de protocolo para colaborar con ambas administraciones y poder financiar esta actuación como en este momento estamos haciendo. Aunque bien es cierto, como usted decía, que es a través del Ministerio de Hacienda porque el Ministerio de Fomento no tiene competencias en red de metro, no está bajo su paraguas, más que dentro del ámbito del Ministerio de Fomento la financiación de este tipo de convenios se ha ido englobando siempre en la esfera del Ministerio de Hacienda. Así sucede con el vigente convenio que todavía se está desarrollando que afecta a la línea 1 de metro, que ya significó un impulso importante en la inversión por parte de este ministerio en la época de la ministra Magdalena Álvarez, con una dotación presupuestaria de 218 millones de euros para financiar la línea 1 de metro de Sevilla. Como digo, estamos en este momento abordando el análisis jurídico y financiero para ver la posibilidad de financiar esta línea 3 y espero que puedan tener una respuesta, que obviamente se hará pública en su debido momento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Si tiene usted el protocolo, entiendo que también podría tener la respuesta sobre los marcos de financiación que está estimando el ministerio. En cualquier caso, creo que se trataría de evitar el mayor número de anuncios posible y tratar de centrarlo en alguno que sea lo más fidedigno posible, porque en la ciudad de Sevilla, entre el mareo con los túneles de la SE-40, que no sabemos si van o no van, si serán puentes o no serán puentes; los anuncios de si ahora el Puente del Centenario —mal llamado Puente del V Centenario— se va a ampliar o no se va a ampliar; si se reúnen o no se reúnen para tratar sobre la línea 3 de metro y cada vez que hay una reunión nos encontramos con un titular diferente, entre una cosa y otra empieza a parecer el cuento de *Pedro y el Lobo* en la ciudad y ya nadie se acaba de creer ninguna de las obras de infraestructuras que se van prometiendo, y no hablo exclusivamente ni mucho menos de su gestión porque acaba de aterrizar en el ministerio.

Yo le pediría —en este caso como ciudadano de Sevilla y no solamente como diputado— que traten de clarificar cuáles van a ser los proyectos para la ciudad para los próximos años, los marcos temporales que tengan que ser y que evitemos vaivenes de informaciones que no solamente afectan a la opinión pública sino que también afectan a proyectos empresariales, a proyectos vitales, etcétera. Insisto, es casi un ruego, tratemos de centrar de una vez cuál va a ser el proyecto de movilidad para la ciudad y para la provincia, al menos en lo que compete al ministerio, lleguen a un acuerdo con las distintas administraciones para los próximos cinco o diez años y dejen de marear a la ciudad de Sevilla y a sus ciudadanos con anuncios grandilocuentes —algunos aparentemente de corte electoral— que luego son cambiados, matizados o modificados a la vuelta de la esquina.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

En relación con los anuncios, vamos a tratar de ser lo más transparentes posible con los ciudadanos sobre la ejecución de las infraestructuras. Creo que esto es positivo porque probablemente en estos últimos años en general haya un descreimiento por parte de la ciudadanía respecto a los anuncios que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 26

hacen por parte de las distintas administraciones en el cumplimiento y en los plazos de las inversiones. Creo que ahí ha pesado mucho más el ánimo de contentar y, digamos, de tranquilizar que de contar las cosas tal cual son. Cuando haya algo que contar en relación con la colaboración del ministerio con la Junta de Andalucía y con el ayuntamiento para la línea 3 de metro obviamente será el ministro el que lo tendrá que contar en el momento que se pueda contar. En ese sentido, esté tranquilo porque no vamos a hacer anuncios que no sean realizables.

Lo digo porque, en relación con algunas de las obras que acaba de citar usted, la obra del Puente del Centenario va a llevar tiempo, es una obra muy compleja, pero se están abordando en este momento las cuestiones técnicas para que pueda ser acometida, es una actuación prioritaria para este ministerio y espero que, teniendo en cuenta los tiempos que implica la ejecución de una obra pública, más pronto que tarde podamos verla en marcha. Lo que sí le puedo decir es que ya se está trabajando en la definición técnica de esa obra y, por tanto, no es un anuncio baladí sino que es un compromiso cierto en la medida en que, como digo, estamos ya con lo que van a ser los proyectos técnicos que procurarán la ampliación de ese puente tan necesario para la ciudad de Sevilla, en la medida en que es una infraestructura que provoca colapsos importantes por su insuficiente capacidad en relación con el conjunto de la SE-30 en este momento.

En cuanto a la SE-40, si quiere otro día hablamos tranquilamente de ella porque venimos de inaugurar dos tramos recientemente también. Quiero decir que aquello no fueron anuncios, fueron realidades; fueron puestas en servicio infraestructuras que vienen de mucho tiempo ha, como ocurre en este ministerio. Antes lo decía la señora Rallo en su comparecencia también: aquí hay obras que se han empezado no con dos o tres sino hasta con cuatro o cinco Gobiernos anteriores de distintos colores políticos, que por distintos avatares se ven culminadas ahora. Espero que nosotros seamos capaces de impulsar nuevas infraestructuras en Sevilla y, desde luego, en el conjunto de España.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.

— **DEL DIPUTADO DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE TRAMITACIÓN EFECTUADA POR EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA INFORMAR DE LA PRÓXIMA DESAFECTACIÓN DE LA RFIG (RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL) DE LA LÍNEA PORT AVENTURA-CAMBRILS-VANDELLÒS TANTO A LOS AYUNTAMIENTOS AFECTADOS COMO A LA GENERALITAT DE CATALUNYA, ASÍ COMO CONOCIMIENTO QUE TIENE DE LA NECESIDAD DE MANTENER DICHO TRAMO DE LÍNEA PARA QUE PUEDA RECONVERTIRSE EN UN TRANSPORTE PÚBLICO, RÁPIDO, FIABLE Y EFICIENTE AL SERVICIO DE LA CIUDADANÍA DEL CAMPO DE TARRAGONA (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/027433). (Número de expediente 181/000906).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la pregunta número 8.º, es una pregunta del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea que va a formular don Félix Alonso. Tiene la palabra.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenido, señor Izquierdo.

La pregunta en concreto es la tramitación efectuada por el Ministerio de Fomento para informar sobre la próxima desafectación de red ferroviaria de interés general de la línea Port Aventura-Cambrils-Vandellòs.

*La Vanguardia* publicaba el 24 de julio una nota de prensa que el Ministerio de Fomento publicaba decía: ADIF licita un contrato de servicios para la redacción del estudio que valorará el efecto barrera que supone el actual tramo Vandellòs-Tarragona de la línea ferroviaria, que quedará en desuso cuando entre en servicio la nueva variante. El contrato se ha licitado por un importe de 210000 euros y el plazo previsto para la redacción del estudio es de ocho meses. El estudio se hará en base a la declaración de impacto ambiental de la variante Vandellòs-Tarragona del corredor mediterráneo, que determina la necesidad de desmantelar la vía cuando entre en servicio la nueva infraestructura. Se prevé la retirada de la estructura de la vía, así como de los sistemas de electrificación y señalización, manteniendo la plataforma ferroviaria en su actual configuración. La línea de tren actual tiene una longitud aproximada de 30 kilómetros y discurre paralelamente a la costa, atravesando los términos municipales de L'Hospitalet de L'Infant, Montroig del Camp, Cambrils, Viñols i els Arcs y Salou.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 27

¿Qué supone dismantelar todas esas vías? Si se materializa esa propuesta, se eliminarán estaciones céntricas que cada año registran más de 650000 viajes de personas que coger el tren para moverse. Salou es una de las veinte estaciones regionales más importantes de España. Las estaciones alternativas más cercanas, que son Port Aventura y Cambrils Nord, se encuentran a media hora a pie de las estaciones céntricas actuales y a 40 o 50 minutos de las playas —estamos hablando de pueblos turísticos—. Además, se perdería la conexión directa Port Aventura-Salou-Cambrils Sur. El plan territorial parcial del Camp de Tarragona solo prevé la desafectación ferroviaria entre L'Hospitalet de L'Infant, Montroig del Camp y Cambrils. Por el contrario, Cambrils, Salou y Port Aventura en el plan territorial obligan a hacer un acondicionamiento del tren tranvía, es decir, una transformación progresiva de la vía actual en vía de tranvía integrada urbanísticamente, como se hizo en la línea Alicante-Benidorm. La transformación progresiva tiene menos afectaciones a las personas usuarias del transporte público y es más económica que un dismantelamiento integral y posterior construcción de nueva planta. El planteamiento del Ayuntamiento de Salou prevé perder todos los pasajeros actuales y construir un macroaparcamiento para coches privados al proyecto vía cívica, unas medidas que no favorecen la viabilidad del tren tranvía. El dismantelamiento ferroviario total incumple numerosas normativas, ningún dismantelamiento que se produzca en 2018 puede saltarse la Ley 38/2015. De acuerdo con su artículo 11.1, el Ministerio de Fomento no ha justificado aún que las estaciones céntricas de Salou o Cambrils no tengan rentabilidad social ni económica.

De acuerdo con el artículo 11.2, el Ministerio de Fomento no ha comunicado formalmente el dismantelamiento ferroviario a la Generalitat ni esta ha pedido formalmente el traspaso. El dismantelamiento sin tranvía no asume el artículo 3 de la Ley catalana 9/2003, de la Movilidad. El dismantelamiento sin tranvía tampoco respeta las directrices nacionales de la movilidad. El dismantelamiento sin tranvía no respeta el artículo 24.1 de la Ley 16/2017, de Cambio Climático. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia).**

Imagino, señor Izquierdo, que está al corriente de que una de las pocas actividades de que tiene nuestro Parlament, cerrado por Junts per Catalunya, Esquerra Republicana y la CUP, es que aprobó por unanimidad una propuesta de resolución de Catalunya en Comú-Podem para que se inste al Gobierno de la Generalitat a apostar de manera decidida e inmediata por el tren tranvía del Camp de Tarragona adaptando la actual estructura ferroviaria, así como a promover el mantenimiento del servicio de cercanías mientras no se produzca una conversión en tren tranvía.

Somos conscientes de que es la Generalitat la que tiene que liderar la apuesta por el tren tranvía, pero para ello se debe pedir el traspaso de la línea Port Aventura-Cambrils al Ministerio de Fomento, que a mí en respuestas parlamentarias siempre me han dicho que no lo han pedido. Señor Izquierdo, ¿le han pedido el traspaso? ¿Es el ministerio consciente del daño a la movilidad que se hará a la ciudadanía de la Costa Dorada si se levantan las vías del tren tranvía sin ejecutar paralelamente ese tranvía?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Alonso.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Alonso, la verdad es que reiterando un poco los argumentos que le planteaba antes al señor Pascual en relación con la movilidad en Jaén, me parece que el planteamiento que hacen el Parlament y la Generalitat puede ser razonable. Únicamente nos encontramos con un obstáculo importante, que es la declaración de impacto ambiental que se produjo en el momento de hacer la variante de Vandellòs para dar continuidad al corredor mediterráneo desde Tarragona hacia el sur. Es una declaración de impacto ambiental emitida en mayo del año 1998 que obligaba al Ministerio de Fomento, en este caso a ADIF, a que todo lo que era el recorrido de la vía convencional en ese momento fuese dismantelado, y esa es la limitación que nos estamos encontrando en este momento. Lo que podemos hacer en este caso, si tenemos una petición expresa de la Generalitat, es analizar la posibilidad —que entiendo que va ser complicada jurídicamente, tendremos que consultarlo— de revisar esa declaración de impacto ambiental, si es que se puede llevar a cabo, e intentar una alternativa. Pero en este momento en el Ministerio de Fomento estamos sujetos por una declaración de impacto ambiental que estamos obligados a cumplir, salvo que encontremos otra vía jurídica para poder modificar esa declaración de impacto ambiental. No lo sé, creo que es muy complejo, no me atrevo a configurar ninguna solución, pero esa es la limitación que nos estamos encontrando en este momento. Sin esa limitación, podríamos estar hablando perfectamente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 28

de cuál es la mejor solución, de lo que está planteando el Parlament de Cataluña, de lo que están planteando ustedes. También es cierto que hay algunos ayuntamientos que tampoco están conformes con esa alternativa y, por tanto, hay discrepancias. Insisto en la cuestión del consenso a la que apelaba antes con la cuestión de Jaén. Yo lo único que puedo hacer es, si nos llega una petición expresa de la Generalitat, analizarla y ver qué posibilidades tenemos de modificar la solución, si es que hay algún encaje legal que nos permita variar esa declaración de impacto ambiental y que pudiera albergar eso algunas alternativas distintas de movilidad como las que ustedes están planteando.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Izquierdo.

Señor Alonso, tiene la palabra brevemente para un turno de réplica porque tiene casi consumido su tiempo.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muy rápidamente.

Entiendo que no han pedido el traspaso, que la Generalitat no lo ha pedido, ¿correcto?

Dos. Hace tiempo que se hizo la declaración de impacto ambiental, yo pensaba que en 2002 pero usted ha dicho que es de 1998. Sea como sea, es de hace ya tiempo y no se contemplaba que en estos momentos existe un cercanías en esa zona y que lógicamente el impacto ambiental iba determinado por el paso del tren de largo recorrido, que ya no pasa y no pasará, y también por el de mercancías, que tampoco pasará. Por tanto, hay posibilidades de cambiarlo. Entiendo que los ayuntamientos de Salou y Cambrils quieran hacer otras operaciones, pero por unos ayuntamientos no hemos de perjudicarnos todos los ciudadanos.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Alonso.

Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): En relación con si la transferencia de la línea ha sido solicitada por la Generalitat, en este momento no puedo darle una respuesta concreta, creo que no pero no me atrevo a asegurarlo al cien por cien porque lo desconozco en este momento.

En todo caso, insisto, tenemos este escollo, la declaración de impacto ambiental, por eso es por lo que ADIF licita ese proyecto de desmantelamiento y está analizando además cómo llevar a cabo de la mejor manera posible todo lo que es la permeabilidad de ambos lados de esa traza porque al final hay taludes, hay una serie de condicionantes que obligan a dar una solución técnica a cómo conectar ambos lados de la traza actual.

Le insisto, si tenemos alguna petición expresa por parte de la Generalitat, lo analizaremos desde el punto de vista jurídico, pero, como le digo, el escollo con el que nos encontramos en ese momento es con esa declaración de impacto ambiental, que es la que nos está obligando a seguir estas actuaciones por parte del ministerio y de ADIF.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias.

— **DEL DIPUTADO DON FÉLIX ALONSO CANTORNÉ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES DEL GOBIERNO PARA CORREGIR LA SITUACIÓN DE DESPILFARRO, INEFICACIA, ESCASA RENTABILIDAD, DRENAJE DE RECURSOS E INVIABILIDAD DE LA ALTA VELOCIDAD EN NUESTRO PAÍS. (Número de expediente 181/001145).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Pasamos ahora a la pregunta número 9.º, del señor Alonso Cantorné, del Grupo Confederal de Unidos Podemos en Común Podem-En Marea, sobre previsiones del Gobierno para corregir la situación de despilfarro, ineficacia, escasa rentabilidad y drenaje de recursos e inviabilidad de la alta velocidad en nuestro país.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidente, por leerme la pregunta, que es lo más engorroso de todo. **(Risas)**.

España es el segundo país del mundo con más kilómetros de alta velocidad, ya lo sabemos, nos lo han repetido varias veces, sobre todo el compañero Barrachina, y solo por detrás de China. Sin embargo,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 29

una reciente investigación publicada por la Asociación de Geógrafos Españoles apuntaba que hasta un 57% del despilfarro de la Administración central está ocasionado por la inversión en líneas de alta velocidad ferroviaria. Las estimaciones irreales, la escasa afluencia de pasajeros y los sobrecostes elevarían el despilfarro económico, según ellos, a 26240 millones de euros. Entendemos que se debe realizar de forma inmediata una auditoría pública e independiente de todas las líneas de alta velocidad para depurar la legitimidad de toda la deuda, sobrecostes y despilfarros. En estos años de construcción de AVE también ha habido un sobrecoste medioambiental y de destrucción de patrimonio. Era el AVE César. Fuentes secas, ríos sin agua en la construcción del túnel de Pajares, los manantiales del Valle de Abdalajís, en la provincia de Málaga, los daños en el yacimiento de Cercadilla en Córdoba, del yacimiento íbero-romano de Loja o de La Orden-Seminario, que nos ha impedido conocer si Huelva es la ciudad más antigua de occidente.

Sería injusto no reconocer las ventajas de disfrutar de la segunda red de alta velocidad del mundo, sobre todo para la movilidad de ejecutivos, diputados y turistas. Muchas de las capitales de provincias están conectadas, eso sí, con Madrid, pero algunas provincias tienen estaciones vacías o, como en el caso de mi capital de provincia, Tarragona, alejada a 11 kilómetros del casco urbano y a 13 de la estación. Estos años se ha demostrado que el AVE no garantiza el derecho a la movilidad, rompe la cohesión territorial y ha ocasionado la pérdida de paradas en cientos de pueblos. Como un nuevo *Bienvenido, mister Marshall*, muchas poblaciones solo ven pasar los trenes por sus municipios.

Proponemos al Gobierno aprobar una moratoria en la construcción de nuevas líneas de alta velocidad en España. La alternativa es reorientar la inversión en alta velocidad hacia la modernización de las líneas convencionales, convirtiendo el ferrocarril en una alternativa competitiva en tiempo y coste frente al transporte por carretera. El objetivo sería atender a la máxima demanda de transporte en tren para todos los municipios con más de 20000 habitantes antes del año 2030. Para ello sería preciso impulsar el desarrollo de diferentes ejes transversales ferroviarios: eje atlántico, eje cantábrico-mediterráneo, eje mediterráneo, eje andaluz y eje De la Plata. Además, le proponemos la licitación y adjudicación de los estudios informativos que permitan la reapertura de las líneas cerradas durante los últimos años: línea vía De la Plata; línea 102 Burgos-Aranda de Duero-Riaza-Madrid; línea Valladolid-Ariza; línea Segovia-Medina del Campo; línea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca; línea Huelva-Ayamonte-Portugal; línea Alcalá de Guadaíra-Sevilla; línea San Lúcar de Barrameda-Jerez y, naturalmente, la línea Reus-Roda.

Creemos necesaria la licitación de los estudios previos por un servicio de trenes de cercanías para el poniente almeriense, así como para la línea Palencia-Valladolid-Medina del Campo, que usted sí que conoce perfectamente. Eso sí, somos conscientes de la escasez de material rodante que lo pueden ralentizar. Al igual que escuchamos con mucha atención las declaraciones del ministro y felicitamos al señor Ábalos por sus compromisos con el metrotrén de Córdoba y con la ampliación del cercanías de Palma del Río o de Villar del Río, como han pedido largamente sus alcaldesas, apuesta decidida por el *rodalies* de Cataluña y la inversión de más de 1000 millones de euros en los dos próximos años para cercanías de Madrid.

Les felicitamos por la puesta en funcionamiento del servicio de tren de cercanías entre Villena-Elda y Alicante. Saludamos que el Consejo de Ministros aprobara el 29 de junio 109 millones de euros para la provincia de Barcelona y mejoras en dos tramos compartidos entre Barcelona y Tarragona de 14,9 millones el 13 de julio y de 73,4 millones el 3 de agosto. Estas iniciativas llevan el rumbo que creemos que es correcto, pero antes que ustedes estuvieron otros que también prometieron y que después no cumplieron y la gente, como usted ha dicho en cierta forma, está hasta el gorro de las falsas promesas, mientras que su día a día sigue empeorando.

Las inversiones en el ferrocarril de la gente, el convencional, no pueden esperar y, aunque existen ejemplos sangrantes como el de Extremadura, el déficit acumulado es tan grande que toda España espera sus inversiones. Es hora de reorientar el gasto, más material rodante, más líneas, más seguridad, más trenes y menos dinero para el AVE.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias, señor Alonso. Señor Izquierdo, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

En este caso, como últimamente me ha tocado leer bastante información en relación con el desarrollo de la alta velocidad en nuestro país y de cuáles han sido sus impactos, no comparto su visión respecto a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 30

lo que ha significado la alta velocidad en nuestro país. Es más, creo que ha sido una actuación —y ahora explicaré por qué— tremendamente positiva.

En el año 1991, cuando se pone en servicio la primera línea de alta velocidad en nuestro país, Madrid-Sevilla, Renfe movía en media y larga distancia del orden de 4,5 millones de pasajeros y el modo de transporte que elegían los ciudadanos colectivo en último lugar, después del autobús y del avión, era el ferrocarril. En 2015 esas cifras han cambiado radicalmente. Con el avance de alta velocidad Renfe mueve en alta velocidad 19 millones de pasajeros. Si tenemos en cuenta todos los servicios combinados con alta velocidad y los Alvia y este tipo de vehículos, estamos en casi 32 millones de viajeros en largo recorrido en el año 2016, si no me equivoco. Es decir, ha habido un salto cualitativo en el uso del ferrocarril para la larga distancia y, en mi opinión, a futuro ese salto cualitativo va a ser todavía mayor. Usted sabe perfectamente que el puente aéreo de Madrid-Barcelona ha tenido una caída en estos últimos años de usuarios muy importante porque ha sido absorbido por la alta velocidad. Cuando estamos hablando de estos millones de pasajeros, obviamente no todos son diputados o ejecutivos, hay muchos tipos de ciudadanos y hay políticas de billetes de Renfe que hacen accesible este tipo de transporte a muchos ciudadanos. Desde luego, creo que hay ventajas que se pueden explicar y que pueden justificar este tipo de inversión porque, de lo contrario, de no haberse llevado a cabo —que es la situación con la que habría que comparar— toda esta inversión en alta velocidad, estaríamos hablando de que probablemente, de esos 4,5 millones que yo le decía que movía en el año 1991, Renfe estaría rondando los 2 millones de pasajeros en larga y media distancia. Porque, a pesar de lo que se dice habitualmente, las inversiones en modernización de vía convencional en un país como el nuestro, con la orografía que tenemos, en muchos casos son casi tan costosas como las nuevas líneas de alta velocidad, con resultados de velocidades menores y ganancias en tiempo menores. Por tanto, estaríamos en unas circunstancias en las que ni siquiera, a pesar de haber modernizado las líneas, habríamos sido capaces de trasvasar tantos viajes del autobús y del avión, modos mucho más contaminantes que el ferrocarril, como ha ocurrido en los últimos años.

Es cierto que ha sido una política muy costosa, que ha tenido algunos problemas técnicos y que está haciendo que las evaluaciones de impacto en este momento sean mucho más restrictivas en cuanto a algún tipo de diseño de infraestructuras, de túneles muy complejos, y, desde luego, por parte del ministerio también se está procurando ser mucho más estricto en el diseño de estas líneas.

Esta política de alta velocidad no es incompatible con la movilidad metropolitana, con los cercanías, que es otra de las prioridades, como antes bien señalaba la secretaria general de Transportes, la señora Rallo, con los compromisos que hay y las necesidades que hay obviamente de material rodante para llevar a cabo esas políticas de cercanías.

En mi opinión, la alta velocidad ha sido una buena actuación en España, nos ha permitido tener un número muy importante de usuarios y, como digo, hemos pasado de ser el último modo de transporte colectivo a ser el primero y en el futuro, en la medida en que la red de alta velocidad llegue a la cornisa cantábrica y llegue a Galicia, estoy convencido de que se van a captar más pasajeros de avión en los vuelos domésticos y que muchos de los vuelos domésticos que hay en este momento van a ver, si no desaparecido completamente su tránsito, sí mermado significativamente porque sin duda el ferrocarril es mucho más cómodo y más eficiente para quien tiene que desplazarse en estas distancias de nuestro país.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias.  
Señor Alonso.

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

Naturalmente, y creo que lo he dicho, el AVE tiene una serie de beneficios, no todos son perjuicios, evidentemente, pero estamos hablando de 420 millones de viajeros que están utilizando los trenes que nosotros llamamos normales o convencionales y creemos que lo que ha de hacer el ministerio, y en algunos casos lo apunta pero ha de ser más explícito, es potenciar ese tipo de transportes.

Durante años se ha invertido casi exclusivamente en AVE, eso es una realidad, y ahora le toca al tren de cercanías y al tren regional, porque son los que utiliza la gente para desplazarse, no únicamente para turismo —que, efectivamente, los de largo recorrido y alta velocidad muchos los utilizamos—, sino para desplazarse de pueblo a pueblo. Eso es lo que nos está fallando. En muchos casos el AVE ha tenido efecto túnel, pasaba de largo y las estaciones de los pueblos intermedios desaparecían. Eso se ha de revertir y entendemos que el ministerio tendría que apostar por esa política, porque el AVE ya está

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 31

mayoritariamente construido. Hay que priorizar sobre cercanías y regionales y, lógicamente, acabar lo que queda del AVE; por eso, le planteábamos el tema de la moratoria.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias, señor Alonso. Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor vicepresidente.

En ese aspecto coincidimos completamente en el análisis. Creo que hay que hacer un esfuerzo en las cercanías y este ministerio apuesta por modernizar el transporte metropolitano y regional, porque hay necesidades que son imperiosas; desde luego, las hay en Barcelona y en otros muchos lugares de nuestro país y ahí hay un compromiso. Antes la señora Rallo explicaba el compromiso respecto al material rodante, que es uno de los problemas que en este momento tenemos en la necesidad de modernizar la flota. También hay necesidad de inversión en infraestructuras para mejorar el funcionamiento de las cercanías, porque la cantidad de vehículos que circulan por las infraestructuras ferroviarias todos los días hace que estén en algunos casos sobrepasadas y requieran una inversión importante en modernización. En ese sentido, estamos comprometidos con esa misma línea política, como ustedes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias, señor Izquierdo.

— **DEL DIPUTADO DON CELSO LUIS DELGADO ARCE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS CONTRAÍDOS EN RELACIÓN CON LAS PARTIDAS INVERSORAS EN MATERIA DE CARRETERAS EN LA PROVINCIA DE OURENSE QUE SE INCLUYEN EN LA LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018. (Número de expediente 181/001224).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Pasamos ahora a la pregunta número 11 del señor Delgado Arce, del Grupo Parlamentario Popular referente, al cumplimiento de los compromisos contraídos en relación con las partidas inversoras en materia de carreteras en la provincia de Ourense que se incluyen en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018. El señor Delgado tiene la palabra.

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

Señorías, señor secretario general, el día 29 de marzo de 2017 en esta misma Comisión y sentado también aquí formulaba a su predecesor, don Manuel Niño, una serie de preguntas sobre los mismos temas, y las informaciones que él me suministraba eran las que preparaba la Secretaría General y la Dirección General de Carreteras sobre la base de los informes técnicos que, como es lógico, elaboran profesionales muy cualificados. Yo recibí la información y desde entonces le he hecho un seguimiento a la evolución de todos esos proyectos. He visto como algunos avanzaban con más celeridad, otros no avanzaban y otros simplemente estaban inmovilizados. Llegado el cambio de Gobierno, yo voy a continuar con esta labor de control. Estuve a finales del mes de julio visitando al nuevo director general de Carreteras y le llevé un dossier con lo mismo que hoy le planteó dos meses después a usted. En definitiva, quiero saber y, sobre todo, quiero trasladarle una serie de mensajes sobre estos proyectos de carreteras, aunque sabe que tenemos muy poco tiempo.

En primer lugar, me centro en la variante de Ourense-Eirasvedras-Quintela, uno de los tramos de la autovía Ourense-Lugo, pero que es el tramo urbano y el que tiene más volumen de tráfico. En este expediente el 7 de febrero el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda firmó la resolución por la que se aprobaba el expediente de información pública y el documento técnico de adecuación del proyecto de construcción. El 7 de mayo el ministro anterior, en un acto público en Ourense, sobre la base de los informes que me consta que obraban en la Dirección General de Carreteras, manifestó de modo tajante que el proyecto de construcción sería finalizado en el mes de junio y que, a partir de ahí, se entraba en la fase de supervisión del mismo y sería una de las prioridades de licitación en 2018. Al mismo tiempo, decía que iban a seguir trabajando en la redacción del proyecto del tramo entre Quintela y A Casilla. Le pongo de manifiesto que los presupuestos de 2018 contemplan para el tramo Eirasvedras-Quintela una partida de 2,5 millones de euros. Le pido que anuncien ya la aprobación del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 32

proyecto de construcción de este tramo y, que previo a su supervisión, acuerden su licitación antes de que concluya 2018.

Valdeorras. Valdeorras tiene dos infraestructuras importantes en este momento. Una de ellas es la conexión entre la N-120 y la N-536, la famosa circunvalación de O Barco de Valdeorras. Es una infraestructura que estaba ya entre las prioridades de licitación del año 2017 y, en ese mismo año, se me puso de manifiesto que sería sin duda alguna licitada en 2018. El propio ministro de Fomento anterior en mayo de 2018 manifestó que seguía siendo una de las prioridades de licitación, que tenía el proyecto aprobado y que se iba a licitar antes de que concluya 2018; y tiene una partida de 3 millones. Le pido encarecidamente que esta carretera, demandada por toda la sociedad valdeorresa —empezando por la corporación municipal de O Barco de Valdeorras— y que es imprescindible, sea licitada ya. No tiene ni un solo trámite administrativo que lo impida, ni uno solo, como ha sido puesto de manifiesto por la Dirección General de Carreteras en múltiples ocasiones.

Autovía Ourense-Ponferrada. Es una infraestructura fundamental. Esta infraestructura tiene tres tramos en estos momentos: uno en fase de redacción del proyecto, otro en fase de supervisión y otro —en concreto, el tramo A Veiga do Cascallá-O Barco de Valdeorras— para el que ha sido ya aprobado el expediente de información pública del proyecto de trazado. Está en el Boletín Oficial del Estado del día 10 de mayo de 2018 (**mostrándolo**) y se nos ha confirmado que se iba a acelerar la redacción del proyecto de construcción para intentar licitarlo lo más rápido posible. Le pido, por favor, que aceleren los trámites de aprobación del proyecto de construcción y que se liciten las obras de este primer tramo de la autovía A-76 para que por fin la gente de Valdeorras y de El Bierzo crea que esto es una realidad.

Otra autovía, la autovía Ourense-Lugo. Tiene un tramo, San Martiño-Barrela, que, según se nos informó el pasado mes de julio en una reunión del ministerio, tiene el plazo de finalización de las obras a mediados de 2019. Se nos dijo que las obras, que estaban entonces al 50%, se iban a activar. Personalmente he estado en la traza a la que voy cada tres meses y no he visto personas trabajando. Ayer mismo he pedido a los alcaldes de la zona que se desplazaran y me confirmaran si lo que iba a decir hoy era cierto o no. Me dicen que esas obras siguen paradas, y eso carece de explicación cuando hay 10,76 millones de euros en el presupuesto para su ejecución y cuando es una infraestructura tan demandada.

Le ruego, por favor, alguna respuesta a estas preguntas y, sobre todo, que actúen, porque creo que les corresponde y la Dirección General de Carreteras ha venido avalando todo lo que acabo de decir en constantes manifestaciones.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Delgado.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor vicepresidente.

Señor presidente, ahora interpelante, en relación con lo que se le ha trasladado desde la Dirección General de Carreteras en todo momento, lo único que puedo hacer es aseverar que el ministerio no se para. El ministerio sigue trabajando y sus técnicos siguen trabajando y, por tanto, la redacción de los proyectos y su supervisión seguirán los ritmos normales. No se preocupe, porque se está trabajando en ello insistentemente para que ningún proyecto se paralice; antes al contrario, en la medida de las posibilidades y de la capacidad de los técnicos del ministerio, tratamos de darle a todo el mayor impulso posible. Creo que usted conoce perfectamente al personal del Ministerio de Fomento. Es un personal tremendamente profesional y al que agradezco su colaboración en todo momento, porque difícilmente podría responderles con todo lo que estoy diciendo aquí si no fuera por su labor y por su información.

Antes relataba, en respuesta a la intervención de su compañera de provincia, la señora De Frutos, cuáles son algunas de las actuaciones de inversión en relación con su provincia. Fundamentalmente hablaba de dos cuestiones: carreteras y ferrocarriles. Usted se centra más en el aspecto de las carreteras y, en primer lugar, quiero insistir nuevamente en que dejemos a los técnicos que sigan elaborando los proyectos técnicos y, una vez que estén redactados y supervisados, podremos acometer la licitación. En segundo lugar, para nosotros es una política muy importante la conservación de infraestructuras. Con las partidas que hay en el presupuesto de 2018 estamos haciendo un esfuerzo mayor, porque, como estoy



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 33

seguro de que usted conoce bien, algunas carreteras de su provincia pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado presentan un estado deficiente. Tenemos una prioridad en relación con la seguridad, que está condicionada en buena medida por la calidad del firme y de la infraestructura por la que tienen que circular todos los ciudadanos.

En cuanto a los desarrollos de la A-76 y de la A-56 —creo que es la de Lugo a Ourense; probablemente me equivocaré en los nombres—, usted sabe que hay muchos tramos que ni siquiera contaban con dotación presupuestaria en 2018, sobre todo los que están en torno a Ourense. Ahí fundamentalmente se están acabando los proyectos, como usted bien conoce. En cuanto al tramo que usted me dice que está parado, lamento no poder darle una respuesta en este momento. Desconozco cuál es la situación exacta del mismo, pero espero llamarle personalmente por teléfono y relatarle cuál es la situación de ese tramo; por lo menos, trasladarle cuáles son las circunstancias que motivan que la obra no esté en este momento a pleno rendimiento, si es como usted dice.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Izquierdo. Para el turno de réplica, brevemente, tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Sí, por supuesto.

Se trata de actuar. La circunvalación de O Barco de Valdeorras la puede usted licitar mañana mismo si lo desea, se lo aseguro; no hay ningún impedimento, actúe.

La variante norte de Ourense, que se la ha pedido también la diputada, señora De Frutos, cuando le habló del Bulevar Termal, también si se trabaja intensamente y se decide, se puede, se puede. Lo que hay que hacer es tomar decisiones políticas para que los responsables técnicos actúen con la celeridad que se le puede imprimir a las actuaciones que se consideran prioritarias.

No quiero olvidarme —ya termino, presidente— de otra actuación, que es muy pequeña, 260 000 euros, en un presupuesto de 2018, unas sendas peatonales en el Ayuntamiento de Cenlle, Razamonde. Está todo aprobado. Su alcalde está desesperado; ha recibido veinte veces informaciones de que iba ya, de que iba ya. ¿Se puede usted interesar por las sendas peatonales de Razamonde, 260 000 euros, que está en el presupuesto, que se puede ejecutar? Tienen un presupuesto; está aprobado por la mayoría parlamentaria de esta Cámara. Aprovéchenlo. Tienen que ejecutarlo en muy poquito tiempo. Le insto a que lo haga, y le agradezco que, por favor, haga un seguimiento de todo lo que le he planteado.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Delgado. Señor Izquierdo, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor vicepresidente.

Mire, tengo alguna información que me trasladan ahora directamente desde mi gabinete. En el tramo Eirasvedras-Quintela, en relación con el proyecto, se va a realizar una auditoría de seguridad vial y a continuación aprobaremos el proyecto técnico, o sea, está pendiente de culminarse esa auditoría de seguridad vial.

En cuanto a la A-76, los proyectos que se están llevando a cabo se están impulsando, los proyectos técnicos, los que ya estaban comprometidos. Aquí sabe que la ciudad de Ourense contará con accesos que permitan la salida y entrada sin atascos a la misma, que es lo que fundamentalmente se va a plantear, con unos nuevos viales que permitieran acceder al este y al oeste, así como al centro comercial y de ocio de forma fácil y directa.

En cuanto a la conexión con O Barco de Valdeorras, comparto con usted que es importante el impulso político para las licitaciones. Pero, fíjese, el proyecto técnico está aprobado desde el año 2016. Ha habido tiempo para impulso político bajo distintos Gobiernos. Por tanto, llevamos tres meses, déjenos respirar un poco en relación con estas cuestiones.

Por último, en relación con San Martiño-A Barrela, que es el tramo que usted me citaba que estaba la obra parada, se está tramitando un modificado y esa es la razón por la que en estos momentos la obra esté parada.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Izquierdo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 34

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL ANTONIO HERNANDO FRAILE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MOTIVOS DE LA DEMORA EN LA LICITACIÓN DE LOS TRAMOS PENDIENTES DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO ENTRE MURCIA Y ALMERÍA. (Número de expediente 181/001233).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Pasemos ahora a la pregunta número 15, del señor Rafael Antonio, Grupo Parlamentario Popular, referente a los motivos de la demora en la licitación de los tramos pendientes del corredor mediterráneo entre Murcia y Almería.

Señor Rafael tiene la palabra.

El señor **HERNANDO FRAILE**: Gracias, señor presidente. Rafael Antonio Hernando, por si alguien no me conoce. **(Risas)**.

Bueno, pues muy buenos días, secretario general. Como usted sabe, el corredor del Mediterráneo es una obra de infraestructura esencial y vital para el desarrollo de todo el corredor y el eje del Mediterráneo; una infraestructura declarada de interés general por la propia Unión Europea, con financiación muy importante en algunos tramos también comprometidos con la Unión Europea, y una infraestructura que tiene un gran impacto en el desarrollo social y económico de todo el eje del Mediterráneo de España. Es una obra que, como usted conoce, recorre desde la frontera francesa hasta Algeciras y tiene un punto intermedio en la provincia de Almería, que implica no renovar infraestructuras que ya existen, sino una obra absolutamente novedosa en las infraestructuras ferroviarias.

Durante mucho tiempo esta obra se ha venido realizando e impulsando por distintos Gobiernos. Hubo unos Gobiernos que diseñaron esta obra, especialmente la conexión entre Murcia y Almería, basándose sencillamente en criterios electorales. Se construyeron plataformas con kilómetros de obra ferroviaria que no conducían a ninguna parte, en mitad del campo. Y así, cuando nosotros llegamos al Gobierno, nos encontramos con 27 kilómetros de unos túneles estupendos que conducían o que conectaban Vera con Los Arejos —insisto— en la mitad del trazado, 800 millones de euros que evidentemente no conducían a ningún sitio. Su programación tuvo que ver, sencillamente, con criterios electorales. Había que hacer obras en todos los sitios, y allí se decidió que era mejor, en vez de empezar de una estación a otra, pues construir en mitad del campo; visitas de periodistas, cámaras de televisión de Canal Sur, y aquello evidentemente, cuando nosotros llegamos, estaba como estaba, en una situación de una restricción presupuestaria brutal en el principio de la crisis económica, donde tuvimos que hacer unos ajustes presupuestarios en toda España muy intensos, como usted conoce; unos ajustes que permitieron superar la crisis, afortunadamente.

Seguimos trabajando en el asunto, y en el año 2017 el nuevo ministro decidió que este tipo de producción de obras ferroviarias no llevaba a ningún sitio. Por lo tanto, se hizo y se presentó detalladamente una ejecución de todo el tramo para que se construyera un tren que llevara a alguna parte; en este caso, desde Almería hasta Murcia, y la prolongación desde Almería a Granada, que tiene vía ya desarrollada, vía convencional, obsoleta, pero con planificación de unas licitaciones para la mejora del trazado. Son siete tramos; por primera vez, Almería tenía un cronograma consultado con la sociedad civil, aceptado por la mesa de las infraestructuras, y con una programación muy concreta. En los primeros seis meses de este año 2018 tenía que producirse la licitación de todos los tramos a excepción de la integración en Lorca, que estaba pendiente de concluir el estudio final. De estos siete tramos, esta licitación ha sido anunciada en el Boletín Oficial de la Unión Europea, y en estos momentos tres de ellos fueron licitados por el anterior Gobierno y otros cuatro quedaron pendientes para el 20 de junio, fecha en la que también debían comenzarse las obras de la integración en la ciudad en el denominado sector de El Puche. Sin embargo, ustedes han tomado la decisión, unilateral, absolutamente injusta de paralizar la licitación de esas obras, y hasta ahora no han dicho absolutamente nada. Ahora nos encontramos en una situación que volvemos a la situación anterior, tan propia de los Gobiernos socialistas, que se van a empezar obras en unos tramos que no van a poder tener conexión con ningún sitio. Esto, señor secretario general, es no solo un insulto a los ciudadanos de Almería, no sé si condicionados por otras responsabilidades u otros compromisos en otras partes del territorio español, sino que es una tragedia —insisto—, porque implica volver a un sistema de ejecución de obras de tramos que no están interconectados y que, por lo tanto, no tienen la posibilidad de ser utilizados ni, en este caso, por el transporte de mercancías ni por los pasajeros.

Yo ya sé que hay gente —lo he escuchado esta mañana— que plantea que ahora hay que hacer una moratoria sobre la alta velocidad. Yo le pediría que no aplique la moratoria, por favor, al corredor del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 35

Mediterráneo, especialmente a Almería y a la conexión con Granada. No sé si otros territorios, quizá más conocidos por el portavoz de Ciudadanos, tendrán otro tratamiento. Yo le exijo que no lo haga, que no lo haga con ningún tramo, tampoco con los del resto de España, y que, por lo tanto, se cumplan los plazos y que no hagamos el ridículo —insisto—, no solo ustedes en Almería, donde su partido ponía un cartel cada día porque no se habían empezado las obras y ahora han retirado el cartel milagrosamente y ya de esto no se acuerdan ni nadie sabe nada, sino —insisto— en toda Europa, porque esas licitaciones, con plazo de 20 de junio, estaban publicadas en el Boletín Oficial de la Unión Europea, las prelicitaciones; por lo tanto, anunciadas en plazo; por lo tanto, anunciadas en compromiso económico, 1100 millones de euros. Por lo tanto, todas las empresas europeas de toda Europa saben que esto tenía que estar licitado ya, y ustedes han decidido unilateralmente —unilateralmente— paralizar esta licitación.

Yo lo que le pido hoy es que me explique por qué han paralizado la licitación de unos proyectos que están redactados por ADIF, que están en condiciones de ser licitados. ¿Por qué, señor Izquierdo? ¿Para qué? ¿Con qué objetivo, porque no se llevan ustedes bien con la señora Susana Díaz y quieren ponerle allí una piedra en el zapato para las próximas elecciones? ¿Por qué? ¿Por qué, porque ustedes se han comprometido debajo de la mesa a desviar ese dinero hacia infraestructuras en otra parte del territorio? Por cierto, resulta insólito que nos tengamos que enterar a través del Gobierno de la Generalitat de Catalunya de un acuerdo secreto que ustedes han hecho para implementar nuevas obras en Cataluña —hablaremos más adelante de este tema—. Estas son las cuestiones que tiene usted que contar hoy aquí.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Señor Hernando, vaya terminando.

El señor **HERNANDO FRAILE**: Por tanto, le pido que nos conteste y nos diga cuáles son esas razones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias, señor Hernando. Señor Izquierdo, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Hernando, convendría que antes de entrar en el detalle de las actuaciones que se están llevando a cabo, llegáramos a un mínimo punto de entendimiento o de consenso. Usted sabe perfectamente que tanto el presidente del Gobierno como el ministro de Fomento han ofrecido un pacto por las infraestructuras en este país, y bien nos vendría a todos tener un pacto de Estado por las infraestructuras. Por muchas razones: por transparencia, por claridad con los ciudadanos y por claridad con quienes tienen que invertir y si en un futuro quieren mover trenes por esas vías, sepan en qué circunstancias lo van a poder hacer como operadores ferroviarios. Yo le apelaría con carácter general, en primer lugar, a que sustanciáramos los debates sobre infraestructuras en esas condiciones o en el intento de búsqueda de un pacto, porque si no, podemos entrar en un debate que al final a lo único que va a conducir es a que nos arrojemos cifras los unos a los otros, fechas, errores y retrasos, y no llegaremos a ningún punto en común, de tal forma que estaremos dando un ejemplo poco edificante a la ciudadanía. Yo creo que debemos ser transparentes y claros y, en la medida de lo posible, intentar alcanzar consensos en materia de infraestructuras.

Desde luego, no piense usted en ningún momento que este ministerio tiene la más mínima intención de paralizar ninguna infraestructura, y mucho menos que detrás de las actuaciones del ministerio haya eso que ustedes llaman pactos secretos con no se sabe muy bien quién, porque yo también podría relatarle lo que en su concepto de pacto secreto ustedes han realizado en otras ocasiones. Estas son algunas reflexiones como punto de partida para evitar debates que al final —permítamelo con todo el cariño y respeto— son meramente demagógicos, que al ciudadano le acaban importando bien poco y que trasladan una imagen de la política que a mí particularmente no me interesa trasladar, y espero que usted comparta conmigo ese planteamiento.

En relación con las obras del AVE, como usted dice, es verdad que había dos tramos anunciados en el Diario Oficial de la Unión Europea y que han sido publicados el 28 de junio en el Boletín Oficial del Estado, que son Pulpí Vera y Río Andarax-El Puche. Por tanto, son dos tramos que están en licitación en este momento; en concreto están pendientes de la apertura de oferta económica, el primero de ellos el 11 de septiembre y el segundo de ellos el 13 de septiembre 2018. Ayer mismo el ministro informaba de cuál

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 36

es el desarrollo de las próximas licitaciones, que son los tramos que tienen que ver con Los Arejos-Níjar, Níjar-Río Andarax, en Almería, y en Murcia el tramo Nonduermas-Sangonera. Estas son licitaciones que se van a llevar a cabo muy previsiblemente en este próximo consejo de administración de ADIF y si no, en el siguiente, pero estamos en el punto para que estas licitaciones se puedan llevar a cabo.

No hay ningún ánimo de paralizar ninguna infraestructura, todo lo contrario; de hecho, yo puedo informarle de que yo ayer mismo estuve en Bruselas intercambiando la posición del Gobierno, en relación con el conjunto de los corredores ferroviarios españoles y también con las necesidades que tiene el corredor ferroviario mediterráneo de ampliar algunos de sus recorridos para que pueda ver reforzado todo su potencial. En esto, si quieren podremos llegar a un entendimiento, podremos ir en la búsqueda de un pacto de Estado por las infraestructuras; nos tienen a su total disposición, como el resto de grupos de la Cámara. Yo le pediría que tratáramos de eludir los debates puramente más demagógicos y más de ustedes lo hacen todo muy bien y nosotros somos muy malos o viceversa, porque sinceramente eso los ciudadanos no se lo creen ni de unos ni de otros.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Señor Hernando, su turno de réplica.

El señor **HERNANDO FRAILE**: No se esconda usted detrás de ningún pacto; ustedes han decidido unilateralmente retrasar esa licitación y yo le pido a usted que me explique por qué. Esto no necesita un pacto de Estado ni una reunión en ninguna cumbre, ni ir a Naciones Unidas. Oiga, es que hay un cronograma con unos plazos perfectamente delimitados, y ustedes han llegado al Gobierno y sencillamente han decidido retrasarlos, como han decidido retrasar la entrada del tren en Murcia o han decidido retrasar la entrada del tren en Granada, y esto es otro retraso. Permítame que se lo diga: no venga usted aquí a justificarse con que los políticos..., ese discurso populista propio de algunas formaciones políticas, a las que usted afortunadamente no pertenece, para deslegitimar lo que yo le estoy diciendo a usted aquí. No, estaba previsto que esto se licitara en junio, y me dice que en el próximo consejo de ADIF, y que si no en el siguiente, y si no en el siguiente, y si no en el otro. ¿Pero por qué se está produciendo este retraso cuando —insisto— ustedes tienen los proyectos hechos, finalizados y culminados para haberse licitado desde hace tres meses? ¿Por qué? Esto es lo que yo quiero que usted me diga aquí con transparencia. ¿Por qué se está retrasando la entrada del tren a Murcia o a Granada? ¿Por qué? ¿Cuál es el motivo? ¿Que así van a separar ustedes las situaciones en el tiempo y van a empezar a decir que esto es gracias a ustedes? No, esto es lo que perjudica y esto es lo que molesta a los ciudadanos, que ustedes hagan este tipo de trampas para intentar arrimar el ascua a su sardina.

Señor secretario de Estado, yo le exijo hoy aquí que se apruebe ya en el consejo de ADIF, que se mande ya al Consejo de Ministros y que se licite ya y se puedan empezar las obras en todos los tramos entre el mes de diciembre, como estaba previsto, y el mes de enero. Va a ser difícil que eso se produzca ya, porque podrá ser que se empiecen obras en algunos tramos en el mes de diciembre o el mes de enero, pero otras, precisamente porque ustedes lo han decidido así —usted es incapaz de explicarnos hoy aquí por qué— y tendrán que empezarse más tarde y culminarse también más tarde.

El corredor del Mediterráneo —insisto— es una obra esencial para nuestro país, pero es una obra de interés comunitario. Cuando ustedes toman estas decisiones, ustedes están provocando el desprestigio del Ministerio de Fomento con sus retrasos absolutamente arbitrarios para toda Europa; esto es lo que yo le tengo que decir. Y lo que yo le pido y le sugiero —insisto— es que en este trámite me explique por qué han decidido retrasarlo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Hernando. Señor Izquierdo, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Yo obviamente estoy muy orgulloso de ser miembro del Partido Socialista, como entiendo que cualquiera de ustedes está muy orgulloso de pertenecer al partido que pertenecen y, afortunadamente, eso es posible en nuestro país porque existen libertades y porque existe la posibilidad de afiliarse a distintos partidos políticos y defender distintos planteamientos ideológicos, y no creo que nadie tenga que avergonzarse por pertenecer a una u otra formación política como usted parece dar a entender respecto a algunos compañeros suyos de esta Comisión. **(El señor Hernando Fraile: No, yo no).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 37

No hay ningún retraso; esto quiero dejarlo muy claro, no hay ningún retraso en las infraestructuras por parte del Ministerio de Fomento. Se están abordando las licitaciones, se van a abordar. Cuando yo le hablo del debate demagógico —lo digo porque ya se lo vengo escuchando a varios diputados en este foro hoy y en otros foros en ruedas de prensa— es por su argumentario. Su argumentario es que ustedes lo tenían todo empaquetadito, puesto con un lazo y estupendo para mañana cortar cintas e inaugurar a troche y moche obras de carreteras con el PIC, obras de infraestructuras ferroviarias, cuando la realidad —podría enseñarle infinidad de ejemplos— demuestra que muchos de esos anuncios que ustedes han hecho con claros tintes electoralistas, en muchos casos, son proyectos que están absolutamente inmaduros, desde el punto de vista administrativo, para ser licitados, en muchas carreteras y en otros muchos trayectos de infraestructuras ferroviarias también.

Esto es lo que ustedes no han contado a los ciudadanos durante sus siete años de gobierno, esto es lo que ustedes no les han contado. Les han hecho miles de anuncios, y yo le pediría que intentáramos buscar un pacto de Estado para huir de este debate, pero ya sé que su estilo político no encaja fácilmente en eso porque usted tiene ya una personalidad muy acendrada que todos conocemos. Yo —insisto— cuando quiera nos sentamos un día tranquilamente y hacemos un repaso de los compromisos del anterior ministro para que vean el estado de maduración de algunas de esas infraestructuras anunciadas. **(El señor Barrachina Ros: Lo propuso Iñigo de la Serna y ustedes dijeron que no).** Cuando quiera nos sentamos y lo vemos, y después a ver si aguantan ustedes la comparación. **(El señor Hernando Fraile: No nos cuentes rollos).** No, no le estoy contando ningún rollo, señor diputado. Ya le he anunciado cuáles son las licitaciones que se han llevado a cabo y las que se van a llevar a cabo, y desde luego se va a seguir continuando.

En cuanto a los retrasos que usted dice de la entrada en las ciudades, usted conoce perfectamente cuál es el calendario de la llegada de la alta velocidad a Granada porque se ha explicado con transparencia y también todo lo que implica; implica acabar la infraestructura, que ya está terminada, implica que ADIF haga sus pruebas de seguridad, implica que Renfe forme a sus maquinistas durante catorce semanas en ese trayecto e implica que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria autorice las líneas garantizando que cuando los trenes estén en servicio lo hagan en plenas condiciones de seguridad. Así que deje trabajar a los técnicos tranquilamente, porque si una prioridad tiene este ministerio, es que las obras se hagan, pero con la mayor seguridad posible.

Del tema de Murcia hablamos otro día, del escándalo que ustedes montaron y cuál es el ambiente ahora en la ciudad de Murcia en relación con la llegada de la alta velocidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

### — DE LA DIPUTADA DOÑA ANA MARÍA ZURITA EXPÓSITO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE FECHA PREVISTA PARA LA FIRMA DEL CONVENIO DE CARRETERAS CON CANARIAS. (Número de expediente 181/001246).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día con el número 16.º y que va a formular la diputada doña Ana María Zurita Expósito. Tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente.

Agradezco al señor secretario general de Infraestructuras su comparecencia en esta Comisión, pero voy directamente a la pregunta: ¿Cuál es la fecha prevista para la firma del convenio de carreteras con Canarias?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señora Zurita, en estos momentos estamos en un diálogo permanente con el Gobierno de Canarias y redactando los distintos convenios —no es uno solo— que tiene que llevar a cabo el Gobierno de España con el Gobierno de Canarias para dar una solución a la situación que hay en torno a las carreteras, a los anteriores convenios y al futuro convenio de Canarias. En ese sentido, tendremos que redactar un convenio y una adenda para garantizar el pago de la deuda por los impagos que, desde el año 2012 hasta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 38

la actualidad, se han llevado a cabo con la Comunidad de Canarias por aquellos compromisos adquiridos en un convenio anterior que fueron incumplidos y a los que estamos obligados, además, por sentencia judicial. Esos son dos convenios que tendremos que formalizar —una adenda y un convenio, más exactamente— para permitir que se pueda pagar esa deuda y, sobre todo, para que el Gobierno de Canarias también pueda asumir en tiempo razonable su ejecución presupuestaria.

En cuanto al nuevo convenio, estamos también intercambiando propuestas de redacción para que el convenio se ajuste a la legalidad que afecta a estos acuerdos jurídicos e intentaremos que sea lo antes posible. Como le digo, hay un diálogo constante con el Gobierno de Canarias para que esto se produzca cuanto antes.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, señor secretario. Si usted me disculpa, sé que viene con su mejor voluntad, pero no me creo nada. Antes de hablar de temas administrativos y presupuestarios, me gustaría que fuera consciente del problema que tenemos, que no es otro que este (**muestra dos recortes de periódico**), colas interminables. Si un ciudadano de Canarias que viva fuera del área metropolitana, en el sur o en el norte, tiene que entrar a trabajar a las ocho de la mañana o ir a una cita médica o si un estudiante universitario tiene que ir a clase tienen que levantarse a las cuatro de la mañana. Ese es realmente el problema, independientemente de todo el tema administrativo y presupuestario que vaya detrás. Este problema tiene un diagnóstico y una solución. En Tenerife, que es donde yo vivo, el diagnóstico es que hay que ampliar la TF-5; hay que hacer un carril bus-VAO; hay que hacer un tercer carril de la TF-1, y hay que cerrar el anillo insular. En Gran Canaria tenemos un montón de problemas de seguridad en la carretera de La Aldea y más de treinta actuaciones que nos tienen que solucionar los problemas de movilidad en Canarias. Hay obras que no se pueden hacer si no se firma el convenio de carreteras. Usted me dirá, probablemente, que acaba de llegar y que se acaba de encontrar con una situación que no puede resolver, pero el Partido Socialista no acaba de encontrarse con este problema, y le digo por qué. El convenio de carreteras son dos cosas: por un lado, financiación, y, por otro lado, proyectos para poder gastar esa financiación. Respecto a la financiación, es cierto que hubo una merma presupuestaria entre 2012 y 2015, pero esa merma presupuestaria también tiene un motivo, que es la debacle económica en que dejó el Partido Socialista al Gobierno cuando lo abandonó en el año 2011. Respecto a los proyectos, no hemos tenido muchos convenios, tal como dice el convenio de carreteras, solo hemos tenido uno, y en ese convenio de carreteras se especificaba claramente que era el Gobierno de Canarias quien tenía la obligación de desarrollar y hacer esos proyectos para luego poder gastar esa financiación. ¿Y quién estuvo con Coalición Canaria en el Gobierno hasta 2017? El Partido Socialista, y siendo titular también de la Consejería de Obras Públicas hasta el año 2017. Ahora, vuelven a ser ustedes los que tienen la llave del problema.

Usted se ha referido a nuestros compromisos. El Partido Popular cumplió con Canarias. Nuestro ministro, Íñigo de la Serna, tradujo ese compromiso en los Presupuestos Generales del Estado de 2018, donde aparecen partidas para las carreteras canarias, 340 millones, y había 218 millones para el convenio, 100 millones para el prorrateo de esa sentencia, de la que usted ha hablado, y el resto para otras obras que estaban fuera del convenio. Ese fue nuestro compromiso presupuestario. También había acuerdo con el Gobierno de Canarias, porque, si no, no se hubiera incluido en los presupuestos y no hubiéramos obtenido el voto de Coalición Canaria. Eso estaba pactadísimo con el Gobierno de Canarias. Y, luego, había un compromiso con los tiempos. Desde el minuto uno, el único convenio que teníamos, firmado en 2006 y con una adenda de 2009, tenía sesenta actuaciones para desarrollar en doce años. Ese convenio caducaba a 31 de diciembre de 2017 y nuestro ministro, Íñigo de la Serna, antes de que ese convenio caducara, firmó una adenda con el Gobierno de Canarias donde se reestructuraban las obras, y existía el compromiso de que, a partir de enero de 2018, se empezaba a negociar la firma del nuevo convenio de carreteras, que sustituiría al anterior, porque no podíamos quedarnos sin marco jurídico ni presupuestario que avalara esa inversión estatal. Así estaban las cosas. Ese compromiso se materializó, como ya le he dicho, en los presupuestos generales de 2018. También teníamos madurado y negociado con el Gobierno de Canarias cómo tenía que ser el convenio. Primero, tenía que modificar la adenda firmada en 2017 para abonar certificaciones y meter las obras pendientes. Tenía que incluir las obras nuevas, cuyas prioridades habían sido ya acordadas con todos los cabildos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 39

insulares, y tenía que establecerse un acuerdo extrajudicial para el pago de la sentencia; y, ahora, o lo puede prorratear o hacer un pago único. Eso lo teníamos trilladísimo y clarísimo. También tenemos otra cosa clarísima, señor Izquierdo, y es que para el Partido Socialista, Canarias ya no es una prioridad, y prueba de ello es que ya no saben ni dónde estamos. Esta semana se ha metido en el Gobierno de Canarias un borrador para el prorrateo de la sentencia, en el que pone «Consell d'Eivissa». ¡Es una vergüenza! No saben ni siquiera dónde estamos. No es que no seamos una prioridad a nivel presupuestario, es que no saben ni dónde estamos.

Discúlpeme que le hable así, porque le acabo de conocer, pero no es de recibo que todos los grupos canarios hayamos hablado con voz unánime respecto a la financiación del convenio de carreteras y, ustedes, al estar en el Gobierno, se desmarquen ahora de nuestros acuerdos. Vaya usted a explicar a todos los que sufren diariamente esas interminables colas por haber una insuficiencia de carreteras que no se firma el convenio de carreteras, habiendo financiación; una cosa es que me digan que no hay dinero, pero hay financiación y, por tanto, si no firman el convenio de carreteras es porque no les da la gana. Me gustaría que no se fuera de aquí sin fijar una fecha para el convenio de carreteras y no le hablo en mi nombre, le hablo en nombre de todos los canarios. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Zurita.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señora Zurita, cuando uno analiza la evolución de estos últimos años de la relación del Gobierno de España con Canarias piensa que, quizá, ese tono vehemente con el que usted se ha manifestado hoy debería atemperarlo un poquito, porque los datos reflejan otra cosa bien distinta a lo que usted está contando respecto a los compromisos de unos y otros Gobiernos con la Comunidad Autónoma de Canarias y con el convenio de carreteras, y, sobre todo, respecto a algo que a mí me parece más preocupante, que es el cumplimiento de los compromisos, que, en principio, debería presidir toda acción de Gobierno, especialmente cuando están recogidos, como era el caso, en un convenio. Hablamos muchas veces de cumplir con los compromisos de Europa y con otra serie de compromisos que tenemos a distintos niveles, pero los convenios también son compromisos que tienen que tener reflejo presupuestario.

Por tanto, le preguntaría cómo considera usted que, cuando tiene un convenio que tiene anualidades de 207 millones de euros, en el año 2012 ustedes solo pusieron en el presupuesto 68,5 millones de euros, 54,19 en 2013, la misma cantidad en 2014 y en 2015, y 94 millones en 2016. ¿Sabe cómo lo explico yo? De una manera muy sencilla: que en ese momento ustedes tenían mayoría absoluta y no hicieron mucho caso a este convenio, ni siquiera cumplieron las obligaciones de fijar en el presupuesto aquellas anualidades que estaban comprometidas por un convenio. Eso es lo que motiva que hoy el Gobierno de España tenga una deuda de cientos de millones contraída con la Comunidad Autónoma de Canarias, gracias a este incumplimiento flagrante de los compromisos de un convenio que tendrían que figurar en todos los Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, en este sentido yo le pediría que bajara un punto su vehemencia, porque creo que no están como para presumir en relación con sus compromisos con Canarias en su etapa de Gobierno de mayoría absoluta. Quiero insistir en que estamos en diálogo permanente con la Comunidad Autónoma de Canarias para que se firmen cuanto antes los tres convenios necesarios para resolver ese desaguisado y garantizar la financiación de futuras infraestructuras.

Permítame que le diga una cosa más, dado que dice usted que tenía el borrador con el Gobierno de Canarias muy estudiado. Hasta donde yo sé, como usted ha dicho, no podremos pagar toda la cantidad que se adeuda, aunque tengamos dinero, en una sola anualidad, porque eso impactaría en la regla de gasto que tiene que cumplir la comunidad autónoma y probablemente hiciera muy difícil que ese dinero pudiera destinarse a los fines que está planteando el Gobierno de Canarias. Así que de momento le pediría que nos dejara trabajar con el Gobierno de Canarias con absoluta lealtad e intentaremos dar respuesta pronta a este convenio satisfaciendo los intereses del Gobierno y de los ciudadanos de Canarias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Izquierdo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 40

— **DEL DIPUTADO DON SEGUNDO GONZÁLEZ GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE SUPRIMIR EL PEAJE Y RECUPERAR LA GESTIÓN PÚBLICA DE LA AUTOPISTA AP-66 (AUTOPISTA DEL HUERNA) DEROGANDO EL REAL DECRETO 392/2000 QUE AMPLIÓ LA CONCESIÓN HASTA EL AÑO 2050. (Número de expediente 181/001248).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la que figura en el orden del día con el número 18.º y que va a formular diputado del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea don Segundo González García.

El señor **GONZÁLEZ GARCÍA**: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor Izquierdo. La pregunta que le hacíamos era si el Gobierno tiene previsto suprimir el peaje de la autopista del Huerna y recuperar su gestión pública, derogando para ello el real decreto que amplió la concesión hasta el año 2050, pero dado que ya conocemos que su ministerio no contempla suprimirlo, nos gustaría conocer los motivos de este agravio hacia Asturias.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Segundo.

Tiene la palabra el señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor González, yo hace poco hacía unas declaraciones en un medio de comunicación de Asturias trasladando la realidad de la situación de la AP-66, autopista que conozco porque soy asturiano de cuna y visito con cierta frecuencia Asturias. Esta es una infraestructura que tiene una concesión vigente hasta el año 2050, motivada por el real decreto que usted dice del año 2000, decreto promovido por un ministro asturiano, el señor Álvarez-Cascos, que prorrogó la concesión desde el año 2021 hasta el año 2050.

Lo que nosotros hemos defendido es que cuando finalicen las concesiones no se prorroguen, pero es evidente que en concesiones que están en vigor, en este caso con un plazo tan largo, hasta el año 2050, llevar a cabo el rescate de la concesión en términos jurídicos tendría un coste muy elevado para la Administración del Estado y en este momento no podríamos asumirlo. Esa es la razón por la que no podemos rescindir esa concesión.

En relación con el agravio al que hacía referencia, le recuerdo las fechas, las prórrogas y el criterio. Una cosa es que las concesiones cuando venzan no se prorroguen y otra cosa es que se rescaten concesiones en vigor. Nosotros en principio hemos planteado la primera línea de actuación; la segunda no la hemos planteado y, por tanto, entiendo que no hay ningún agravio.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.

Señor González García.

El señor **GONZÁLEZ GARCÍA**: Muchas gracias.

Ya sé que usted es asturiano, y como asturiano y como secretario general de Infraestructuras sabe perfectamente que los asturianos y asturianas estamos discriminados por unas infraestructuras que nos aíslan y nos sitúan como una comunidad de segunda. Como sabe, tenemos los aviones más caros para desplazarnos a Madrid. Esta semana justamente costaba más ir de Asturias a Madrid que de Madrid a Nueva York. Tenemos un ferrocarril que tarda más en llegar de Asturias a León que de León a Madrid, para una distancia que es la mitad. Tenemos unas cercanías gravemente degradadas, y por último los asturianos somos los que más pagamos por desplazarnos a Madrid en vehículo particular: unos 67 euros contando los peajes de Guadarrama y el Huerna.

En lo que se refiere al peaje del Huerna, que es lo que se trata en esta pregunta, ustedes anunciaron nada más llegar al Gobierno, como acaba de decir, que mantendrían la supresión de los peajes que finalizan en los próximos años, como la AP-1 y la AP-7, y que había anunciado anteriormente De la Serna, pero, como usted también ha señalado, la concesión original de la autopista del Huerna finalizaba en octubre de 2021 y, por tanto, se habría incluido en este paquete si no fuera porque el ministro del Partido Popular con Aznar y ahora presidente de Foro, Álvarez-Cascos, la amplió en el año 2000 hasta el año 2050, condenando a Asturias a tener la concesión más larga de un peaje en todo el país, con un total de setenta y seis años.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 41

Usted lleva ya muchos años ocupando cargos en nombre del Partido Socialista y no le sonará extraño lo que le voy a contar. En la campaña de 2004 Zapatero prometió que eliminaría el peaje del Huerna, y una vez llegó al Gobierno se retractó inmediatamente de esa promesa. Pasaron los años y los asturianos seguimos pagando el peaje sin que hubiera mucha novedad en la agenda política. Desde que entramos aquí para nosotros fue una prioridad acabar con estas discriminaciones en materia de infraestructuras que sufre Asturias, y dentro de ello, en el caso del peaje, en octubre del año pasado solicitamos toda la documentación relativa a la concesión original y a la prórroga del peaje del Huerna para comprobar si la prórroga de la concesión estaba debidamente justificada.

El Partido Popular nunca contestó a esta solicitud de información ni a ninguna de las preguntas que realizamos sobre el tema. En febrero de este año, cuando De la Serna anunció el fin de los peajes que mencionaba al principio, su partido en Asturias se sumó a la reivindicación del fin del peaje del Huerna presentando una iniciativa en la Junta, en el Parlamento asturiano, para solicitar al Gobierno central su eliminación, y recorrió también los ayuntamientos asturianos presentando mociones para reclamar la supresión de este peaje.

Fuimos aliados durante unos meses en esta demanda legítima y de amplio consenso hasta que ustedes llegaron al Gobierno y usted mismo hace un mes dijo que no tenían previsto eliminar este peaje porque era inviable. Pocos días después el consejero de Infraestructuras de Asturias, Fernando Lastra, se sumó también y tiró la toalla, como usted había hecho previamente. Este es el segundo engaño a los asturianos con el peaje del Huerna en catorce años. La pregunta que surge aquí es si solo ven factible eliminar el peaje del Huerna cuando están en la oposición, si esto les parece normal y quién mintió, quién es el responsable de haber mentido a los asturianos y a las asturianas al respecto del peaje.

La semana pasada nos contestaban a la solicitud de información sobre la documentación que realizamos hace ya casi un año, pero sin aportar la documentación que les solicitábamos, diciendo que aún la estaban intentando recabar porque no disponían todavía de la misma. La duda que me surge aquí es cómo pueden tener tan claro que no se puede revisar la ampliación de esa concesión si no tienen la documentación que supuestamente justificaba la prórroga del peaje. No entendemos cómo puede ser que en treinta y cinco años de concesión, con uno de los peajes más altos de España, se haya amortizado solo el 29% de la obra cuando inicialmente estaba previsto que la amortización finalizara en el año 2021.

¿No les parece raro? Porque a nosotros nos parece muy extraño y por eso creemos que quienes están pagando religiosamente el peaje, todos los asturianos y asturianas, deberían conocer estos detalles por lo que deberían hacer pública esta información. Si no, explíquenos cuál es el coste que puede tener suprimir este peaje y acabar con la concesión, porque nosotros creemos que en el peor de los casos, aunque no se pudiera derogar esta prórroga y hubiera que compensar a la concesionaria por la responsabilidad patrimonial, suprimir el peaje no costaría ni la mitad de lo que costó rescatar las autopistas radiales quebradas en la Comunidad de Madrid, ni la mitad de solo los sobrecostes de la variante de Pajares. Hay recursos si hay voluntad política, la cuestión es si ustedes la tienen no solo para el Huerna sino también para poner en marcha inversiones en infraestructuras necesarias para Asturias, como el plan de vías que también usted cuestionó hace unos días.

Termino ya, señor Izquierdo, tendiéndole la mano porque al fin y al cabo deberíamos ponernos de acuerdo para sacar adelante unos Presupuestos Generales en los próximos meses. Usted tiene encima de la mesa —y si no yo se lo puedo hacer llegar ahora mismo— un documento con las treinta necesidades que consideramos más importante en materia de infraestructuras para Asturias, donde se incluye la eliminación del peaje, entre otras cuestiones. Le pido que lo estudie, que tome nota y en todo caso tiene la oportunidad aquí mismo para rectificar lo que dijo hace unas semanas y comprometerse a acabar con este peaje que sufrimos por vivir en Asturias y demostrar a los asturianos que para su partido Asturias no deja de importar cuando llegan al Gobierno y que Asturias por supuesto *nun ye menos*.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor González García.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Yo sé que el tema de las infraestructuras es siempre uno de los temas más entretenidos que hay en Asturias. Pasa en casi todas partes del país, no se crea que es una cosa exclusivamente de Asturias, pero es verdad que en Asturias tiene un sabor especial. En relación con la autopista que usted me plantea,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 42

ponemos a su disposición la información que está en la subdelegación y en la delegación del Gobierno de autopistas de peaje para que usted pueda consultar los datos que considere necesarios.

Creo que tiene que ser consciente de una realidad, y es que rescatar una concesión implica calcular cuál es el valor de esa infraestructura en el momento del rescate y probablemente será una cantidad muy importante. No es lo mismo cuando acaba la concesión, que la infraestructura se entrega gratuitamente al Estado y por tanto ahí no hay ningún coste para el Estado. Esa es la cuestión primera respecto a por qué un criterio en un sitio y otro criterio en otros sitios.

Ya me gustaría a mí tener una dotación presupuestaria que nos permitiera hacer cosas diferentes, pero la realidad en la que nos movemos es la que es y da para lo que da. Y para lo que da, entre otras cosas, es para que haya unas bonificaciones a los peajes de la autopista del Huerna que son, si no me equivoco, del 30% para los vehículos pesados y en el 2007 se aprobaron unas bonificaciones del 50% a partir del quinto paso en un mes, es decir, para usuarios que lo utilizan con una cierta frecuencia ni siquiera diaria, sino unas cinco veces al mes. Esto le cuesta al Estado 5,7 millones de euros al año en bonificaciones que hay que pagar a la concesionaria por los ingresos que deja de recaudar, lo cual le puede permitir echar más o menos la cuenta de cuál sería la supresión completa del peaje y el impacto económico que tendría en las cuentas del Estado. Con esos mimbres tendríamos que valorar las distintas alternativas. A lo que no nos negamos en ningún caso es a explorar otras posibilidades de colaboración, tanto con la Junta de Castilla y León como con el Principado de Asturias, para abordar otro tipo de bonificaciones cofinanciadas por las tres administraciones. Estamos totalmente abiertos a poder explorar vías de colaboración entre las tres administraciones y bonificar los peajes de esa autopista.

Me plateaba usted otras cuestiones que afectan a Asturias y en las que quiero también incidir. En relación con las cercanías, que es una de las cuestiones que también es prioritaria para nosotros y compartimos la preocupación que hay en Asturias en relación con ellas, ya anuncié hace poco que vamos a licitar un estudio informativo para abordar la mejora de las cercanías en Asturias, centrándolo especialmente en el nudo de Villabona, que es uno de los puntos críticos para que las cercanías de Asturias tengan una mejor funcionalidad; en cuanto esté licitado lo daremos a conocer, después se elaborará y se pondrá en conocimiento de todas las administraciones.

En relación con el plan de vías, por si la nota que enviamos al día siguiente de las declaraciones se entrecortaron en algún medio de comunicación, insisto en lo mismo que dije en Gijón: no nos estamos oponiendo al plan de vías. Lo que yo dije en aquel momento —y reitero hoy aquí— es que estamos analizando financiera y jurídicamente el convenio, que es lo que toca hacer con todos los convenios. Por lo tanto, yo quiero transmitir tranquilidad a la sociedad gijonesa porque no hay ningún cambio de posición por parte del ministerio en este momento. Lo que yo pediría es que se escuchen las declaraciones completas porque verá usted que yo dije precisamente que en este momento estábamos analizando jurídicamente el convenio. Por lo tanto, no ha habido un parón a esa actuación; no ha habido un cambio de posición; no hay ningún cambio. Lo mismo que dije aquel día en Gijón es lo que digo hoy porque es la realidad y no implica en absoluto que haya un cambio en relación con el plan de vías de Gijón. Estamos haciendo los trámites habituales y ordinarios en cualquier tipo de convenio de estas características de integración ferroviaria.

Por último, en cuanto al AVE, espero que cuanto antes —teniendo en cuenta que queda obra por hacer y que luego hay que hacer las pruebas como comentaba en el caso de Granada y garantizar la seguridad de la infraestructura— pueda estar concluida esa infraestructura, que es lo que garantizará la ganancia de tiempo en los desplazamientos por ferrocarril desde Asturias fundamentalmente a Madrid y al resto del país.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.

### — DEL DIPUTADO DON GUILLERMO DÍAZ GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE PLAZOS PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS EN EL KILÓMETRO 222 DE LA A-7. (Número de expediente 181/001249).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 19.º del orden del día, que va a formular el diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos don Guillermo Díaz Gómez.

Tiene la palabra.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 43

El señor **DÍAZ GÓMEZ**: Gracias, presidente.

Buenos días, señor Izquierdo. Vengo a manifestarle una preocupación que tengo, referida a unos aparentes sucesos paranormales que se han dado en la provincia de Málaga. Verá usted, antes de que el doctor Sánchez firmase un contrato de alquiler de La Moncloa con todos los nacionalistas y populistas de España, la provincia de Málaga esta plagada de miembros del PSOE: uno iba a las depuradoras y había un miembro del PSOE clamando por ellas; a los embalses, y un miembro del PSOE rasgándose las vestiduras para que se hagan embalses y se terminen las obras pendientes; miembros del PSOE en las playas, en las calles, en las colinas, y uno iba a la salida del kilómetro 222 de la A-7, al Arroyo de la Miel, en Benalmádena, y había medio PSOE haciendo una conga pidiendo la finalización de estas obras.

Miren, tras la llegada de Pedro Sánchez al Gobierno, ha acontecido algo verdaderamente extraño. Investigadores de lo paranormal especulan sobre un posible encuentro en la cuarta fase o abducción del PSOE de Málaga: no se les ha vuelto a ver a los miembros del Partido Socialista ni en las depuradoras, ni en las calles, ni en las colinas, ni en las playas; tampoco se les ha vuelto a ver en la salida del kilómetro 222 de la A-7 en Benalmádena. Esta salida en este kilómetro es un punto negro que se colapsa todos los días; a veces hay que hacer veinte minutos de cola para poder entrar a Benalmádena. Un atasco que se vive mientras a pocos metros de los vehículos apartados en el arcén haciendo esta larga cola pasan vehículos a 120 kilómetros por hora, porque es una autovía. En 2015 el PP, en año electoral, prometió las obras para la ampliación de este acceso. Se fueron retrasando. Dos años después de la promesa, en 2017, pusieron la primera piedra —que se tiró allí bastante tiempo cogiendo polvo—, el PSOE puso el grito en el cielo y dijo que ellos terminaban la obra en un año. En 2015 el Partido Socialista dijo que terminaban la obra en un año. Pues bien, teníamos al PSOE en la zona todos los días reclamando a Rajoy el comienzo y finalización pronto, en un año, de esta obra. Llegó el PSOE al Gobierno y todos estos que clamaban por la obra han desaparecido, y automáticamente sale el Partido Popular a decir que ellos estaban a punto de empezar y de terminar esta obra. Siete años han estado en el Gobierno, pero da la casualidad de que ha sido con el cambio de Gobierno cuando ellos estaban a punto de acometer esta obra. Y a ninguno de los dos se les cae la cara de vergüenza. Esto ocurre prácticamente con todas las infraestructuras en la provincia de Málaga. Usted ha dicho antes, de manera acertada, que es un argumento frecuente en el Partido Popular, que estaban a punto de hacer algo. Y tiene usted razón. ¿Pero sabe usted cuál es la otra cara de la moneda? Que el Partido Socialista, mientras estaba en la oposición, estaban permanentemente diciendo que ellos, de estar en el Gobierno, lo harían; incluso fijando plazos, en este caso de un año.

Señores del PSOE y señores del PP, dejen de jugar con las expectativas de los vecinos de la provincia de Málaga, de Benalmádena en este caso concreto que nos ocupa, porque se trata de un acceso esencial. Es una zona que vive del turismo y que necesita fluidez en sus comunicaciones, y si tienen un mínimo de decencia, por favor, terminen con este baile de máscaras del bipartidismo. Por lo tanto, le pregunto y, por favor, sea conciso en la respuesta: ¿Qué plazos tiene previstos el Gobierno para la finalización de las obras del kilómetro 222 de la A-7 en Benalmádena, en la provincia de Málaga?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Díaz.

Tiene la palabra el señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Pues mire, le voy a dar el plazo que figura en un modificado que se aprobó el 19 de abril de 2018 —bueno, en ese momento se estaba redactando— y el 17 de julio de 2018 se dio continuidad provisional a las obras. En este momento hay la previsión de continuar las obras y el plazo vigente de ejecución es de 51 meses, ese es el plazo que figura en el contrato. Procuraremos cumplir los plazos que dice el proyecto técnico para una obra que es compleja por distintas circunstancias, es una infraestructura importante y sobre todo por las condiciones, como usted dice, de tráfico o de intensidad, que siempre complican la ejecución de las obras. Aquí estaremos a los plazos que nos digan los técnicos en el proyecto modificado que se ha aprobado y que es, como le digo, de 51 meses.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.

Señor Díaz.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 44

El señor **DÍAZ GÓMEZ**: Gracias por su respuesta, señor Izquierdo. Solo quiero decirle que cuando gobernaba el Partido Popular esos 51 meses les parecían un horror. A mí me lo parecen también. El Partido Socialista dijo que ellos finalizarían la obra en un año y ahora, en cuanto han entrado al Gobierno, asumen los 51 meses como un plazo razonable, cosa que nosotros, el Grupo Parlamentario Ciudadanos, no vamos a hacer. Pero, gracias por su respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Señor Díaz, si usted tiene alguna solución o alguna alternativa para que ese plazo de 51 meses se pueda reducir, yo le invito a que se la traslade a nuestros técnicos del ministerio, pues estaremos gustosos de ser capaces de encontrar una solución que agilice la ejecución de esa infraestructura. Hasta tanto, lo único que yo le puedo trasladar es lo que dicen los técnicos en relación con la ejecución de esta infraestructura.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO JAVIER CANO LEAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS, SOBRE FECHA PREVISTA PARA CULMINAR LAS OBRAS DE REMODELACIÓN DEL NUDO DE TRES CAMINOS, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE PUERTO REAL (CÁDIZ), QUE UNE LAS VÍAS A-4, A-48 Y CA-33. (Número de expediente 181/001250).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta que figura en el orden del día como número 20.º, con la que cerraríamos la sesión de la Comisión no sin recordar que luego tenemos reunión de Mesa y portavoces. Esta es la pregunta del Grupo Parlamentario Ciudadanos que va a hacer el diputado don Francisco Javier Cano Leal. Tiene la palabra.

El señor **CANO LEAL**: Muchas gracias, presidente.

Gracias, señor secretario, por comparecer y contestar a esta pregunta. Le traslado una pregunta sobre una eterna obra de reforma de una infraestructura que es capital para la provincia de Cádiz, para la Comunidad Autónoma de Andalucía y, si me apura, para todo el país. Es el conocido como nudo de tres caminos, que enlaza la A-4, la CA-33 y la A-48, tres vías por tanto. Durante todo el año por este nudo pasan aproximadamente unos 60000 vehículos, pero es que entre los meses de mayo y octubre de cada año esta cifra se dispara porque por allí transitan todos los veraneantes que vienen a la provincia de Cádiz, de fuera de Cádiz, de Andalucía, de España e incluso de fuera de España. Por allí también transitan los integrantes de la Operación Paso del Estrecho, que este año ha contabilizado un total de 3241679 pasajeros, más de 734000 vehículos. Además, transita por ahí —debido a esa expansión de turismo que vive Cádiz en esos meses de verano ampliado a mayo y octubre— todo el tejido comercial que abastece a esos veraneantes. Tenga en cuenta, señor secretario, que la provincia de Cádiz es una de las más gravadas por la tasa de desempleo —que es de las más altas del país— y que todo el contingente humano que pasa por el nudo de Tres Caminos es un auténtico tesoro para la riqueza de esta zona porque genera empleo y puestos de trabajo.

También le quiero comentar, señor secretario, que hay consenso político y social en torno a esta obra, es decir, aquí no hay que pelearse con nadie, todo el mundo está de acuerdo en esta obra. El problema es que esta obra data de 2002, se ha ido haciendo poco a poco: en noviembre de 2005 se dio orden de redactar el proyecto por parte del ministerio; en 2012 se aprobó provisionalmente; se tramitó un trazado de impacto ambiental en 2014, que no se aprobó hasta tres años después —en octubre—, y más recientemente, en febrero de 2018, el Ministerio de Fomento ha aprobado el proyecto definitivo del trazado. En definitiva, son quince años para una infraestructura que creo que ya va tocando que se agilice, porque hay previsión de un importe que ronda los 80 millones pero las consignaciones presupuestarias que se van haciendo anualmente son bastante precarias.

Desde Ciudadanos hemos planteado preguntas al Ministerio de Fomento durante los tres años que llevamos en el Congreso —2016, 2017 y 2018—. En 2016 preguntábamos desde qué época tenía constancia el Ministerio de Fomento de que provocaba retenciones esta infraestructura. Contestaron que prácticamente desde 2002, como no podía ser de otra forma. En 2017, el año pasado, preguntamos cuándo iba a estar culminada esta obra. Se nos contestó que se estaba tramitando la declaración de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 606

27 de septiembre de 2018

Pág. 45

impacto ambiental pero no nos dieron una cifra de terminación de obra. Y finalmente, otro apartado sobre el que me gustaría llamar la atención es la posible conexión de esa infraestructura con Navantia. Navantia es una fuente generadora de empleo también en la Bahía de Cádiz y la conexión de Navantia con el nudo Tres Caminos supondría un ahorro de costes de entorno al 12% de producción. Se nos contestó por parte del Ministerio de Fomento que estaba en manos del resto de las administraciones el tomar la iniciativa para hacer esta obra.

En definitiva, la preocupación de Ciudadanos es muy grande con respecto a esta infraestructura, que es esencial para la provincia de Cádiz. Hemos formulado estas tres preguntas. El año pasado presentamos una enmienda a los presupuestos, que se aprobó, y por eso le traslado la pregunta, señor secretario: ¿Cuándo prevé el Ministerio de Fomento culminar las obras de remodelación del nudo de Tres Caminos en el término municipal de Puerto Real, que une esas tres vías que le he comentado, A-4, A-48 y CA-33?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cano Leal.  
Tiene la palabra el señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Cano, conozco el enlace, lo he sufrido además y sé que efectivamente es un punto conflictivo de tráfico. Lo único que le puedo decir en este momento es que usted ha relatado la historia de cuál es el proyecto, todos los pasos administrativos que se han ido dando y, como usted bien decía, el 14 de febrero de este año se publicaba la aprobación del proyecto de trazado. En estos momentos lo que se está redactando es el proyecto constructivo de ese enlace y en cuanto esté concluido, en función de las disponibilidades presupuestarias, lo licitaríamos. No le puedo dar un plazo de terminación de las obras en la medida en que no hay todavía un proyecto de obras terminado, se está redactando en estos momentos y será el que determinará el plazo de adjudicación a contar desde el momento de la firma del contrato de obras una vez que se licite y se adjudique.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo.  
Señor Cano.

El señor **CANO LEAL**: Gracias, presidente.

Muy brevemente, quiero agradecerle la respuesta e insistirle, si es posible, en que nos dé algún plazo por lo menos del proyecto constructivo, si hay demora, previsión de culminación de ese proyecto constructivo y la licitación que luego pueda derivar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.  
Señor Izquierdo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente.

No le puedo decir exactamente la previsión de finalización de redacción del proyecto constructivo pero en cualquier momento puede llamar a la secretaría general y le daremos información respecto a las previsiones de culminación de ese proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Hemos cumplimentado en tres horas este amplio orden del día. Gracias a los señores diputados por su respeto de los tiempos. Gracias, señor Izquierdo, en esta su primera comparecencia.

Sin más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

**Eran las doce y cinco minutos del mediodía.**