



CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 155

25 de abril de 2013

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DOLORES PAN VÁZQUEZ

Sesión celebrada el jueves, 25 de abril de 2013

ORDEN DEL DÍA

Contestación del Gobierno a

– Pregunta sobre el calendario previsto por el Gobierno para el desdoblamiento de la carretera nacional N-435, entre las provincias de Badajoz y Huelva.

(Núm. exp. 681/000074)

Autor: GUERRERO ROSADO, PETRONILA (GPS).

– Pregunta sobre las razones que han llevado al Gobierno a dejar fuera del Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI), 2012-2024, la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra (Badajoz).

(Núm. exp. 681/000077)

Autor: GUERRERO ROSADO, PETRONILA (GPS).

– Pregunta sobre los motivos de la reducción de conexiones ferroviarias con Salamanca, con indicación de las previsiones de futuro.

(Núm. exp. 681/000233)

Autor: DIEGO CASTELLANOS, MARÍA ELENA (GPS).

– Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para suprimir los pasos a nivel existentes en las vías férreas de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias.

(Núm. exp. 681/000241)

Autor: MARTÍNEZ OBLANCA, ISIDRO MANUEL (GPMX).

– Pregunta sobre la valoración de la Ministra de Fomento acerca del impacto que están teniendo los recortes en la inversión de su Ministerio sobre el empleo y el Producto Interior Bruto (PIB) en España.

(Núm. exp. 681/000284)

Autor: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS).

– Pregunta sobre el plan que tiene el Ministerio de Fomento para la finalización de las obras del acceso sur de la ciudad de León.

(Núm. exp. 681/000432)

Autor: GARCÍA DEL BLANCO, IBÁN (GPS).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 155

25 de abril de 2013

Pág. 2

– Pregunta sobre el número de kilómetros de línea ferroviaria de alta velocidad que el Gobierno tiene previsto poner en servicio durante el año 2012 en la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como hasta el año 2015 y los tramos correspondientes.

(Núm. exp. 681/000442)

Autor: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS).

– Pregunta sobre el número de kilómetros de autovía que el Gobierno tiene previsto poner en servicio durante el año 2012 en la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como hasta el año 2015 y los tramos correspondientes.

(Núm. exp. 681/000443)

Autor: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS).

– Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para dar cumplimiento a los convenios firmados desde el año 2007 que consideraban actuación prioritaria la rehabilitación del monasterio de Cornellana, en el municipio de Salas (Asturias).

(Núm. exp. 681/000477)

Autor: MARTÍNEZ OBLANCA, ISIDRO MANUEL (GPMX).

– Pregunta sobre si los representantes del Estado en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Gijón propondrán la interposición del recurso que corresponda contra la sentencia que obligaría a indemnizar al ex Director del puerto de El Musel, en Gijón (Asturias).

(Núm. exp. 681/000495)

Autor: MARTÍNEZ OBLANCA, ISIDRO MANUEL (GPMX).

– Pregunta sobre las previsiones de continuar con las actuaciones, iniciadas por el Gobierno anterior, de mejora del pavimento de la autovía A-52 en la provincia de Ourense.

(Núm. exp. 681/000532)

Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

– Pregunta sobre las actuaciones del Gobierno para mantener los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril en la línea Ourense-Puebla de Sanabria (Zamora) y evitar la supresión anunciada.

(Núm. exp. 681/000533)

Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

– Pregunta sobre las bases que está utilizando el Gobierno para redactar el nuevo marco normativo para potenciar la regeneración urbana y la rehabilitación anunciada por la Ministra de Fomento el día 13 de noviembre de 2012.

(Núm. exp. 681/000537)

Autor: MARTÍ JUFRESA, CARLOS (GPEPC).

– Pregunta sobre las causas por las que aún no se ha constituido ninguno de los comités de coordinación aeroportuaria.

(Núm. exp. 681/000538)

Autor: MARTÍ JUFRESA, CARLOS (GPEPC).

– Pregunta sobre las actuaciones llevadas a cabo y previstas para el inicio de las obras del tramo de la autovía A-76 comprendido entre Ourense y Ponferrada (León).

(Núm. exp. 681/000554)

Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

– Pregunta sobre la previsión del Gobierno con respecto a la licitación y contratación del tramo de línea ferroviaria de alta velocidad próximo a la ciudad de Ourense.

(Núm. exp. 681/000555)

Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 155

25 de abril de 2013

Pág. 3

- Pregunta sobre las repercusiones del Plan de racionalización de los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia en la línea ferroviaria entre Sevilla y Almería.
(Núm. exp. 681/000557)
Autor: COVES BOTELLA, FUENSANTA (GPS).
- Pregunta sobre las repercusiones del Plan de racionalización de los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia en la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra (Badajoz).
(Núm. exp. 681/000558)
Autor: MORO CÁRDENO, ANTONIA JESÚS (GPS).
- Pregunta sobre las previsiones del Gobierno con respecto a la realización de alguna nueva ampliación de la concesión en los peajes en el tramo de la autopista AP-2 comprendido entre Zaragoza y el Mediterráneo.
(Núm. exp. 681/000560)
Autor: BECANA SANAHUJA, JOSÉ MARÍA (GPS).
- Pregunta sobre las previsiones de inversión para los años 2012 y 2013 en la línea ferroviaria entre Mérida (Badajoz) y Puertollano (Ciudad Real).
(Núm. exp. 681/000573)
Autor: VÁZQUEZ GARCÍA, JUAN MARÍA (GPS).
- Pregunta sobre las repercusiones en la variante de Briones (La Rioja) de no desdoblarse la carretera nacional N-232 al existir autopistas de peaje en paralelo.
(Núm. exp. 681/000596)
Autor: MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ, JUAN FRANCISCO (GPS).
- Pregunta sobre las repercusiones en la variante de Fuenmayor (La Rioja) de no desdoblarse la carretera nacional N-232 al existir autopistas de peaje en paralelo.
(Núm. exp. 681/000597)
Autor: MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ, JUAN FRANCISCO (GPS).
- Pregunta sobre las repercusiones en la variante de El Villar de Arnedo (La Rioja) de no desdoblarse la carretera nacional N-232 al existir autopistas de peaje en paralelo.
(Núm. exp. 681/000598)
Autor: MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ, JUAN FRANCISCO (GPS).
- Pregunta sobre si el Gobierno ha renunciado a desdoblarse la carretera nacional N-232 en todo el tramo riojano.
(Núm. exp. 681/000599)
Autor: MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ, JUAN FRANCISCO (GPS).
- Pregunta sobre las obras que la Ministra de Fomento dice haber realizado en la Comunidad Autónoma de Galicia durante el año 2012.
(Núm. exp. 681/000622)
Autor: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).
- Pregunta sobre las obras realizadas en el tramo de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Vigo (Pontevedra) y Madrid, por Cerdedo, con indicación de la proyección de las partidas pendientes desde el año 2012 para la puesta en servicio de dicha línea.
(Núm. exp. 681/000623)
Autor: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).
- Pregunta sobre los contenidos de los acuerdos firmados durante el año 2012 con Portugal que afectan a la mejora de las comunicaciones con la Comunidad Autónoma de Galicia, con indicación de las actuaciones puestas en marcha.
(Núm. exp. 681/000638)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 155

25 de abril de 2013

Pág. 4

– Pregunta sobre los nuevos peajes puestos en marcha en la comunicación de Portugal con la Comunidad Autónoma de Galicia, con indicación de las consecuencias económicas estimadas y su afección a los distintos sectores de dicha Comunidad.

(Núm. exp. 681/000644)

Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

– Pregunta sobre las actuaciones previstas por el Gobierno para la mejora e impulso del sector de la aviación.

(Núm. exp. 681/000646)

Autor: MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GPP).

– Pregunta sobre los propósitos del Gobierno para la implantación telemática de un sistema de verificación de la condición de residente para los desplazamientos de los habitantes de las Comunidades Autónomas de Canarias y de las Illes Balears, y de las Ciudades de Ceuta y Melilla.

(Núm. exp. 681/000471)

Autor: FUENTES CURBELO, DOMINGO FRANCISCO (GPS).

Se abre la sesión a las nueve horas y treinta y cinco minutos.

La señora PRESIDENTA: Buenos días.

Vamos a dar comienzo a la sesión del día 25 de abril de la Comisión de Fomento. Le damos la bienvenida al secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Ministerio de Fomento, don Rafael Catalá Polo y le agradecemos su presencia en esta Comisión para contestar a las preguntas que han sido formuladas por sus señorías.

CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

– PREGUNTA SOBRE LOS PROPÓSITOS DEL GOBIERNO PARA LA IMPLANTACIÓN TELEMÁTICA DE UN SISTEMA DE VERIFICACIÓN DE LA CONDICIÓN DE RESIDENTE PARA LOS DESPLAZAMIENTOS DE LOS HABITANTES DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE CANARIAS Y DE LAS ILLES BALEARS, Y DE LAS CIUDADES DE CEUTA Y MELILLA.

(Núm. exp. 681/000471)

AUTOR: FUENTES CURBELO, DOMINGO FRANCISCO (GPS).

– PREGUNTA SOBRE EL PLAN QUE TIENE EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL ACCESO SUR DE LA CIUDAD DE LEÓN.

(Núm. exp. 681/000432)

AUTOR: GARCÍA DEL BLANCO, IBÁN (GPS).

La señora PRESIDENTA: Tengo que informarles de una alteración en el orden del día.

El senador Francisco Fuentes Curbelo ha solicitado el aplazamiento de la pregunta número 471 y, por tanto, no se verá hoy, y la pregunta número 432, del senador Ibán García Blanco, ha sido retirada.

De la misma manera, distintos senadores del Grupo Parlamentario Socialista me han solicitado una modificación en el orden de contestación a las preguntas porque tienen que intervenir en otras comisiones y creo que hay que facilitarles el cumplimiento de sus obligaciones en las distintas reuniones, toda vez que ellos no tienen ninguna culpa de que se convoquen las comisiones a la misma hora.

– PREGUNTA SOBRE EL CALENDARIO PREVISTO POR EL GOBIERNO PARA EL DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA NACIONAL N-435, ENTRE LAS PROVINCIAS DE BADAJOZ Y HUELVA.

(Núm. exp. 681/000074)

AUTOR: GUERRERO ROSADO, PETRONILA (GPS).

La señora PRESIDENTA: Vamos a comenzar con la primera pregunta que figura en el orden del día, de la senadora Guerrero. Les pido a todos ustedes que sean muy rigurosos con los tiempos porque son muchas las preguntas y si no, lo único que harían sería estropearles los tiempos al resto de sus compañeros.

La señora GUERRERO ROSADO: Muchísimas gracias, presidenta. Buenos días. También le doy la bienvenida al secretario de Estado.

La pregunta que le hago en primer lugar, sobre la carretera nacional 435, A-83, tiene para los ciudadanos y las ciudadanas de la provincia de Huelva muchísimo interés. A nadie se le escapa que una vía de la importancia de la carretera nacional N-435 forma parte del progreso y es muy importante para el desarrollo. Todas las infraestructuras lo son, pero hay vías que tienen una especial importancia por su situación geográfica, porque Huelva es una provincia fronteriza, una provincia periférica, porque es la única comunicación entre dos provincias, Huelva y Badajoz —sale de la capital y va hacia la provincia de Badajoz— y, por tanto, tiene mucha influencia en dos aspectos importantes para la economía de la provincia de Huelva como son la agricultura y el turismo. La carretera nacional N-435 pasa por la cuenca minera y por la sierra de Huelva. Es una infraestructura que, además de tener muchísimo tráfico, tiene un altísimo y desgraciado índice de siniestralidad. En consecuencia, se convierte en una vía estratégica para el desarrollo de la provincia de Huelva.

Por eso y por otras muchas razones, en Huelva nos preguntamos qué ocurre con la carretera nacional N-435 y yo le pregunto a su señoría sobre el calendario previsto por el Gobierno para el desdoblamiento de esta importante infraestructura en la provincia de Huelva.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muy buenos días. Gracias, presidenta y gracias, señoría.

Coincido absolutamente con usted en la importancia que la carretera nacional N-435, en el corredor de la autovía A-83, entre la Ruta de la Plata y Huelva, tiene dentro de nuestra política de carreteras. Tiene una importancia estratégica, está generando una conexión, como usted decía, entre dos territorios, Huelva y Badajoz, y somos bien conscientes de la importancia que tiene para el desarrollo económico de esa zona.

En ese sentido, la ejecución de la autovía A-83, entre la Ruta de la Plata, la A-66, y Huelva, la A-49, en el corredor que actualmente ocupa la carretera nacional N-435, está dentro del ejercicio de planificación que hemos incorporado en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda. Está contemplada como tal y se encuentra en este momento en fase de estudio informativo pendiente de la declaración de impacto ambiental. En cuanto esa declaración de impacto ambiental esté emitida —en sentido positivo, por supuesto, como suponemos—, se procederá a la aprobación del estudio informativo y, a partir de ahí, a licitar los proyectos constructivos y a la adjudicación de los proyectos de construcción de la carretera.

Por lo tanto, está en la planificación, estamos trabajando en ello y está sometido a un proceso complejo de aprobación de declaración de impacto ambiental, posteriormente estudio informativo y finalmente proyectos y ejecución.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Tiene la palabra la señora Guerrero.

La señora GUERRERO ROSADO: Muchas gracias, señor secretario.

El hecho de que diga su señoría que está dentro de la planificación del ministerio no es ninguna novedad. Esta es una infraestructura por la que desde Huelva se viene luchando desde hace muchísimo tiempo. En el año 2011, cuando el Partido Popular llegó al Gobierno, se encontró esta autovía en una situación francamente mejorable, sobre todo con respecto a cómo nos la encontramos los socialistas cuando llegamos al Gobierno en el año 2004. En abril de 2011 el Consejo de Ministros autorizó ya la licitación de las obras. En septiembre del 2011 el Boletín Oficial publicó la licitación por parte del ministerio por 56 millones de euros. En noviembre se adjudicó la obra por 45 millones de euros. Nosotros, como sabíamos que esto iba a sufrir una ralentización extraordinaria, porque lamentablemente cada vez que gobierna el Partido Popular, o mejor dicho, cuando gobernó el Partido Popular con el señor Aznar, le da la espalda a Huelva, y no solamente a las infraestructuras, sino a otras muchas necesidades de una provincia como la nuestra, con un alto índice de paro, levantamos acta notarial de la situación en la que se encontraban todas las infraestructuras, y no ha cambiado nada. No ha sucedido absolutamente nada desde entonces hasta ahora.

Dadas las circunstancias que atenazan a la provincia de Huelva, dada la importancia que tiene para el turismo, para la agricultura y también para las explotaciones mineras, y no solamente para las presentes sino también para las futuras, dada la importancia que tiene para la conexión con el puerto de Huelva, que podríamos convertirlo en el puerto más importante para el traslado de mercancías mineras, yo le ruego que aclare definitivamente y de una vez por todas a los ciudadanos y ciudadanas de Huelva si vamos a poder disponer de una infraestructura tan necesaria para el desarrollo de nuestra provincia. Esto significa para nosotros, no solamente modernidad, a la que tenemos derecho, facilidad de comunicación y asentar las poblaciones de dos comarcas importantes como son la sierra y la cuenca, sino también seguridad y prosperidad porque tienen una influencia extraordinaria sobre nuestra economía. En la provincia de Huelva el turismo y la agricultura representan más de un 25% de nuestro producto interior bruto. Por tanto, tiene una importancia que va más allá de lo que puede suponer cualquier otra vía, que naturalmente tiene su trascendencia; pero esta vía supone un paso importante para nuestra economía.

La señora PRESIDENTA: Gracias.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como le decía, estamos en los trámites de declaración de impacto ambiental, pero creo que es bueno recordar cómo ha evolucionado todo esto porque ciertamente esta infraestructura tiene una tramitación compleja. El estudio informativo inicial procede del año 2006. Posteriormente, en octubre de 2008, la solución adoptada supone una autovía de 137 kilómetros, con un presupuesto base de más de 1000 millones de euros, que fue sometida a información pública. Posteriormente, en julio de 2009, tres años y medio después, la redacción del estudio informativo fue remitida al entonces Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, que puso de manifiesto varias reservas sobre el trazado y en materia medioambiental, como sin duda conoce su señoría, la nueva afección al Parque Natural de la Sierra de Aracena y los Picos de Aroche, y planteaba que se estudiaran otras alternativas. En aquel momento, en diciembre de 2009, el Ministerio de Medio Ambiente, como les decía, solicitaba al Ministerio de Fomento expresamente que se analizaran otras alternativas: la Huelva-Valverde del Camino, la N-630, Minas de Ríotinto-Santa Olalla, o la mejora de la infraestructura existente en lugar de la construcción de una nueva autovía. Por eso, el Ministerio de Medio Ambiente también solicitaba la evaluación adecuada de la actuación sobre la Red Natura 2000 y sobre especies en peligro de extinción que podrían estar afectadas, por ejemplo, el lince y la cigüeña negra.

Por tanto, cuando en enero de 2012 nos incorporamos al Gobierno en el Ministerio de Fomento, lo cierto es que el estudio llevaba en tramitación más de seis años. El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino solicitaba modificaciones de trazado poniendo de manifiesto las afecciones ambientales que generaba y, por tanto, estamos intentando despejar todo este tipo de cuestiones. Como le he manifestado anteriormente, está en la planificación del departamento, está en proceso de aclaración de todas estas cuestiones, y en cuanto obtengamos en sentido positivo la declaración de impacto ambiental, procederemos a las actuaciones del estudio informativo y a la licitación de los proyectos constructivos.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario.

– PREGUNTA SOBRE LAS RAZONES QUE HAN LLEVADO AL GOBIERNO A DEJAR FUERA DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (PITVI), 2012-2024, LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE HUELVA Y ZAFRA (BADAJOZ).

(Núm. exp. 681/000077)

AUTOR: GUERRERO ROSADO, PETRONILA (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS REPERCUSIONES DEL PLAN DE RACIONALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS DE MEDIA DISTANCIA EN LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE HUELVA Y ZAFRA (BADAJOZ).

(Núm. exp. 681/000558)

AUTOR: MORO CÁRDENO, ANTONIA JESÚS (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a otra pregunta de la senadora Guerrero Rosado junto con la pregunta de la senadora Moro Cárdeno.

Tiene la palabra, señora Guerrero.

La señora GUERRERO ROSADO: La respuesta del secretario de Estado me hace lamentar que demos un paso atrás en la nacional N-435, de la misma manera que lo vamos a dar, me temo, en lo que se refiere a la pregunta que ahora le formulo sobre la línea ferroviaria Huelva-Zafra.

Esa línea es importante para la provincia de Huelva, pero en este caso es que forma parte de nuestra vida, de nuestra tradición, de nuestro paisaje. Esa línea se creó en 1881, fue una concesión que se otorgó a Sundheim and Doestch, y los ciudadanos de Huelva están realmente afectados por la situación en que se encuentra esta importante línea, que no solamente afecta al tránsito de personas sino también al de mercancías y turismo en la provincia de Huelva. Son 185 kilómetros. En Huelva se siguen celebrando manifestaciones para que de ninguna manera esta importante línea ferroviaria que forma parte de nuestra tradición se cierre. Por eso le pregunto al Gobierno qué razones le han llevado a dejar fuera del Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda esta línea ferroviaria entre Huelva y Zafra, qué previsiones tiene

el Gobierno y qué repercusiones tendrá en esta línea el Plan de racionalización de los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Señoría, la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra está incorporada una vez más en la planificación del Ministerio de Fomento. Por tanto, creo que no es ningún paso atrás como usted declaraba en relación con la 435. Ambas actuaciones están en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, que es nuestra hoja de ruta, es nuestro documento base de planificación conforme al cual vamos desarrollando las actuaciones. Esta línea ferroviaria está incorporada en nuestro Plan de infraestructuras, como le decía, pero no solo eso, es que también la hemos incorporado a la propuesta que el Gobierno ha hecho para la red transeuropea de transportes, presentada por el Ministerio de Fomento. Por tanto, en cualquier caso, el Pitvi va a ser sometido a información y a consultas públicas. Estaremos, por tanto, encantados de recibir observaciones y alegaciones.

Además, el pasado 28 de diciembre, como bien sabe usted, el Consejo de Ministros aprobó un acuerdo por el que se declaran los servicios de transporte ferroviario de media distancia prestados sobre red convencional que quedan sometidos a obligación de servicios públicos, y en ese acuerdo se ha incluido la línea Madrid-Mérida-Zafra-Huelva, en la que está incorporado el trayecto al que usted se refiere. Por tanto, se garantiza absolutamente que se mantendrá la conexión ferroviaria entre todas esas ciudades, y por parte del Estado se seguirá subvencionando el déficit de explotación que tiene esta línea, ya que, dada la ocupación, que no cubre sus costes, se considera obligación de servicio público y, por tanto, se subvenciona con cargo a la financiación pública del servicio ferroviario en nuestro país.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra la senadora Guerrero.

La señora GUERRERO ROSADO: Gracias, presidenta.

Señor secretario de Estado, tengo que decirle que esta es una línea que ustedes han dejado absolutamente fuera de cualquier previsión. El ministerio ha dado totalmente la espalda a esta línea no solo desde el punto de vista de las aportaciones que debe hacer para mantenerla, sino desde el punto de vista de la consideración que merece una línea ferroviaria de estas características. Yo no entiendo las razones por las que Huelva siempre tiene que ser castigada por el Partido Popular. No entiendo por qué sus ciudadanos tienen que desprenderse de la utilidad y de la conveniencia de tener una línea de estas características.

Cuando gobernó el Partido Socialista nosotros entendimos la importancia que tenía esta línea para la provincia de Huelva, y desde allí luchamos denodadamente para que se mantuviera. Por eso se hicieron importantes inversiones, fundamentalmente durante la última legislatura. Se realizaron inversiones por más de 56 millones de euros entre las dos provincias, entre Huelva y Badajoz, aportaciones que hicieron que se modificaran las estaciones y las vías y que se modernizara todo. Creemos que es importante que esta infraestructura siga adelante.

En Huelva hay un clamor popular, hay un clamor político importantísimo de todos los partidos menos, naturalmente, del Partido Popular. Yo no entiendo las razones por las que se pretende dismantelar esta línea por ser deficitaria. Por cierto, habría que estudiar las razones por las que el Gobierno desincentiva, diría yo, la utilización y el uso de esta vía ferroviaria. La Diputación Provincial se ha comprometido a asumir ese déficit de ocupación que alega el Gobierno para alcanzar el 15% de media para que la línea obtenga la catalogación de obligación de servicio público. No entendemos las razones por las que nuevamente el Partido Popular da la espalda a esta infraestructura, porque es intención y voluntad de los ciudadanos y ciudadanas de Huelva mantener esta infraestructura que también juega un papel importante en nuestra economía.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias.

Insisto, señoría. En el acuerdo de Consejo de Ministros del pasado 28 de diciembre hemos declarado obligación de servicio público la relación Madrid-Mérida-Zafra-Huelva que transcurre, evidentemente, por el trayecto que usted está mencionando. Por tanto, se garantizan absolutamente los servicios ferroviarios en esa línea.

Hemos hecho un estudio de todas las relaciones —provinciales, supraprovinciales, intracomunitarias— analizando el índice de ocupación, porque nos parece que, en el proceso de reforma del servicio ferroviario que pretendemos llevar a cabo mejorando la eficiencia y la calidad del servicio, hay que identificar el índice de ocupación, las causas por la que tienen baja ocupación; a lo mejor es un problema de horarios y son inadecuados para la demanda de la población y lo tenemos que corregir; o puede ser que el tipo de trenes de material móvil que se pone es demasiado grande; en fin, hay muchas causas que nos pueden llevar a perfilar y a mejorar los servicios, pero, en todo caso, la línea ferroviaria entre Huelva y Zafra no está excluida de la obligación de servicio público y, por tanto, se va a mantener el servicio.

También es verdad —y usted lo ha apuntado respecto a la diputación y yo añadiría la comunidad autónoma— que aquellos trayectos que tengan naturaleza puramente regional en el ámbito de una diputación o una comunidad autónoma deben ser objeto de subvención, y estaremos encantados de hablar con la diputación o con la comunidad autónoma para estudiar aquellos trayectos que esas administraciones públicas consideren de interés especial para estudiar servicios ferroviarios que garanticen la movilidad.

En todo caso, como digo, el acuerdo de 28 de diciembre mantiene la declaración de obligación de servicio público de este trayecto, va a seguir financiándose con cargo a los presupuestos públicos, va a seguir garantizándose la relación ferroviaria y existen posibilidades de que con acuerdos con la diputación o con la comunidad autónoma se añadan adicionalmente aquellos servicios que se consideren necesarios. Nosotros hemos partido de una análisis minucioso y detallado de ocupaciones y de frecuencia para intentar optimizar el dinero que los españoles ponemos en Renfe para financiar relaciones ferroviarias que sean verdaderamente necesarias y demandadas por los ciudadanos.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LAS OBRAS QUE LA MINISTRA DE FOMENTO DICE HABER REALIZADO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA DURANTE EL AÑO 2012.

(Núm. exp. 681/000622)

AUTOR: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS OBRAS REALIZADAS EN EL TRAMO DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE VIGO (PONTEVEDRA) Y MADRID, POR CERDEDO, CON INDICACIÓN DE LA PROYECCIÓN DE LAS PARTIDAS PENDIENTES DESDE EL AÑO 2012 PARA LA PUESTA EN SERVICIO DE DICHA LÍNEA.

(Núm. exp. 681/000623)

AUTOR: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).

La señora PRESIDENTA: Preguntas números 622 y 623 de la senadora María de los Ángeles Marra Domínguez.

Tiene la palabra, senadora.

La señora MARRA DOMÍNGUEZ: Gracias, presidenta.

Buenos días, secretario de Estado de Fomento. Sean mis primeras palabras también de bienvenida a esta Cámara.

Traigo dos preguntas a esta Comisión de Fomento que están relacionadas con las obras, con las infraestructuras, que el Ministerio de Fomento viene desarrollando en la Comunidad Autónoma de Galicia. En particular me quiero centrar en las obras realizadas en la línea ferroviaria de alta velocidad entre Vigo y Madrid, por Cerdedo; unas obras que se han venido considerando prioritarias, con un importante apoyo, un importante impulso inversor por parte del anterior ministro de Fomento, el señor José Blanco, lo que ha posibilitado que en la actualidad, de los 617 kilómetros de la red de alta velocidad Madrid-Galicia, la mitad se encuentre en funcionamiento —me estoy refiriendo aquí a la conexión Madrid-Olmedo y a la conexión

Eje Atlántico-Ourense-A Coruña— mientras que la otra mitad se encuentra o bien, como saben, casi acabada, o bien, en obras. Así el tramo Olmedo-Zamora está prácticamente terminado; Zamora-Puebla de Sanabria estará finalizado el próximo año, según las previsiones del Gobierno; el tramo Puebla de Sanabria-Ourense está todo en obras o contratado o licitado; restan 17 kilómetros.

En cuanto a la entrada a la ciudad de Ourense, hemos tenido conocimiento por parte de la ministra de Fomento de que se ratificaba el compromiso de ejecutar dicha variante exterior para la entrada de la alta velocidad a la ciudad de Ourense, pero tenemos que hacer una primera pregunta. Le agradecería que en relación con ese último tramo que queda de entrada a la ciudad de Ourense concretara aquí fechas de proyecto, de licitación y de ejecución de obras.

Me quiero centrar principalmente, debido a que soy senadora por la provincia de Pontevedra, en la conexión Ourense-Vigo, por Cerdedo; una conexión cuyo proyecto original, según ha informado el Gobierno, ha sido objeto de modificación y se encuentra subdividido en tres tramos. En estos momentos, no hay aprobado ni proyecto básico, ni se ha procedido a licitación y adjudicación de dicho trazado y está pendiente, de acuerdo con la información del Gobierno, de la declaración de impacto ambiental.

Pero permítame, brevemente, que haga referencia a los tiempos, a los plazos. Tenemos conocimiento de que en abril de 2012 se decide por parte del Gobierno llevar adelante una modificación del estudio informativo del proyecto básico, —reitero, de la línea Ourense-Vigo, por Cerdedo—, se propone dicha modificación, se tardan seis meses y, debido a que es necesaria una declaración de impacto ambiental, se traslada al Ministerio de Medio Ambiente para que se le dé el visto bueno. Estamos a fecha de 25 de abril de 2012 y todavía no tenemos ninguna notificación por parte del Gobierno de en qué situación se encuentra este trazado.

Por ello —y finalizo, presidenta— es por lo que realizamos tres preguntas, que solicito sean respondidas con la mayor concreción posible. La primera es en qué situación se encuentra la declaración de impacto ambiental del nuevo trazado de conexión de alta velocidad Vigo-Ourense, por Cerdedo; la segunda, los plazos que maneja el ministro, con calendario de redacción, proyecto, licitación y adjudicación y, por último, qué plazo prevé el Gobierno para la finalización de dicho tramo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

EL señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias.

Señoría, como usted decía, el AVE es una infraestructura estratégica para todas las regiones que tienen ya la oportunidad de contar con ese modo de transporte ferroviario y también para el resto de España, en el que estamos trabajando para garantizar una conexión que genera vertebración territorial, cohesión social, y en este caso, para Galicia, como usted decía, es sin duda muy, muy, importante.

Cuando nosotros llegamos al Gobierno, en Galicia se habían invertido 483 millones de euros; nosotros, en el año 2012, ya hemos invertido más que todo lo que se había invertido en los años anteriores, y así lo estamos haciendo. Lo cierto es que en la línea de Olmedo-Ourense todavía queda una inversión pendiente de más de 4500 millones de euros que se irán aprobando progresivamente. Hemos licitado obras de plataforma por importe de 927 millones de euros; hemos licitado y adjudicado también las obras de la estación de Zamora; hemos adjudicado 1130 millones de euros en distintos trabajos que están pendientes de adjudicar. Por lo tanto, se han adjudicado 1927 millones de euros a lo largo del año 2012 en esa línea.

Por lo que se refiere al tramo Ourense-Vigo, por el que me pregunta usted en particular, para nosotros es una prioridad absoluta la continuidad de las obras de la alta velocidad a Galicia. El presidente del Gobierno, una de las pocas fechas que ha comprometido es que para el año 2018 estará la conexión de la alta velocidad de Portugal con Galicia. El tramo a Vigo desde Ourense está en ese contexto; es verdad que es el que está más atrasado, como usted bien conoce; los trámites asociados con la declaración de impacto ambiental están pendientes todavía de solventarse y, a partir de ahí, podremos continuar con el conjunto de actuaciones que permitan seguir avanzando.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra, senadora.

La señora MARRA DOMÍNGUEZ: Gracias, presidenta.

Secretario de Estado, no ha contestado a ninguna de las tres preguntas que le he formulado, a ninguna de las tres. Se las vuelvo a reiterar: necesito saber en qué situación se encuentra la declaración de impacto ambiental de ese nuevo trazado; qué plazos maneja el ministerio, con calendario, redacción, proyecto, licitación, adjudicación y qué plazo se maneja para la finalización de la obra. Reitero, llevamos prácticamente un año y medio y todavía desconocemos en qué situación se encuentra esa obra.

Agradecería también que cuando hablara del tramo hiciera referencia a Cerdedo, porque creemos que el Gobierno está intentando evitar hablar precisamente de Cerdedo porque no quiere hacer esa última infraestructura. Por favor, vuelvo a reiterarle que en la réplica me haga referencia a ese tramo Vigo-Ourense, por Cerdedo. Hace poco hemos tenido también conocimiento de que se está haciendo una línea que no llega a la estación de Santiago, sino que hace una especie de circunvalación en la estación de Santiago, con el objetivo de que el tren que venga de Madrid vaya hasta Santiago, no pare ni siquiera en esa estación y, a continuación, pase hacia Vigo y, por lo tanto, se deje de lado ese tramo, el tramo de Vigo-Ourense, por Cerdedo.

Quisiera saber si aquí, ahora, en esta comisión, se me puede comprometer por parte del ministerio que ese tramo se va a ejecutar y si, por favor, me puede contestar en qué situación se encuentra de acuerdo con las preguntas que le he planteado.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias.

Lamento si usted considera que no contesto a sus preguntas; no es mi intención, en absoluto. Al contrario, le intento dar los datos de las actuaciones que se vienen desarrollando y que son notablemente más intensas que las que se habían desarrollado en el pasado. Por lo tanto, nosotros intentamos licitar los proyectos, adjudicarlos, pagar lo que se certifica y, por tanto, ejecutar las obras y no simplemente decir lo que se cree que se va a hacer, pero luego no llevarlo a cabo.

La conexión en alta velocidad desde Madrid a Galicia forma parte no solamente de nuestro Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda sino que forma parte también de la propuesta de la Red básica transeuropea que el Gobierno ha enviado a Europa. Por lo tanto, malamente puede haber alguna ocultación, al contrario, hemos hecho expresamente su configuración dentro de la propuesta que el Gobierno de España ha presentado a la Comisión Europea. Como le digo, estamos licitando los tramos. Evidentemente, vamos progresando, vamos avanzando, y por eso —y luego tendré ocasión de referirme a ello— estuvimos en Orense la semana pasada hablando de la llegada de la alta velocidad a Orense, la integración en la ciudad y continuando con los tramos. El tramo de conexión entre Orense y Vigo por Cerdedo es el tramo que está más demorado en su tramitación, todavía hoy está en la fase de declaración de impacto ambiental. Esa declaración de impacto ambiental no corresponde al Ministerio de Fomento —como bien conoce—, hay otras autoridades que la tienen que llevar a cabo, por lo tanto, en cuanto obtengamos y se apruebe la declaración de impacto ambiental —yo no puedo calcular los tiempos de esa declaración de impacto ambiental; estamos tramitando un proyecto de ley que el Consejo de Ministros ha aprobado la semana pasada precisamente para acortar los tiempos, pues actualmente los tiempos de las declaraciones de impacto ambiental son enormes, son larguísimos, hay casos de muchos años, y no nos parece una mala práctica tomarse tanto tiempo para este tipo de actuaciones, que nos subordina toda la política de infraestructuras— se encargarán los estudios informativos, se encargarán los proyectos, se ejecutarán las obras, todo ello asociado con la referencia de que la alta velocidad llegará a Galicia en el año 2018 como ha comprometido el presidente del Gobierno.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DE CONTINUAR CON LAS ACTUACIONES, INICIADAS POR EL GOBIERNO ANTERIOR, DE MEJORA DEL PAVIMENTO DE LA AUTOVÍA A-52 EN LA PROVINCIA DE OURENSE.

(Núm. exp. 681/000532)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, que también forma parte de las que se han alterado para el orden de intervenciones por las razones que expuse al principio. La pregunta es la número 532, del senador don Miguel Fidalgo.

Tiene usted la palabra.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, señora presidenta, y también doy las gracias a la Mesa por permitirme poder compatibilizar esta actividad.

La pregunta que le formulo tiene que ver con las actuaciones en la mejora del pavimento de la A-52, en la provincia de Ourense. Le recuerdo que el Gobierno anterior puso en marcha diversas actuaciones en una vía como la Autovía de las Rías Baixas, que, después de veinte años de servicio, es necesario ponerla al día, debido al tráfico pesado y a las condiciones climatológicas que originan un deterioro muy grave, que hay que ir corrigiendo para mantener las mínimas condiciones de circulación y de seguridad. Varios tramos se acabaron, pero se observa que la entrada del nuevo Gobierno supuso la paralización de los tramos que quedaron sin terminar. Por tanto, hay unos tramos en muy buenas condiciones de circulación, de pavimento y de seguridad, y hay otros con verdaderos agujeros en la vía, que son un verdadero peligro para la circulación. La pregunta que le hago al Gobierno, sin mayor cuestión, es: cuál es la previsión para llevar a cabo estas actuaciones y garantizar la seguridad en las vías de comunicación, en la A-52 entre Benavente y Vigo.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Permítame, señoría, en primer lugar que rechace absolutamente que en ningún punto de la Red de Carreteras del Estado existen situaciones del pavimento que generen peligro a la seguridad vial; en absoluto, lo rechazo categóricamente. Ciertamente, una de nuestras obligaciones y de nuestras tareas es atender permanentemente a esas obras de conservación y de mejora por el desgaste natural que tienen los firmes. En concreto, en la A-52, en la Autovía de las Rías Baixas, en la provincia de Ourense, el Ministerio de Fomento ha actuado durante el año 2012 en algo más de 12 kilómetros de su longitud aumentando la rugosidad para mejorar la adherencia y evitar los deslizamientos en los puntos kilométricos 170 a 179; hemos hecho un refuerzo de firmes en los puntos kilométricos 112 al 114; hemos repuesto firmes en el enlace de la A-52 con la 525, y así también seguimos trabajando durante el año 2013, por lo tanto, con actuaciones continuadas, sucesivas en aquellos puntos kilométricos que tienen alguna circunstancia singular. Por consiguiente, en cuanto hay cualquier deterioro de la calidad del firme, lo atendemos, como saben, mediante un sistema de contratos de conservación integral que permanentemente actualizamos y al que dedicamos una parte importantísima del presupuesto del departamento y de la Dirección General de Carreteras, que, en concreto, por lo que se refiere a la provincia de Ourense durante este año, estamos hablando de más de 3 400 000 euros los destinados a todas estas actividades de conservación.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario.

Tiene la palabra el señor senador.

El señor FIDALGO AREDA: Muy brevemente.

Intervengo para decir que yo circulo por ahí todos los días; sé que el deterioro es evidente; conozco que hay tramos relativamente recientes que están ejecutados por el Gobierno anterior. Se refiere a la pavimentación completa, nueva de la vía, de todo, porque el deterioro era evidente después de veinte años. Que se haga una adecuación del pavimento sistemática y completa en diversos tramos que están

terminados y en otros que no están iniciados. Yo le pregunto si la pavimentación completa, sistemática y nueva de esos tramos donde no se ha hecho se va a realizar o no.

Nada más.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Señoría, como le decía, para nosotros es absolutamente prioritario el mantenimiento y la conservación de la Red de Carreteras del Estado, es uno de nuestros ejes de actuación permanente en cualquier etapa dentro del Ministerio de Fomento, siempre ha sido así y siempre se han dedicado recursos, y estoy seguro de que el Gobierno anterior así lo hizo. También lo está haciendo este Gobierno, que durante el año 2012 ha destinado a la conservación y mantenimiento de la red viaria en la provincia de Orense un importe total de 8,7 millones de euros, lo cual supuso que asignamos incluso más recursos de los que en el presupuesto inicial tenía la provincia de Orense, porque con la Demarcación de Carreteras vimos la importancia de mantener la A-52 en las condiciones adecuadas.

Por otra parte, en Orense, en el año 2013 también vamos a hacer frente al pago de obligaciones de ejercicios anteriores; vamos a hacer efectivas una serie de deudas que teníamos en años anteriores. Por lo tanto, de nuestro presupuesto, que lógicamente está ajustado a las limitaciones de la política presupuestaria general del Gobierno, no solamente nos dedicamos a hacer nuevas infraestructuras, mantenimiento y conservación de las actuales —como le estoy indicando—, sino que lamentablemente también tenemos que dedicar parte de nuestras capacidades al pago de deuda de ejercicios anteriores, lo cual minimiza y reduce en alguna medida los recursos. En todo caso, lo que le puedo asegurar una vez más —y usted como usuario de la A-52 sabrá la calidad de la autovía; yo también, sin ir más lejos, este viernes pasado pude transitar por ella en un recorrido importante— es que es una autovía que está en un buen estado de conservación, en la que se actúa permanentemente, en la que se atienden las dificultades que surgen por el estado de envejecimiento del firme, y a la que estamos prestando atención permanente.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES DEL GOBIERNO PARA MANTENER LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL EN LA LÍNEA OURENSE-PUEBLA DE SANABRIA (ZAMORA) Y EVITAR LA SUPRESIÓN ANUNCIADA.

(Núm. exp. 681/000533)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pregunta número 533, del senador Fidalgo.

Tiene la palabra su señoría.

El señor FIDALGO AREDA: Esta pregunta tiene relación con la supresión del servicio ferroviario entre Ourense y Puebla de Sanabria, que entra, evidentemente, en las políticas de recorte de servicios en el ferrocarril, y hay otros servicios en Galicia cuyos recortes afectan muy gravemente a nuestra provincia, en concreto, el Ourense a Santiago, que ha sufrido un recorte de casi el 40% de los servicios existentes en este momento. Pero, en este caso, la pregunta tiene que ver con el servicio Ourense-Puebla de Sanabria, que comunica dos provincias, comunica varias comarcas que no tienen otra alternativa: comunica la comarca de Viana con Puebla de Sanabria, con la comarca de Verín, con la comarca de la Línea y con el área metropolitana de Ourense. Evidentemente, en las cercanías de Ourense parece que se hace necesario la potenciación de un transporte de Cercanías y la potenciación del ferrocarril como una alternativa de comunicación en el área metropolitana. Pero la mejora y la potenciación de los servicios por ferrocarril de transporte de viajeros no pasa ni puede pasar por suprimir servicios; habrá que adecuarlos, habrá que mejorar horarios, habrá que mejorar la oferta, habrá que mejorar los precios, habrá que fomentar su uso, pero en colaboración con las distintas administraciones. De hecho, esta línea existía antes con subvención de la Xunta de Galicia, con Gobierno socialista en la Xunta y con Gobierno socialista en Madrid y, al ganar el Partido Popular en la Xunta, retiró la subvención, pero el Gobierno socialista en Madrid mantuvo el servicio. Por eso no entendemos cómo ahora se retira el servicio y se pretende vender

como alternativa la creación de un servicio de autobús —el que conozca el territorio sabe que es inviable recorrer las distintas estaciones; en ferrocarril, una línea que lleva dos horas podría llevar cuatro o cinco horas—. Es absolutamente inviable e impracticable.

Por lo tanto, le pedimos al Gobierno que reconsidere su decisión en relación con la recuperación de estos servicios, sobre todo los que afectan a provincias con problemas de despoblamiento, provincias rurales con unas tasas de desarrollo muy bajas y que tienen necesidades debido a su envejecimiento y a otra serie de circunstancias de carácter social. Esos habitantes merecen también disponer de servicios de calidad, en una sociedad justa.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Como he tenido ocasión de comentar, y seguramente en alguna otra pregunta a lo largo de la sesión de esta mañana volveremos sobre ello, en el Ministerio de Fomento hemos trabajado en un plan de racionalización de los servicios ferroviarios de media distancia convencional y lo hemos hecho con la información propia de Renfe lógicamente —el operador público— y en coordinación con todas las comunidades autónomas para identificar la realidad actual, cuál es la situación actual de nuestros servicios ferroviarios, cuál es el grado de ocupación, cuál es el impacto real que generan en el territorio y en la sociedad desde un enfoque multimodal, como nos corresponde en el ámbito de la política de transporte del departamento.

Tenemos la oportunidad de contar en nuestro país con una red de infraestructuras viarias de alta calidad, como acabo de mencionar anteriormente en relación con la A-52, y existe un modelo concesional de transporte de viajeros por carreteras que también genera una oferta de servicios a los ciudadanos. Por lo tanto, nos parece que, para hacer un análisis realista de la situación y de la demanda de los ciudadanos, hay que tener ese enfoque global.

Le aseguro que no seguimos un planteamiento basado solamente en criterios económicos sino que también atendemos a criterios sociales e incluso medioambientales, que seguramente su señoría compartirá con nosotros, para evaluar el impacto del ferrocarril y del transporte por carretera. Por tanto, intentamos mantener una visión integral de todas estas cuestiones.

Después de analizar todo ese conjunto de circunstancias es cuando concluimos que a partir de un cierto umbral de aprovechamiento de los servicios ferroviarios, que hemos situado en torno al 15, al 20%, es más eficiente el transporte por ferrocarril que el transporte por carretera, pero, por debajo de ese umbral, el índice de ocupación de los servicios ferroviarios, el índice de utilización de la infraestructura y de las propias estaciones —en las que en muchas no se sube ni se baja nadie al cabo de un día—, parece razonable optimizar los recursos públicos que asignamos a este modo de transporte.

Eso es lo que estamos intentando hacer de manera integral, coordinado con las comunidades autónomas, garantizando en todo caso las oportunidades —que es un concepto que hemos intentado acuñar— de transporte de los ciudadanos. Las oportunidades se hacen a través de relaciones ferroviarias punto a punto o de mayor longitud que pasan por esos puntos, como antes mencionaba también en el caso de la provincia de Huelva.

Por lo tanto, lo que estamos haciendo en ese contexto es garantizar la movilidad de los ciudadanos en el área de la provincia de Orense y también en su conexión entre Orense y Puebla de Sanabria, que es donde esa relación particular tiene menor ocupación. Pero hay otras alternativas, entre ellas, la relación ferroviaria entre Madrid y Orense, que, evidentemente, pasa por Puebla de Sanabria y garantiza la movilidad ferroviaria, además del transporte por carretera de viajeros.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor secretario de Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 155

25 de abril de 2013

Pág. 15

– PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES LLEVADAS A CABO Y PREVISTAS PARA EL INICIO DE LAS OBRAS DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-76 COMPRENDIDO ENTRE OURENSE Y PONFERRADA (LEÓN).

(Núm. exp. 681/000554)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta número 681/000554.

Tiene la palabra el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, señora presidenta.

En este caso, le pregunto por la A-76. Como se sabe, esta autovía es la que debe comunicar la capital de la provincia, Ourense, con la comarca de Monforte —en la provincia de Lugo—, con la comarca de Valdeorras —que pertenece a la provincia de Ourense— y con la provincia de León a través de Ponferrada, El Bierzo, que es un territorio que a lo largo del tiempo ha sufrido serias dificultades de comunicación.

La comarca de Valdeorras, que es la voz que quiero trasladarles, tiene un potencial económico importante, y no solo eso, es una realidad económica importante porque aporta al PIB de la provincia de Ourense un porcentaje importantísimo, basado en la exportación de la pizarra como un producto con un gran valor económico, que crea muchísimo empleo, además de la producción de los vinos, de energía y de otra serie de valores y potencialidades.

La comunicación se desarrolla en este momento a través de la N-120. El Gobierno anterior llevó a cabo actuaciones homogéneas de mejora a lo largo de distintos puntos del trazado, pero está absolutamente paralizada la continuación de esos trazados, que se dedican ahora nada más que a bachear.

Recientemente, el cierre del túnel que comunica Valdeorras con El Bierzo debido a la aparición de unas grietas en uno de los túneles hizo patente que no hay una alternativa viable porque la N-536 mantiene prácticamente el trazado y las condiciones del siglo XIX —de hecho, es también una vía utilizada por muchos de los camiones que transportan pizarra—, de manera que esa comarca quedó sin la garantía del derecho a comunicarse con el resto de los territorios, y creo que esa comarca y sus habitantes tienen el mismo derecho a ser considerados y a desarrollarse que el resto de territorios y a salir de esa marginación secular a la que se han visto condenados.

Es verdad que ha habido polémicas de carácter partidista sobre el trazado y algunas otras que, en estos casos, no provocan más que retrasos en infraestructuras y en actuaciones necesarias.

La señora PRESIDENTA: Vaya terminando, senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: De acuerdo.

Algunas administraciones han retrasado en la tramitación ambiental la gestión de esta infraestructura. Por ello le quiero preguntar cómo está esa gestión en este momento, teniendo en cuenta que el Pitvi ya ha sido aprobado.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Como recordará, señoría, en mi comparecencia anterior en esta comisión, el pasado 27 de junio, hablamos de la A-76 y de su situación. Lo cierto es que cuando llegamos al Gobierno en diciembre-enero del año pasado, la Autovía Ponferrada-Ourense se encontraba en fase de estudio informativo y tenía, como usted apuntaba también, algunas dificultades de carácter técnico para obtener la declaración de impacto ambiental favorable. Por ello, para desbloquear el expediente y su tramitación administrativa, hemos revisado el trazado y hemos tratado de minimizar la afección al Parque Natural de la Serra da Enciña da Lastra, que es el elemento que estaba bloqueando esa situación. Para ello, trabajamos con la Dirección Xeral de Conservación da Natureza y hemos mantenido reuniones con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente precisamente para garantizar que la solución sea medioambientalmente aceptable y, por lo tanto, que vayamos a obtener por fin la declaración de impacto ambiental, que, como bien saben, es el paso previo para, a partir de ahí, poder continuar con el proyecto.

En eso estamos, de hecho, como les decía, en las últimas semanas hemos mantenido reuniones con el Ministerio de Medio Ambiente. Por tanto, el Ministerio de Fomento ha incluido esta autovía, esta infraestructura por primera vez en la planificación del Ministerio de Fomento —porque antes no estaba— en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, que presentó la señora ministra ante esta comisión el pasado 26 de septiembre. Así, pues, vamos a ir avanzando en esa dirección una vez que se hayan despejado —confío— los aspectos medioambientales que tenían bloqueada la actuación.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Tiene la palabra el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Señor secretario de Estado, en el anterior PEIT ya quedaba reflejada esta infraestructura aunque, evidentemente, está sin realizar.

Me alegro de que figure en el Pitvi que ha realizado este Gobierno y me gustaría que me indicara en qué condiciones está y cuáles son las previsiones. Asimismo, respecto a la redacción del proyecto, me gustaría que nos indicara cuál es la previsión sobre su posible licitación, sobre los tiempos y cuál es la previsión del Gobierno sobre cómo debería hacerse, si debería licitarse por tramos, si hay algún tramo preferente, si es preferible elaborar un único contrato que a lo mejor lleve consigo la realización de un contrato en colaboración público-privada, ejecución y mantenimiento, o qué otras fórmulas valora el Gobierno para su ejecución.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señoría.

Insisto en que para nosotros constituye una vía prioritaria y, por ello, hemos propuesto también su inclusión en la Red Transeuropea de Transporte, que elevamos a la Comisión Europea el año pasado. Por lo tanto, creo que ponemos bien de manifiesto la importancia y la prioridad que le damos. En este sentido, coincido en que para la comarca de Valdeorras tiene una relevancia estratégica contar con una buena vía de comunicación que permita la salida de materiales como la pizarra, el vino, etcétera y en que las recientes obras en el túnel tuvieron una incidencia importante sobre la comunicación, de ahí la necesidad de llevar adelante esta actuación.

Actualmente hemos consensuado un trazado, lo cual es importante porque nos garantiza que no vamos a tener ningún informe desfavorable en ninguno de los tramos de la autovía, ni siquiera en el que corresponde al tramo Monforte-Orense, que, como usted bien sabe, Peares es una zona especialmente compleja, en la conexión entre el Sil y el Miño, y lo que hemos trabajado en el Ministerio de Medio Ambiente nos ha permitido presentar una propuesta que pensamos que va a tener una declaración de impacto ambiental favorable en un plazo razonablemente corto.

Nosotros, incluso, en el presupuesto del año 2013 hemos previsto una partida para poder iniciar los proyectos al minuto siguiente de tener la declaración de impacto ambiental. Por lo tanto, estamos en condiciones de iniciar esos proyectos con carácter inmediato en cuanto se apruebe la declaración de impacto ambiental, que, como digo, es una variable que no depende del departamento, por lo que me resulta difícil planificar su puesta en marcha. En cuanto se autorice, tendremos preparada la dotación presupuestaria para acometer los proyectos. Reconozco que no tenemos ahora mismo identificado si es mejor, desde el punto de vista técnico, hacerlo por tramos o por la totalidad de la extensión de la autovía y, a partir de ahí, cómo haremos la adjudicación, si será por el método presupuestario tradicional o si iremos a algún método de financiación, a los métodos alemanes de pago a la finalización de la infraestructura. Ojalá seamos capaces aquí de introducir algún elemento de colaboración público-privada —como saben, queremos acrecentar la colaboración público-privada en nuestro modelo de gestión de infraestructuras.

Me parece que esto es todo lo que puedo decir sobre ese tipo de decisiones, más allá de poderlas valorar en este momento. No obstante, estaremos encantados de recibir aportaciones desde el propio territorio, que es donde se conocen mejor las circunstancias, y estaremos abiertos a considerarlas. Insisto en que estamos a la espera de que se apruebe la declaración de impacto ambiental y en que ya tenemos

la dotación presupuestaria para el año 2013; si se produce en los próximos meses, volveremos a encargar los proyectos constructivos este mismo año.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LA PREVISIÓN DEL GOBIERNO CON RESPECTO A LA LICITACIÓN Y CONTRATACIÓN DEL TRAMO DE LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD PRÓXIMO A LA CIUDAD DE OURENSE.

(Núm. exp. 681/000555)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, también del senador Fidalgo. Pregunta número 681/000555.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor FIDALGO AREDA: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, esta pregunta tiene ya una antigüedad en la Cámara y recientemente formulé a la ministra una parecida.

Tiene que ver con la licitación del último tramo de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia. De 600 kilómetros, que tienen un coste aproximado de 13 000 millones de euros, quedan pendientes de licitar 17 kilómetros, y hablamos de alrededor de 400 millones de euros. Según las previsiones y lo acordado con Galicia, la alta velocidad debería llegar a Galicia en el año 2015, más o menos, y yo veo intencionalidad en el retraso en licitar este tramo a fin de afectar a la ejecución del resto de funcionamiento de la línea de alta velocidad porque, evidentemente, la condiciona.

Desde luego, aprovecho la ocasión para también cuestionarle algunos tramos, como aquellos que pueden favorecer el acortamiento de tiempos y la utilización de muchos tramos que ya deberían estar terminados. Tal es el caso del tramo Olmedo-Zamora, casi 100 kilómetros que deberían estar funcionando a finales de 2012, y para el año 2014 debería estar funcionando el tramo Zamora-Puebla de Sanabria. En este momento le planteo nuestra preocupación porque este último tramo esté sin licitar. Es verdad que se suscitaron cuestiones al margen de esta cuestión y que hubo intentos para que no se hiciera la variante exterior de la ciudad, de forma que el AVE atravesara y cortara la ciudad. Por fin parece que la ministra ha descartado esa posibilidad y ha apostado por lo que le piden la ciudad, la provincia y las instituciones, que es que se haga el trazado de la variante exterior. Pero ahora se ha introducido un nuevo interrogante, que es la terminación de la estación. Yo creo que el ministerio debe promover un acuerdo institucional respetando las posiciones de las instituciones, de la ciudad y de la provincia para poner en servicio estas instalaciones cuanto antes y dejar de jugar a los retrasos.

En ese sentido, le pregunto cuáles son las previsiones de puesta en servicio de esta infraestructura, en concreto del primer paso, que es la licitación de la variante exterior y de la estación. Por lo tanto, me interesa saber el grado de cumplimiento de las previsiones respecto a la puesta en servicio de esta infraestructura en la que la Administración del Estado y todos los ciudadanos hemos invertido tanto dinero.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, señora presidenta.

Lamento que se haya demorado tanto la oportunidad de poder contestar a su pregunta, pero es cierto que el azar ha generado una oportunidad de actualización perfecta por cuanto que la semana pasada nos hemos reunido la ministra, yo mismo, los presidentes de Adif y de Renfe y el secretario general de Infraestructuras con el alcalde de Ourense y con el *conselleiro* de la Xunta de Galicia para abordar precisamente esta infraestructura.

Seguimos trabajando, como antes he mencionado, en el desarrollo de la línea de alta velocidad a Galicia, en particular, ahora, en el análisis y en el desarrollo de soluciones para el último tramo, en la llegada a Ourense, concretamente en el tramo que va desde Taboadela hasta Ourense, lo que se ha denominado la variante exterior.

Hemos comprometido absolutamente la voluntad del departamento en llevar adelante el proyecto en ese trazado. En este momento por parte de Adif se están desarrollando los proyectos para llevar adelante esta actuación. Hemos planteado que esta actuación es muy cara, y lo es porque se hacen túneles y viaductos, lo que supone un alto coste de actuación. Pero se han revisado algunas de las características técnicas, lo que nos va a permitir, tanto entre Taboadela y Seixalbo como entre Seixalbo y la ciudad de Ourense, llegar con doble vía y en ancho UIC y dando solución también a las mercancías, que tan importante resulta por la ubicación de una planta industrial bien conocida por todos en ese tramo, lo cual nos obliga a mantener la traza actual de la vía de mercancías.

En todo caso, el compromiso para el trazado de la llamada variante exterior es firme. Los proyectos están en marcha, se están elaborando en este momento —Adif los ha encargado a dos consultoras externas que están trabajando en ello— y, a partir de ahí, continuaremos con la licitación. Todo ello va encaminado, una vez más, a garantizar la alta velocidad en Galicia en el año 2018.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Tiene la palabra, senador.

El señor FIDALGO AREDA: Muchas gracias, señora presidenta.

Le he planteado alguna cuestión que yo considero importante para su entrada en funcionamiento como es la terminación. Quizá requiera de otra iniciativa en otro momento, pero, como nos vemos una vez al año, quiero aprovechar.

Me ha quedado sin solventar el tema de la estación.

Creo que en el diálogo entre administraciones debe prevalecer, en primer lugar, el respeto a quienes representa cada institución. Creo que en las relaciones institucionales no deben prevalecer los partidismos y la lealtad, sino la verdad. En este sentido, considero que no pueden ir dándose cifras que no son reales y que luego se rebajan, no se puede andar con juegos de este tipo.

La estación de la ciudad de Ourense es la estación-entrada de la alta velocidad en Galicia. Tiene ese carácter y, por tanto, prelación con respecto a todas las demás estaciones de alta velocidad. El coste es realista y muy bajo, comparándonos con Santiago desde luego, pero también con A Coruña o Vigo, ciudades que también han de tener servicios adecuados.

El coste de la estación se financia a través de recalificaciones de la gran bolsa de suelo que tiene Adif y el coste más importante no es para la estación, es para diversas actuaciones que tienen que ver con la entrada de la alta velocidad en ese barrio, en esa zona, y la nueva variante que obliga a realizar unas actuaciones de integración. Ese es el coste y no se puede jugar con eso. En ese sentido yo sé que hay heridas del pasado con algunas cuestiones que se suscitaron —alguien prometió que iba a ser soterrada la entrada del AVE y ahora se ve que no se puede hacer; por decirlo de alguna manera, metieron la pata—, pero esas cosas hay que superarlas y de alguna forma intentar resolverlo en el marco de unas relaciones institucionales correctas y honestas.

Nada más.
Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Estoy absolutamente de acuerdo con usted. Este tipo de integraciones de la obra ferroviaria en las ciudades tiene que pasar necesariamente por el acuerdo entre las administraciones afectadas, que generalmente son la del Estado, la local y la autonómica, con independencia de la composición política que en cada caso pueda concurrir. Fíjese, me cuesta recordar alguna actuación a la que hayan asistido, por la Administración del Estado, la ministra, el secretario de Estado, el secretario general, el presidente de ADIF o el presidente de Renfe, como ocurrió el viernes pasado con el alcalde de Orense y con el conselleiro de la Xunta, para buscar una concertación que no se había producido en el pasado. Como usted sabe, en el protocolo de colaboración firmado anteriormente se había excluido a la Xunta de Galicia y se estaba dejando de lado una parte tan importante como es la intermodalidad, la identificación de la estación de autobuses que debía formar parte de esa estación urbana tan importante para Orense y para la entrada de la alta velocidad en Galicia. Por nuestra parte, hicimos una presentación específica de cómo debe ser la estación, que debe adecuarse sin duda a la capacidad financiera de los promotores, de las

administraciones públicas. La capacidad de aprovechamiento de suelos genera financiación suficiente, pero el precio de los suelos se ha devaluado considerablemente, como sabemos, y eso ha provocado que muchas operaciones de integración urbana en las ciudades se hayan venido abajo generando un gran déficit, de modo que queremos ser muy realistas. Ayer mismo me dirigí al alcalde de Orense pidiéndole que nos envíe una serie de informes de impacto en la ciudad que nos dijeron que habían elaborado él y la concejala de urbanismo, para convocar reuniones de colaboración entre las tres partes durante las próximas semanas y seguir trabajando. Eso nos llevará a definir una estación adecuada a las necesidades ferroviarias, adecuada a la situación urbana, que permita, si no un soterramiento, que es inviable en estos momentos, sí el cubrimiento de las vías que genere un aprovechamiento superior en más de 500 metros hasta la llegada a la estación.

Creo que el planteamiento durante la última reunión fue de absoluta colaboración, de participación de las tres administraciones en la financiación de la infraestructura, porque ya no hablamos de la variante, sino de la propia estación, y hay que definir perfectamente la financiación de la actuación para hacer una estación adecuada, con la calidad de servicios y la calidad ferroviaria que la ciudad requiere.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LOS CONTENIDOS DE LOS ACUERDOS FIRMADOS DURANTE EL AÑO 2012 CON PORTUGAL QUE AFECTAN A LA MEJORA DE LAS COMUNICACIONES CON LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA, CON INDICACIÓN DE LAS ACTUACIONES PUESTA EN MARCHA.

(Núm. exp. 681/000638)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LOS NUEVOS PEAJES PUESTOS EN MARCHA EN LA COMUNICACIÓN DE PORTUGAL CON LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA, CON INDICACIÓN DE LAS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS ESTIMADAS Y SU AFECCIÓN A LOS DISTINTOS SECTORES DE DICHA COMUNIDAD.

(Núm. exp. 681/000644)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a las siguientes preguntas, en este caso también del senador Fidalgo, que agrupa dos preguntas en su intervención: la 638 y la 644.

Tiene usted la palabra.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, señora presidenta.

Estas dos preguntas agrupadas tienen que ver con una cuestión concreta. En primer lugar, le solicité al Gobierno que nos explicara cuáles son los acuerdos en materia de comunicaciones entre Galicia y el norte de Portugal desarrollados con este país, qué actuaciones concretas se van a llevar a cabo y en qué plazos, cuáles tienen éxito y cuáles se ven frenadas. Se trata de que las necesidades de comunicación en la euroregión Galicia-norte de Portugal no se vean afectadas, y para eso necesita esas infraestructuras que afectan al transporte de viajeros por ferrocarril y que no pueden demorarse. No puede ser que haya una frontera real de comunicación entre dos regiones europeas como la que hay en este momento, que hace imposible el tránsito normal por ferrocarril. Quisiera saber si hay proyectos, plazos y compromisos. Lo mismo le pregunto sobre el transporte de mercancías, las comunicaciones por carreteras y la colaboración portuaria; en definitiva, sobre la colaboración en materia de comunicaciones entre Galicia y el norte de Portugal.

La otra pregunta se refiere al sistema de peajes implantado en Portugal. El Gobierno me ha contestado que Portugal es un país soberano. Eso ya lo sabía, pero añadido que estamos en la Unión Europea y no puede haber medidas unilaterales que impidan la libre circulación. Y esta medida daña gravemente la economía de la euroregión Galicia-norte de Portugal, daña al norte del Portugal, daña a Galicia. Yo le había preguntado al Gobierno si tiene medido a qué sectores afecta, cuál es el coste de esas afecciones y cuándo vamos a solucionar eso. Hace un año, señor secretario de Estado, me contestó que se iba a hacer un plan piloto. Después de un año, ya no se aguantan más planes piloto, que hay que poner en servicio en toda la frontera entre Portugal y España la plena y libre circulación. Tiene que permitirse forma de pago habitual, la que nos permite comprarnos el periódico o cualquier otra cosa: la tarjeta u otros

sistemas de pago. Ha pasado un año, señor secretario de Estado; espero no tener que preguntar dentro de otro año cuál es la solución a este problema.

Muchas gracias por todas las respuestas que ha realizado. Le ruego que me conteste, porque renuncié al segundo turno.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fidalgo.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Pues acumulo yo también mis intervenciones para contarle todas conexiones del norte de Portugal con Galicia. En primer lugar, tenemos magníficas relaciones con el Gobierno portugués, la comunicación es fluida; mantuvimos reuniones bilaterales en mayo del año pasado y este mes, abril, nos hemos reunido dos veces con un representante del Ministerio de Economía, con el secretario de Estado de Transportes y de Infraestructuras. Yo mismo, el viernes pasado, que estuve en Orense, estuve por la mañana en Valença, en una reunión orientada a la mejora de la gestión de los peajes. Lo cierto es que, desde el año pasado, los dos Gobiernos vienen insistiéndoles a los operadores privados en que garanticen la facilidad de comunicación de los ciudadanos o conductores que van con sus vehículos particulares del sur de Galicia al norte de Portugal.

Ha habido una experiencia piloto, usted la mencionaba. Los resultados han sido bastante positivos. Ha habido más de 30 000 casos en los que se han utilizado los dispositivos electrónicos y han sido reconocidos por el operador Via Verde, de Portugal. Ha habido 50 reclamaciones —creo recordar de memoria—, o sea un porcentaje mínimo. Lo cierto es que el objetivo, la interoperabilidad de los dispositivos electrónicos, está prácticamente garantizado, y hay un compromiso para que, en la próxima cumbre hispano-lusa, que se celebrará a mediados de mayo, los presidentes puedan anunciar ya definitivamente la interoperabilidad absoluta. Además, adicionalmente, para aquellas personas que no son usuarios de los sistemas electrónicos de pago de peaje —o como se denominen en cada caso—, Portugal ha establecido en la entrada de las nuevas autovías con pago unos sistemas que denomina *easy tool* —yo estuve visitando una de las estaciones—, donde, mediante un pago con tarjeta, se habilita una especie de cuenta abierta en la que durante un mes se facturan los servicios efectivamente realizados. Estamos hablando con el Gobierno portugués para hacer una buena campaña de comunicación, para que los ciudadanos, los usuarios, sepan cómo funcionan las cosas y se eviten sorpresas como las que han podido suceder en el pasado, de que alguien, sin querer, incumpla la ley porque se ha metido en una autovía de pago sin saberlo, porque no había barreras, como pasa en España, donde uno llega al peaje, se para, paga y continúa. Allí, como el sistema es *free flow*, hay que tener habilitado, o bien el dispositivo con el sistema de interoperabilidad, cuyo funcionamiento estará garantizado durante las próximas semanas, o bien usar los sistemas *easy tool*.

Además, para todas las interconexiones, mantenemos reuniones permanentes de las comisiones transfronterizas con Portugal. Sobre el transporte por carreteras o por los puentes internacionales, que como saben son de gestión compartida, hay actuaciones de mejora de flujos y de las infraestructuras en el sentido de las obras que sea necesario llevar a cabo. Y nos importa mucho —usted lo mencionaba— la conexión ferroviaria. La conexión ferroviaria actual entre Vigo y Oporto, por ejemplo, es de baja calidad en tiempos y en frecuencias. Renfe y Comboios de Portugal están trabajando para establecer unas relaciones entre Vigo y Oporto que eviten, en primer lugar, paradojas como las que se producen ahora, que van dos maquinistas, uno portugués y otro español, para cambiarse a mitad de trayecto, porque no tenemos reconocimiento de licencias; parece bastante sorprendente que hagamos hoy en día estas cosas. Estamos mejorando, asimismo, la electrificación de la línea de la parte española, y hay un compromiso para mejorar el material móvil, el tipo de coches, y en la próxima cumbre hispano—portuguesa, del 13 de mayo, vamos a intentar alcanzar un acuerdo sobre algún trayecto más directo entre Oporto y Vigo que mejore los tiempos.

Con todo ello, estamos garantizando que las conexiones ferroviarias y por carretera, y también a través de las autopistas de peaje, que ha decidido tarificar el Gobierno de Portugal, en el contexto de su política económica, sean de uso fácil para todos los ciudadanos, en particular para todos aquellos ciudadanos españoles de la euroregión que tienen un flujo permanente de tránsitos, de modo que los

hagan con facilidad y no encuentren dificultades, bien por los sistemas de peajes, o bien porque los sistemas ferroviarios no tienen la calidad deseada.

La señora PRESIDENTA: Muchísimas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LOS MOTIVOS DE LA REDUCCIÓN DE CONEXIONES FERROVIARIAS CON SALAMANCA, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES DE FUTURO.

(Núm. exp. 681/000233)

AUTOR: DIEGO CASTELLANOS, MARÍA ELENA (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pregunta número 233, de la senadora doña María Elena Diego Castellanos. Tiene usted la palabra, senadora.

La señora DIEGO CASTELLANOS: Gracias, señora presidenta.

Bienvenido, secretario de Estado. Mi pregunta es del 18 de junio del año 2012. Debí de tener mala suerte, porque coincidió con el día en que usted vino en junio de 2012. No obstante y desgraciadamente, no he tenido que retirarla. Y digo desgraciadamente porque, cosas del azar, señor secretario de Estado, dentro de tres días se va a producir —si usted no me dice hoy lo contrario— el cierre de algunos horarios en una línea de Salamanca a Ávila, y se ejecutarán una serie de decisiones que van a llevarse por delante la base de mantenimiento que existe en Salamanca —35 familias salmantinas perderían su puesto de trabajo— y los servicios logísticos de ADIF, por lo que 13 familias más perderían su puesto de trabajo.

Cuando presenté esta pregunta lo hice para saber por qué se suprimían una serie de trenes directos a Salamanca. Esa supresión ya se produjo. Mi pregunta, que desgraciadamente —como digo— sigue viva, era: ¿Existen previsiones para cerrar más líneas, cancelar horarios de trenes o espacios de trabajo, como este espacio logístico o el centro de mantenimiento de Salamanca? Espero que el azar haga que me dé usted buenas respuestas, y no tenga que volver a Salamanca diciendo que vamos a perder más trenes, porque hemos perdido ya muchos.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Es cierto que su pregunta tiene ya casi diez meses y que, sin embargo, es de plena actualidad, porque el 28 de diciembre el Gobierno aprobó un acuerdo en el Consejo de Ministros, como decía antes, por el que se establecían los servicios ferroviarios que iban a seguir siendo financiados como obligaciones de servicio público en la red de media distancia convencional.

Para llegar a ese punto, hicimos un análisis minuciosísimo y complejo de toda nuestra red ferroviaria con las comunidades autónomas. Por lo tanto, trabajamos con la Junta de Comunidades de Castilla y León, con la Consejería de Transportes e Infraestructuras, para diseñar el plan que estableciera las relaciones ferroviarias que debían mantenerse, garantizando en todo caso la movilidad de los ciudadanos y la movilidad de las mercancías también, aunque en este caso nos referimos solamente al transporte de viajeros. Como sabe, se han declarado como obligaciones de servicio público las relaciones que tienen origen o destino en Salamanca-Madrid, Ávila-Salamanca, Salamanca-Palencia, Salamanca-Valladolid y Salamanca-Valladolid-Zaragoza. Una red intensa de relaciones ferroviarias que garantizan la continuidad de los servicios ferroviarios.

Por lo que se refiere a los talleres y unidades de mantenimiento de ADIF y de Renfe, estamos en un proceso de reestructuración. Nos hemos encontrado con estructuras ineficientes, con un déficit muy alto de explotación. En el intento razonable de que los servicios públicos sean eficientes, garantizando a la vez la calidad del servicio y el empleo en el sector, trabajamos con las organizaciones sindicales para rediseñar toda una estructura de planes en el ámbito del transporte de mercancías, del de viajeros y de talleres de Renfe. Como saben, incluso hemos planteado que se constituya una sociedad *ad hoc* para las áreas de mantenimiento que tienen una unidad de negocio muy singular y que, por lo tanto, justificarían una unidad organizativa específica. En eso trabajamos; no hemos tomado todavía una decisión.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora Diego.

La señora DIEGO CASTELLANOS: Gracias, señora presidenta.

Bien, secretario de Estado, acaba de decir, y dijo al contestar a mi compañero anteriormente, que en esa comisión en la que decidieron si eran o no viables algunos de los viajes, si eran considerados de servicio público, que se garantiza la movilidad de todos los ciudadanos en todas las provincias. Pero eso no va a ocurrir en Salamanca si dentro de tres días se suprimen los horarios de las líneas que van de Salamanca a Ávila o de Ávila a Salamanca. No lo digo yo, se lo dicen los alcaldes, tanto del Partido Popular como del Partido Socialista, que se reunieron hace un par de días y manifestaron públicamente que estaban completamente en contra de la supresión de estos horarios. Además, pusieron de manifiesto una cuestión que es importante: que hay algunos pueblos que se quedarían sin ningún tipo de transporte público; y eso, le pido aquí, señor secretario de Estado, que lo revise. No se puede tratar igual a los desiguales. Si emplean un tanto por ciento, entre el 10 y el 15%, para determinar que un servicio sea considerado como público y se mantenga, tienen ustedes que aceptar también que las características de la población no son las mismas en unas provincias que en otras. Y no solo por el tamaño de la población, que, si es pequeño, supone que el porcentaje de usuarios de los servicios será menor; sino por algo mucho más grave: la mayoría son personas mayores, son personas con graves problemas de movilidad, son personas que históricamente se han movido de un pueblo a otro sin coche, porque no conducen.

Termino, señora presidenta. Le pido, por tanto, que lo revise. Además, hay una moción del Ayuntamiento de Salamanca, del Partido Socialista y del Partido Popular, que rechaza absolutamente —la tengo aquí— la supresión de todas estas líneas. Por lo tanto, le pido aquí que a ese tanto por ciento se le añada un punto de humanidad, y se tengan en cuenta las características de la población que necesita ese transporte público.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Le aseguro que en el estudio que hemos efectuado de manera minuciosa, durante muchos meses, en colaboración con las comunidades autónomas y con la participación de los ayuntamientos, no se ha usado un planteamiento mercantilista —por decirlo de alguna manera— o puramente económico, sino que se han tenido en cuenta todos los aspectos sociales. Coincido con usted en cuáles son las demandas de la población, en el tipo de población de que se trata, en cuál es el tipo geográfico, con la dispersión poblacional, por ejemplo, y una serie de características que no son iguales en todo el territorio, de modo que el transporte ferroviario adquiere un protagonismo singular. Esa es una pieza muy importante. Así que, en paralelo, proponemos la visión intermodal, que tiene que formar parte de nuestro análisis de las redes de transporte. Hay que identificar, por tanto, cuál es el transporte por carretera que existe en la actualidad, y que representa una oferta equivalente y complementaria, para establecer finalmente el índice de aprovechamiento.

Por lo que fuere —porque los horarios son inadecuados o porque el tipo de tren es demasiado grande para lo que se solicita—, lo cierto es que hemos identificado relaciones ferroviarias que tienen un índice de ocupación bajísima. Creo que tenemos que reflexionar sobre si eso es necesariamente un servicio público que debe ser financiado; por ejemplo, cuando un particular paga 10 euros por un billete y hay que subvencionarlo con 130 euros adicionales con cargo a los presupuestos, con cargo por tanto a los impuestos de los ciudadanos, cuando hay medios de transporte alternativos y relaciones ferroviarias que cubren ese trayecto en otras frecuencias. A lo mejor, en vez de contar con catorce frecuencias diarias, se pueden tener seis frecuencias diarias que cubren el trayecto adecuadamente; en vez de cada hora y media, a lo mejor la frecuencia es cada dos horas y media. Ese es el análisis que intentamos hacer. No pretendemos trabajar con dogmatismo, no hay verdades absolutas, pero sí queremos tener datos objetivos, datos numéricos para utilizar, análisis de por qué es tan baja la ocupación. (*El señor vicepresidente, Rodríguez González, ocupa la Presidencia.*) Si es porque el servicio no es demandado por los ciudadanos, parece razonable no seguir subvencionándolo, no despilfarrar los recursos públicos, elegir bien los tramos horarios en los que hay demanda y reforzar el servicio en ese momento, sabiendo en todo caso que las relaciones ferroviarias entre Salamanca y Madrid, pasando por Ávila, y otras muchas, como con Palencia, con Valladolid o con Zaragoza, se van a mantener y han sido declaradas obligación

de servicio público. Por tanto, el trayecto entre Salamanca y Ávila está garantizado, porque forma parte de un trayecto más amplio que tiene unas relaciones ferroviarias numerosas a lo largo del día.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA SUPRIMIR LOS PASOS A NIVEL EXISTENTES EN LAS VÍAS FÉRREAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS.

(Núm. exp. 681/000241)

AUTOR: MARTÍNEZ OBLANCA, ISIDRO MANUEL (GPMX)

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por el señor Martínez Oblanca.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda. Saludo también al equipo del Ministerio de Fomento que nos acompaña esta mañana en la Comisión de Fomento del Senado.

Aspiro a que el Gobierno haga repaso de una de las actuaciones más necesarias, urgentes e importantes relativas a la seguridad ferroviaria, y concretamente al Plan de Seguridad en Pasos a Nivel en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Asturias. Un plan sobre la red ferroviaria de interés general que fue puesto en marcha en abril de 2005 hasta el año 2012 y que ha sido relevado en el marco del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda —Pitvi—, que la ministra, doña Ana Pastor, presentó en esta sala Clara Campoamor de la Cámara Alta.

El recuento de las actuaciones ejecutadas en Asturias con cargo al plan 2005-2012 es muy pobre. Me refiero a obras y pasos a nivel eliminados, excluyendo la pirotecnia administrativa, tras la que se camuflan las cifras reales, para tratar de presentar balances que no se traducen en cosas palpables y visibles para los ciudadanos. Hablo de pasos a nivel suprimidos.

En 2005, cuando se inició el anterior plan, había en Asturias 477 pasos a nivel, la inmensa mayoría de los cuales pertenecía a la red de la extinta FEVE, compañía integrada desde hace unos meses en Renfe Operadora y Adif. De estos 477, se erradicaron 61, lo que convierte Asturias en el territorio ferroviario donde menos actuaciones se concretaron. Ninguna otra comunidad recibió ese trato, pese a que la necesidad de eliminar pasos a nivel en Asturias fuera muy acuciante, como lo prueba la reiteración de accidentes; algunos de ellos recientes y mortales, como el que tuvo lugar en El Torno, en Llanes, el pasado mes de noviembre; un paso a nivel en el que han perdido la vida otras cuatro personas en la última década. O el paso a nivel de Noreña, que se cobró una víctima mortal en diciembre; la segunda en el mismo sitio en seis años. Y ha habido otros incidentes de gravedad que justifican la necesidad de que el Gobierno de España y la comunidad autónoma agilicen las medidas de supresión de los pasos a nivel y las medidas de protección adecuadas.

Asturias es, tras Castilla y León, y Andalucía, la tercera comunidad autónoma con mayor número de pasos a nivel; y cabría esperar del actual Gobierno que supla con prioridades en su Pitvi los paupérrimos avances logrados desde 2005, cuando se prometieron y comprometieron actuaciones que no llegaron ni de lejos...

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Vaya terminando, senador.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Concluyo, señor presidente.

...a alcanzar los objetivos planteados para mejorar las condiciones de seguridad de las infraestructuras ferroviarias asturianas. En todo caso, nos interesa conocer, y por eso se lo pregunto, las medidas que piensa adoptar el Gobierno para suprimir los pasos a nivel existentes en las vías ferroviarias de Asturias, para eliminar estos puntos negros.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias.

Es verdad que cuando hablamos muchas veces de proyectos ferroviarios, acabamos hablando de la alta velocidad o de las estaciones, y, sin embargo, también forma parte de nuestro compromiso mejorar la calidad y la seguridad de la red convencional, y en particular de la red de ancho métrico que tiene una intensidad de uso tan grande en Asturias, donde sabemos que hay diferencias notables en términos de dotación, de calidad y de equipamientos.

La red convencional es una de las piezas fundamentales de nuestro sistema ferroviario y pretendemos dotarla de los niveles de seguridad que requiere. De hecho, desde el año 2000 hemos suprimido 1894 pasos a nivel. En este momento, tenemos una ratio de pasos a nivel por kilómetro de 0,205, que es la menor de toda Europa y, además, el 75% de nuestra red dispone de un sistema de tráfico centralizado para las circulaciones, lo que mejora notablemente los sistemas de seguridad.

Pero no pretendemos quedarnos satisfechos con esa definición de estándares y de calidad. Lo cierto es que en el año 2013 dedicamos 332 millones de euros a la inversión en la red convencional, para la modernización de la infraestructura, para la supresión de los pasos a nivel, para la renovación de las vías y para la electrificación de líneas. Por ello, estamos trabajando también en la mejora puntual de los pasos a nivel existentes, mediante el desarrollo de tecnología electrónica de protección, que ha permitido mejorar la seguridad en esos puntos estratégicos de la red ferroviaria.

Es verdad que todavía quedan pendientes de solucionar algunos de ellos, pero, como digo, estamos trabajando intensamente en todo ello.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias.
Tiene la palabra de nuevo, senador Martínez Oblanca.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Muchas gracias, señor Catalá.

Le pedía que descendiese usted a Asturias, pero me ha hecho un recorrido por la red ferroviaria nacional. Este es un tema que preocupa mucho a los asturianos porque, desde hace mucho tiempo, no se actúa con diligencia para resolver una cuestión que ha sido planteada reiteradamente por la comunidad y por los ayuntamientos afectados. Permítame que diga que fiar estas actuaciones al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Pitvi, que tiene vigencia hasta el año 2024, es hablar de un plazo tan largo como desatinado. Supondría esperar once años, como mínimo, para llevar a término obras que ya deberían estar ejecutadas.

Lo importante y lo que necesitamos del Gobierno es que se establezcan prioridades, es que se adquieran compromisos y se plasmen en los presupuestos. Yo no sé si están ustedes en contacto con el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Asturias para afrontar esta cuestión de los pasos a nivel y tratar de resolver solventemente lo que preocupa a varios ayuntamientos y a muchos asturianos. En 2013 persisten los riesgos en la red ferroviaria y persisten las tácticas dilatorias para no acometer la respuesta que acabe definitivamente con estos puntos de riesgo.

En el año 2001 se produjo un gran avance normativo en España, con una orden ministerial en materia de supresión y protección de pasos a nivel. Eso permitió adecuar y elevar el grado de seguridad, y establecer clasificaciones más exigentes. Después, se completó con la Ley del Sector Ferroviario y su reglamento de desarrollo. Sin embargo, el avance legislativo, normativo, no ha ido acompasado con un esfuerzo por suprimir los pasos a nivel, que debería ser una prioridad, al menos con los datos de la región en la que vivo. Estos puntos negros y los riesgos que tenemos en la red ferroviaria asturiana deberían ser objeto prioritario del Ministerio de Fomento.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, señoría.
Tiene la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidente.

Señoría, como le decía, para nosotros, la seguridad en la red convencional y en la red de ancho métrico es un objetivo estratégico. Es evidente que el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda es una especie de hoja de ruta a doce años vista y, por tanto, que la supresión de los pasos a nivel forme parte de las líneas básicas de ese plan es un buen elemento, pero no es un consuelo si lo fiamos al año 2024.

Lo cierto, como bien decía usted, es que actualmente hay 438 pasos a nivel en Asturias, y también estamos trabajando sobre ellos. El año pasado suprimimos paso en Llanes, en Navas y en Pola de Siero, y en este momento hay actuaciones en fase de obras sobre 27, en redacción de proyecto sobre 65, y en estudio en 117 más. Por lo que se refiere a obras en particular, se está trabajando en el tramo entre Pola de Siero y Navas, donde está previsto el cierre inmediato de 12 pasos a nivel.

Ha mencionado usted el presupuesto. Estamos dedicando al mantenimiento de la red convencional en Asturias más de 11,5 millones de euros. En la red de ancho métrico, le estamos dedicando casi 16 millones de euros a la redacción de proyectos para la ejecución de obras en Asturias, donde está incluida la supresión de pasos a nivel y su automatización, porque es importante la supresión, pero también es importante trabajar en la mejora de los sistemas de seguridad, porque no vamos a poder hacerlo todo en un breve espacio de tiempo. Por eso estamos identificando aquellos que mayor índice de peligrosidad presentan, con el objetivo de incrementar la seguridad en la red ferroviaria, no solamente suprimiendo pasos a nivel —insisto—, sino también implantando señales acústicas y luminosas, y manteniendo y mejorando las instalaciones. Tratamos, ya digo, de mejorar la seguridad en un ámbito que nos preocupa especialmente y al que estamos intentando dar la máxima prioridad posible en estos momentos.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LA VALORACIÓN DE LA MINISTRA DE FOMENTO ACERCA DEL IMPACTO QUE ESTÁN TENIENDO LOS RECORTES EN LA INVERSIÓN DE SU MINISTERIO SOBRE EL EMPLEO Y EL PRODUCTO INTERIOR BRUTO (PIB) EN ESPAÑA.

(Núm. exp. 681/000284)

AUTOR: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS).

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Pasamos a la pregunta número 284, del senador Fernández Ortega, del Grupo Parlamentario Socialista, que tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor secretario de Estado. En su primera y única comparecencia ante esta comisión, hace más de un año, la ministra de Fomento afirmó que el de Fomento es un ministerio fundamental para la competitividad de nuestro país. Dijo que el Grupo Fomento movía un 15% del producto interior bruto, y que trabajaban en él de forma directa 60 000 personas y generaba un millón y medio de puestos de trabajo. Cuando la señora Pastor llegó al ministerio, y según sus propias palabras en aquella única comparecencia ante esta comisión, 1 570 000 empleos y el 15% del PIB de este país los generaban su ministerio. La pregunta es: hoy, dieciséis meses después, ¿cuántos miles de trabajadores se han quedado sin empleo por las decisiones de la ministra de Fomento, y cuánto han influido en la caída del PIB de nuestro país la decisión del Gobierno de España de fijar la prioridad en el déficit, olvidando el principal problema de los españoles, que es el paro? Sobre todo, en un ministerio inversor, como el de Fomento.

Permítame que le dé algunos datos objetivos que estoy seguro que usted conoce y tiene en cuenta en su trabajo. El presupuesto del ministerio ha bajado de 22 073 millones de euros, en 2011, a 18 405, en 2013; 3668 millones menos, lo que supone una bajada del 16,6%. El presupuesto en inversión ha pasado de 13 629 millones a 10 161, entre 2011 y 2013; 3465 millones. Por tanto, el recorte en su ministerio se ha hecho, fundamentalmente, en inversión, un 94,6%.

Las preguntas que vuelven a surgir de inmediato, ante las afirmaciones de la ministra cuando nos visitó aquel día en esta comisión, es si siguen trabajando 60 000 personas en la Administración pública de forma directa en el Grupo Fomento, cuántas personas de las que estaban trabajando en la administración en 2011 lo han dejado de hacer por los recortes de doña Ana Pastor, y si mantiene el empleo público, a pesar de que la inversión ha caído un 25,4%, que también pudiera ser que lo mantuviera. ¿El millón y medio de puestos de trabajo que generaba el Grupo Fomento se mantiene o, como consecuencia de los recortes de la ministra Ana Pastor, podemos calcular que trabajan 381 000 personas menos? La ministra ha afirmado en diferentes ocasiones que el empleo directo...

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Vaya terminando, por favor.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Sí, sí, termino enseguida.

Como digo, la ministra ha afirmado en diferentes ocasiones que el empleo directo que se generaba por cada millón de euros de inversión pública está en torno a 35 puestos, luego la aplicación es directa. Ese recorte supone 122 000 empleos menos.

Para terminar, le daré una cifra más, aunque tengo otras. El recorte en el Ministerio de Fomento representa por sí solo 0,33 puntos del PIB y, teniendo en cuenta que el empleo que genera son dos puestos indirectos por cada puesto directo, según palabras de la ministra, espero que hayan evaluado el impacto sobre la caída en la economía española del PIB por los recortes del Ministerio de Fomento.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidente.

Es cierto que en estas circunstancias y en estos momentos, los presupuestos públicos pretenden garantizar la consolidación fiscal, el equilibrio de las cuentas públicas y la contención del déficit para el cumplimiento de nuestros objetivos en el conjunto de la Unión Europea y para garantizar la estabilidad de la economía española; y en ese contexto, la inversión del Ministerio de Fomento sigue siendo notable, sigue siendo de 10 161 millones de euros, como usted ha mencionado, señoría. Esto supone un 55% del presupuesto total del ministerio en el año 2013 y no el 35% de lo que significaba en el año 2011. Por tanto, estamos haciendo un esfuerzo para mantener la inversión productiva con un porcentaje que tiene un peso importante sobre la estructura del departamento.

Es verdad también que buena parte de los recursos de que disponemos en estos presupuestos tienen que estar destinados al pago de la deuda, más de 40 000 millones de euros consolidados en el conjunto del Grupo Fomento; por tanto, el servicio de la deuda supone varios miles de millones de euros que cada año hay que atender como consecuencia de las inversiones realizadas en los años anteriores y hay, además, más de 3000 millones de euros que hemos tenido que destinar en los presupuestos de los años 2012 y 2013 a atender obligaciones no pagadas en ejercicios anteriores, tanto relativas a expropiaciones a particulares como vencimientos, cumplimientos de contratos financiación de métodos alemanes que no habían sido atendidos.

Por tanto, en mi opinión, tenemos unos presupuestos difíciles, una situación económica muy compleja, pero, seguramente, si no hubiésemos encontrado esta situación de desequilibrios estructurales de la economía española, un déficit por encima del 9% sobre el PIB, unos incumplimientos manifiestos de los compromisos con los socios de la Unión Europea, podríamos estar dedicando más recursos a atender las necesidades de la economía española; sin embargo, en estos momentos, tenemos que hacer esfuerzos de contención del déficit y, en paralelo, seguir todavía invirtiendo para mantener la actividad en el sector de la construcción, de la obra civil, como de hecho estamos haciendo en el Ministerio de Fomento.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Tiene la palabra de nuevo, señor Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Le rogaría que atendiera a la pregunta que le he formulado. Creo que el ministerio no puede soslayar su influencia en el empleo y en el producto interior bruto de este país. Estoy seguro de que habrán hechos los cálculos y espero que me dé una respuesta a la pregunta que le he hecho por escrito y que ahora le estoy repitiendo verbalmente. No me satisface, en absoluto, que me siga contando la situación que se encontró. No le estoy preguntado por eso, le estoy preguntando por los recortes que ustedes han decidido y los efectos que han tenido, y eso no me lo ha contestado usted en absoluto; además, ha hablado de que están haciendo frente al pago de obligaciones y, por ejemplo, en mi provincia presupuestaron ustedes 92 millones de euros para expropiaciones y cuando le pregunto por escrito qué han pagado, no llega ni al 1% de esa cantidad; por tanto, no sé de que estamos hablando.

Cuando miro la ejecución del ministerio, veo que ha alcanzado el 91%. Me preocupa que presupuestaron poco y han recortado gravemente con el impacto que eso tiene sobre la economía y el empleo. Pero cuando miro la ejecución, la preocupación es mayor, primero, porque deja un 10% sin ejecutar, y, segundo, porque, además, compruebo que el 26% se ha ejecutado en el mes de diciembre. Ya me contarán cómo lo han hecho, con las Navidades de por medio, para ejecutar el 26% en un solo mes. Ya sé cómo, pero no tengo tiempo para hacer esta pregunta. Seguramente, tendremos ocasión de hablar de estos asuntos en otro momento.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 155

25 de abril de 2013

Pág. 27

Lo cierto es que, además, ustedes están poniendo el empleo y el PIB en cuestión no solamente en 2012 y 2013 sino en los años venideros. Comprueben la licitación, y la caída es brutal: de 6479 millones de euros a 2711 millones en un solo año; ha bajado un 47,4%, con lo cual, nos vamos a encontrar que en el futuro también vamos a tener impactos muy graves en el empleo y en el PIB. Me gustaría que contestara a esta pregunta que le estoy formulando.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Gracias.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Disculpe, señoría, pero la pregunta que me acaba de formular la estoy escuchando en este momento, porque la que tenía por escrito se refería a la valoración acerca del impacto que están teniendo los recortes en la inversión de su ministerio sobre el empleo y el producto interior bruto en España y, en ese sentido, le puedo decir que los más de 670 millones de euros que en este año estamos dedicando a pagar las facturas pendientes de ejercicios anteriores, en ese mismo porcentaje que usted mencionaba, supondría no atender esas facturas, lo que hubiese significado la desaparición de más de 18 500 puestos de trabajo de haber mantenido la política del Gobierno anterior que por desatender los pagos se estaba generando. Por tanto, con los 3122 millones de euros que hemos destinado a atender los impagos del Gobierno anterior, sin duda se está garantizando el empleo. Como también se está garantizando el empleo con el plan de pago a proveedores que está permitiendo que los pequeños y medianos empresarios puedan llevar a cabo su política.

También, con el nuevo Plan de Vivienda que acabamos de aprobar vamos a generar más de 32 000 puestos de trabajo a lo largo de su vigencia, porque es un plan que pretende poner en marcha operaciones productivas, de rehabilitación y de actividad económica.

Por tanto, las cifras de la inversión que he mencionado anteriormente son importantes. El sector de la obra civil, el sector de la construcción en España está teniendo un proceso de ajuste muy relevante, no solamente por las obras del Ministerio de Fomento sino por el conjunto de inversión público-privada en nuestro país. En todo caso, lo que pensamos que hay que hacer es atender las obligaciones, pagar las facturas pendientes y ser coherentes con la política económica general que lo que pretende es establecer condiciones de estabilidad, restablecer los mercados financieros, restablecer las circunstancias para que la economía española pueda financiarse en unos costes razonables, como, por fin, parece que empieza a suceder en los últimos días, y todo esto va a generar un saneamiento de las cuentas públicas y un ejercicio de responsabilidad para dotar a nuestro país de estabilidad. No tiene ningún sentido que creemos un artificio por el cual todas las capacidades financieras de este país se destinen al sector público y que el sector privado no pueda tener financiación en ningún término, como ha sucedido en los últimos años. Debemos situar y resituar las cosas, el empleo lo genera fundamentalmente en nuestro país la pequeña y mediana empresa con actividad privada, no solamente a través de la actividad pública.

Por tanto, parece que ustedes no comparten esa reordenación de la visión de la política económica, en cambio nosotros pensamos que es la que va a ayudarnos a salir de situación de crisis, la que va a ayudarnos al crecimiento económico, la que va a ayudarnos a crear empleo sostenido en políticas estables y en políticas de garantía de futuro. En eso estamos trabajando, mientras tanto, con un presupuesto realista y coherente con nuestras obligaciones con nuestros socios de la Unión Europea e intentando, como digo, seguir creando empleo, seguir creando riqueza en nuestro país y atender las obligaciones de ejercicios anteriores.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE KILÓMETROS DE LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO PONER EN SERVICIO DURANTE EL AÑO 2012 EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA, ASÍ COMO HASTA EL AÑO 2015 Y LOS TRAMOS CORRESPONDIENTES.

(Núm. exp. 681/000442)

AUTOR: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS).

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Pasamos a la pregunta 442, del senador Fernández Ortega, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Quisiera hacer una puntualización. Solo el recorte en el déficit no es suficiente para salir de la crisis, eso ya lo reconoce hasta el presidente del Gobierno y, según datos de la ministra, el Ministerio de Fomento habría generado con sus recortes más de la mitad del paro que se ha producido en un año y un 1% de caída del PIB, que son cifras muy graves. Por eso quería saber cuál era su opinión y qué cálculo había hecho al respecto.

Con respecto a la pregunta relativa a cuántos kilómetros de línea ferroviaria tienen previsto para la comunidad autónoma, le recuerdo que la señora ministra nos dijo, en su única comparecencia en esta comisión hace más de un año, que el objetivo del Gobierno en relación con la infraestructura ferroviaria era completar la red ferroviaria de alta velocidad, y luego se limitó a darnos los kilómetros de las líneas de AVE que había en Andalucía.

Le presento esta pregunta para ver si después de un año pueden decirnos ya si van a completar alguna parte de la red de alta velocidad de Andalucía, máxime cuando hay tramos avanzados en ejecución como el de Bobadilla-Granada. No necesitamos que nos diga la ministra cuántos kilómetros tiene cada línea. Queremos saber la inversión que su Gobierno va a destinar a cada tramo cada año y los plazos de finalización con los que trabajan. Creo que ya llevan suficiente tiempo en el Gobierno como para poder tener una aproximación sobre ese tema.

También nos dijo que tenían como objetivo mejorar la red convencional y no hemos visto grandes avances en ese sentido. Espero que en su respuesta también nos pueda adelantar algunas mejoras que vayan a hacer.

Con la llegada del Partido Popular al Gobierno de España, Andalucía, desde luego, ha visto cómo se le castigaba y cómo se frenaba la inversión. En particular, el Ministerio de Fomento ha hundido la inversión en ferrocarril llevándola a porcentajes que están muy alejados de lo que representa Andalucía en población o de lo que dice nuestro estatuto en cuanto a inversión. Puede ver los gráficos de Geotren al respecto de la inversión en AVE, que deja un ridículo 9,5% en 2012 y un 7,6% en 2013. Me refiero a los porcentajes de inversión AVE del Gobierno en España destinados a Andalucía. Está claro que eso no representa ni cohesión territorial ni social. Lo que hay es un claro abandono de la inversión en Andalucía y por eso estaba interesado en conocer cuántos kilómetros tienen ustedes previsto poner en funcionamiento y qué inversión tienen previsto acometer en nuestra tierra, máxime en un momento en que tenemos un 37% de paro, y lo que estamos pidiendo no es nada más que nos den lo que nos corresponde. No pedimos nada extraordinario. Queremos que se nos apliquen los porcentajes de inversión que recoge el estatuto andaluz; que se atienda a la población andaluza, que es el 17,8%; que se tenga en cuenta que Andalucía cuenta con el puerto más importante para pasajeros y mercancías, que es el de Algeciras, y por tanto las conexiones ferroviarias de ese puerto son prioritarias porque también forman parte de algo que ustedes dicen que es prioritario, que es el corredor ferroviario mediterráneo, aunque en las respuestas que nos ha dado hoy queda claro que eso no es así, que eso solo es de palabra. También son importantes las inversiones ferroviarias en Andalucía porque somos una potencia turística y, además, para nuestra economía son fundamentales las inversiones en infraestructuras para poder continuar siendo competitivos en un sector tan ágil como es el del turismo.

Espero que pueda responderme a la pregunta que le hago.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA: Gracias, señoría.

La inversión del Ministerio de Fomento en el año 2013 en Andalucía es de 1159 millones de euros, de los cuales 500 se destinan a la política ferroviaria, y en particular 394 a la alta velocidad. Por lo tanto, creo que estos porcentajes se adecúan casi exactamente a las ratios que puedan ser manejadas en relación con el PIB de Andalucía, en relación con el PIB nacional, a la superficie, a la población, es decir, creo que es bastante coherente y, por lo tanto, bastante proporcional con esas referencias que usted maneja. Y más si tenemos en cuenta que Andalucía, en el momento actual, cuenta ya con 365 kilómetros de línea de alta velocidad en servicio en ancho europeo y casi 110 kilómetros de línea de alta velocidad en servicio provisional sobre ancho ibérico. En consecuencia, tiene una magnífica dotación de red de alta velocidad, cosa que no tienen otras regiones. Por lo tanto, ha tenido también una preferencia, una prioridad en el tiempo, lo cual creo que ha facilitado también las comunicaciones, las conexiones y la vertebración territorial en la comunidad autónoma.

En los últimos años hemos puesto en servicio diversos tramos. No olvidemos que en el año 2004 estaban ya en ejecución las obras de plataforma de toda la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga y que en la línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz se encontraban en ejecución las obras de prácticamente todo el trayecto entre Jerez y Cádiz y se estaban redactando los proyectos del trazado entre Utrera y Jerez. En este contexto quería mencionar que en este momento en Andalucía tenemos actuaciones iniciadas en distintas fases en 1124 kilómetros, 451 kilómetros en estudio, en proyecto 366 y en obra 307 kilómetros. Por tanto, creo que se está haciendo un esfuerzo importante en las líneas de alta velocidad en Andalucía y en el conjunto de la política ferroviaria del Gobierno para garantizar las conexiones ferroviarias y el desarrollo de la política de viajeros y mercancías en ese territorio.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Cuando le escucho me ayuda a convencerme de que la decisión del Gobierno de la derecha de este país es castigar a Andalucía.

Me ha dicho usted que están destinando 394 millones a inversión en alta velocidad, y le hemos escuchado decir en esta Comisión —lo han escuchado todos los que estaban presentes— que este año para Galicia han destinado 1927 millones. No me diga usted que está considerando prioritario ni el corredor ferroviario mediterráneo ni la inversión en Andalucía.

Me ha dicho usted que están actuando sobre 1124 kilómetros, 307 kilómetros en obra nueva. ¿Qué me está usted diciendo? ¿Que con 394 millones actúa sobre 1124 kilómetros? ¿A qué ritmo? ¿Trescientos mil euros por kilómetro y año? ¿Esa es la inversión que está destinando usted a Andalucía? ¿Le parece suficiente? ¿Me está usted diciendo que con 394 millones actúa en 307 kilómetros de obra, al margen de otras inversiones de mejora? ¿A menos de un millón por kilómetro y año? ¿Cuándo va a acabar usted un kilómetro de ferrocarril en Andalucía a ese ritmo? ¿Le parece suficiente? Y nos dice que como ya tenemos bastantes kilómetros que nos aguantemos. ¿Eso es lo que yo debe entender y trasladar a mi tierra? ¿Esa es la posición del Gobierno de España en un territorio con un paro del 37% y con la importancia que tiene la inversión del Estado para generar empleo, tanto directo como indirecto? ¿Esa es la posición del Gobierno de España? ¿El abandono? Sus cifras cantan y las ha dicho usted, no las digo yo. Las ha dicho esta mañana y, además, nos ha comparado con otras comunidades. Me alegro mucho por ellas porque tienen una inversión razonable, con unos tiempos razonables de llegada del AVE. ¿Cuándo llegará a Granada? Porque el presidente del Gobierno ha dicho que va a llegar en 2018 a Galicia y no nos da ninguna fecha para Granada. Con estos ritmos de inversión ¿qué me está diciendo?, ¿que nos queda una década? ¿Y la conexión con Almería desde Granada para completar el corredor ferroviario? ¿*Sine die*? Ni 24, ni 50, ni ninguna fecha porque no hacemos nada. ¿Esa es la velocidad de trabajo que tiene el Gobierno de España con Andalucía? Además, me pide que me conforme porque ya tenemos suficiente. Los andaluces no podemos conformarnos con ese ritmo de inversión. Necesitamos inversión del Estado. Necesitamos generación de empleo y queremos ser competitivos en un sector como el turístico y, además, poder dar servicios de calidad en el tiempo en que vivimos. Es absolutamente injusta la conducta que tiene el Gobierno de España con Andalucía y las inversiones son ridículas. Es un adjetivo, créame, comedido porque se podría ir más lejos con las cifras que ha dicho usted.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE: Tiene la palabra el señor secretario de Estado. (*La señora presidenta ocupa la Presidencia.*)

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Señoría, le daba los datos de inversión total del Grupo Fomento en Andalucía, los 1159 millones de euros. Además, creo que en una Cámara de naturaleza territorial como es esta, me parece que el ejercicio de comparación con el resto de los territorios de España ayuda seguramente al análisis. Yo, como otros tantos, por suerte, hemos ido hace muchos años ya en alta velocidad a Sevilla, a Córdoba, a Málaga, cosa que no sucede en buena parte del resto del territorio de nuestro país. Creo que perder ese enfoque de vista es seguramente perder también la lucidez en el análisis. Por lo tanto, aquellos que ya han tenido las infraestructuras de alta velocidad hace décadas incluso parece razonable que también hagan un análisis de solidaridad con quien no tiene esa posibilidad y quien tarda todavía ocho horas en llegar de una capital de provincia a la capital de España. En consecuencia, mantener los porcentajes de

inversión como los que he mencionado en términos de población, en términos de PIB, en términos de territorio, creo que no permite en ningún caso —en mi opinión al menos— hacer un discurso victimista por parte de Andalucía en la política de inversiones. Seguramente también la complementariedad con las inversiones de otras administraciones públicas, en particular de la Junta de Andalucía, ayudaría notablemente a mejorar la inversión pública en el territorio, cosa que no sucede porque los recortes de la inversión que hace la Administración autonómica son radicales en este sentido.

En todo caso, las inversiones ferroviarias en el presupuesto del año 2012 fueron 584 millones de euros, de los cuales 425 fueron de alta velocidad. Esto ha permitido también poner en servicio el tramo del aeropuerto de Jerez-Jerez norte de la línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz, seguimos invirtiendo en este año en el resto de tramos en marcha, ciertamente a la velocidad que permiten los presupuestos, a la velocidad que permite el ejercicio de consolidación de las cuentas públicas que tenemos que hacer para garantizar la sostenibilidad de las finanzas públicas y de la economía de nuestro país, pero insisto, señoría, en que me parece que si perdemos de vista la realidad de la vertebración territorial hoy en Andalucía de la alta velocidad, le estaremos haciendo un flaco favor en un ejercicio comparativo con el resto de los territorios de nuestro país.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE KILÓMETROS DE AUTOVÍA QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO PONER EN SERVICIO DURANTE EL AÑO 2012 EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA, ASÍ COMO HASTA EL AÑO 2015 Y LOS TRAMOS CORRESPONDIENTES.

(Núm. exp. 681/000443)

AUTOR: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS)

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, también del senador Fernández Ortega. Es la pregunta número 443.

Tiene usted la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, me habla usted de lucidez en el análisis. Cuando uno es lúcido en el análisis tiene que tener en cuenta todas las situaciones. No me venga usted a decir que hemos tenido una inversión privilegiada en Andalucía porque sería una noticia de índole internacional si es que la conclusión es que España ha hecho una inversión a lo largo de la historia especial en Andalucía. Y para lucidez en el análisis entramos en la pregunta en la que estamos. Resulta que en autovías tenemos un agujero en la A-7 en Andalucía que no está en el resto de su recorrido, por lo que necesitaremos hacer una inversión excepcional que no se ha hecho porque ya se había hecho en otros territorios. Lo digo con su propio discurso anterior. Sea usted responsable y coherente con su propio discurso y aplíqueme ahora a las autovías y a la A-7 en la provincia de Granada. Priorícela y llévele mil millones también como ha hecho a la vez a Galicia en lugar de abandonar la inversión y paralizar los tramos, como está ocurriendo hasta ahora. Si vamos a hablar de lucidez en el análisis y en el discurso, pues coherencia para todos. Desde luego es una novedad —que trasladaré a todos los andaluces— que el Gobierno de España piensa que hemos tenido inversiones excepcionales en Andalucía hasta ahora; los andaluces estamos perplejos con este tipo de análisis.

Respecto a la pregunta oral que he presentado, la señora ministra de Fomento, en su única comparencia en esta comisión hace más de un año, el pasado 14 de marzo de 2012 fijó los compromisos del Gobierno en autovías para Andalucía, pero lo hizo fijando la fecha 2024 y nos fijó un orden de prioridades; nos relató una docena de prioridades que, visto como funciona el Gobierno, cada vez que me habla de ello, yo me echo a temblar, porque las prioridades significan abandono. Ustedes utilizan prioridad como eufemismo; cada vez que fijan una prioridad dan por muerta esa autovía o esa inversión ferroviaria, por lo menos en lo que respecta a Andalucía, ya sé que en otros territorios no es el caso. No hubo compromiso de inversión ni fecha de finalización. Usted dijo el 31 de mayo de 2012, en el Congreso de los Diputados, que tenía previsto poner en funcionamiento 215 kilómetros de carreteras durante el año 2012 y, por lo tanto, vuelve a ser pertinente y de actualidad la pregunta que le planteé ya hace mucho tiempo respecto a cuántos kilómetros van a poner en funcionamiento en Andalucía, cuántos han puesto ya y cuántos prevé y, sobre todo, me gustaría que me explicara que esfuerzo de inversión va a hacer el

Gobierno de la derecha, porque lo que han hecho hasta ahora es poner en funcionamiento lo que ya prácticamente estaba acabado que, supongo, ahora me lo relatará.

De los 3160 millones de euros de inversión en carreteras que presupuestaron en 2012, solo 360 millones estaban destinados a carreteras andaluzas, una vez más un porcentaje de alrededor del 10%, muy alejado también de lo que representamos para España y para Andalucía.

La señora PRESIDENTA: Vaya terminando, senador.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Me queda mucho en el tintero por decirle, pero voy a respetar los tiempos y espero que su respuesta, esta vez sí me sirva para poder tener una información positiva para Andalucía.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señoría.

Me pregunta por el número de kilómetros de autovía que se han puesto en servicio durante el año 2012 en la Comunidad Autónoma de Andalucía y le puedo contestar que el Ministerio de Fomento ha finalizado y puesto en servicio 30 kilómetros de nuevos tramos en la autovía A-4, entre Venta de Cárdenas y Santa Elena, en la nueva calzada del sentido sur de Despeñaperros; en la autovía A-7, en la travesía de San Pedro de Alcántara y en la autovía A-32, entre Linares-Jaén-, en el tramo Ibro-Úbeda. También hemos incrementado la capacidad en 3 kilómetros de autovía en la ronda este de Málaga, en la construcción del tercer carril de la A-7, en el punto kilométrico 242-243 y esto ha supuesto una inversión de más de 247 millones de euros. En el año 2013 tenemos prevista una inversión, como le he mencionado antes, de 1159 millones de euros en Andalucía, de los cuales 471 millones, en esta ocasión, son de inversión en carreteras, que están destinadas también al conjunto de obras, que usted conoce que están en marcha.

Y, una vez más, vuelvo a poner de manifiesto que son cifras, sin duda ajustadas a los presupuestos actuales, que desearíamos tener mayor capacidad de inversión en este campo, como estoy seguro también de que la Junta de Andalucía desearía poder invertir más, porque han presupuestado para el año 2013, frente a los 471 millones que presupuesta el Estado en carreteras y 1150 millones de euros, 250 millones de euros como inversión total para todo el año. Yo creo que, simplemente, se pone de manifiesto el esfuerzo presupuestario de todas las administraciones públicas y, por tanto, parece razonable que el esfuerzo sea compartido y sea solidario entre todos.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Senador, tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Tiene usted mucho empeño en hablar de otras administraciones en lugar de dar explicaciones de lo que hace usted, que es quien está gobernando. A mí me interesa lo que hace usted y cómo ejerce usted sus responsabilidades.

Respecto a la Junta de Andalucía, le recomiendo que mire las estadísticas de Seopan para ver que la Administración del Estado es la que menos licita de las tres administraciones, a nivel del país, menos que las comunidades autónomas y menos que las administraciones locales, que ya es una cifra significativa de hasta qué punto ustedes están hundiendo la inversión, en mi opinión de manera irresponsable, porque afecta gravemente al paro y gravemente a la economía española que entra en un ciclo del que no salimos, porque recortan o nos llevan nuevamente a más recortes. Insisto en que el presidente del Gobierno tiene ya algún criterio respecto a que es necesario también estimular la economía en otro sentido; va cambiando de opinión.

En cuanto a que la Junta de Andalucía invierta o no, puede comprobar los datos, porque también hace otro tipo de obras y hace un esfuerzo muy importante, además de tener en cuenta las presiones a las que está sometida económicamente también desde el Gobierno de España. Pero este no es el objeto de la pregunta que yo le hacía.

Me interesa mucho conocer qué va a hacer el Gobierno de España. Usted me ha relatado lo que ha hecho en 2012, los kilómetros que ha puesto en funcionamiento —que ya le adelantaba yo que eran

obras muy avanzadas—, pero se ha dejado la otra mitad de la pregunta, ni ha entrado en ella. Yo le preguntaba, además, por los tramos que iban a poner en funcionamiento hasta 2015, pero de esa parte de la pregunta, nada; usted no está dispuesto a comprometerse ni a darme explicaciones de lo que van a hacer en el futuro, pero esa es su tarea.

De eso, sí quiero escucharle hablar, de lo que van a hacer ustedes y de qué tramos van a abrir y, por cierto, ¿va a abrir la A-7 en la provincia de Granada desde Motril hacia Málaga? Porque los representantes del Gobierno dijeron que era para este verano. ¿Mantiene usted esa fecha? ¿Va a abrir completamente la A-7 en esta legislatura? ¿Van a actuar sobre otras autovías, como la Sevilla-40, que son fundamentales en Andalucía? ¿Qué tramos piensa abrir? Ya sé que han inaugurado los que nosotros dejamos terminados —por cierto, siete meses después de estar finalizada la obra, que ya es tomarse su tiempo antes de abrir la carretera—. Pero, ¿van a hacer alguno más? ¿Tienen prevista alguna fecha? ¿Van a invertir? Eso es lo que le estoy preguntando. No me cuente usted lo que hacen otros, cuénteme lo que va a hacer usted, porque tenemos muy poco tiempo y yo estoy muy interesado en conocer lo que va a hacer el Gobierno de España y creo que los ciudadanos de Andalucía también.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.
Tiene la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta,

Señoría, yo estoy encantado, como es mi obligación, por otra parte, de informar a esta Cámara de cuáles son las actuaciones del ministerio y cuáles son las previsiones, como me preguntaban, hasta el año 2015. Por supuesto que sí; por supuesto que hasta el año 2015 hay un conjunto de actuaciones. Usted conoce perfectamente que las actuaciones en materia de carreteras requieren un ejercicio de planificación largo en el tiempo y malamente haremos en 2015 lo que no tengamos ya puesto en marcha, o bien porque estén los proyectos aprobados, o bien la licitación o incluso las obras, porque hay obras que se dilatan en el tiempo, en particular aquellas que discurren, como es el caso de la A-7 en algún tramo, por zonas geográficamente de muy difícil construcción.

Hata el año 2015 tenemos prevista la puesta en servicio del acceso sur al aeropuerto de Málaga y, por supuesto, el nuevo puente sobre la bahía de Cádiz; el tramo Lobres-Guadalfeo, en la autovía A-7; el tramo de Almuñecar a Salobreña; el tramo de Gines hasta Sanlúcar; el tramo de Motril-El Puntalón hasta Carchuna; el tramo de Castillo de Baños hasta Albuñol; el tramo de Carchuna-Castell de Ferro; el tramo de La Gorgoracha-enlace de Motril hasta el puerto de Motril. Todo ello en la A-7, que es una auténtica prioridad para nosotros. Pensamos que es una autovía que hay que terminar y a la que estamos dedicando recursos durante todo este tiempo.

También la A-44, en la circunvalación exterior de Granada, en el tramo de Calicasas hasta Albolote o el acondicionamiento del enlace y la variante del trazado de la ronda sureste de Córdoba en la A-4, en los puntos kilométricos 404 a 408.

Todas estas son actuaciones que tenemos planificadas para finalizar de aquí al año 2015, están todas ellas en distintos niveles de ejecución y, como le decía, una vez más vamos a intentar dar el mayor valor posible a los recursos que asignamos al presupuesto, en este caso, de carreteras, 471 millones de euros, en este año 2013.

Esta es la previsión y en los años sucesivos estaremos a lo que los Presupuestos Generales del Estado establezcan pero, en todo caso, no podemos olvidar que es verdad que parte de estos presupuestos se tienen que dedicar al pago de obligaciones de ejercicios anteriores. Confío en que este año sea el último en que tengamos que dedicar parte del presupuesto a este tipo de partidas y que a partir de año 2014 todo pueda ser dedicado a inversión nueva, inversión neta, a creación de empleo, por lo tanto, y a la finalización de todas las obras que tenemos en marcha.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA DAR CUMPLIMIENTO A LOS CONVENIOS FIRMADOS DESDE EL AÑO 2007 QUE CONSIDERABAN ACTUACIÓN PRIORITARIA LA REHABILITACIÓN DEL MONASTERIO DE CORNELLANA, EN EL MUNICIPIO DE SALAS (ASTURIAS).

(Núm. exp. 681/000477)

AUTOR: MARTÍNEZ OBLANCA, ISIDRO MANUEL (GPMX).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta 477 del senador Martínez Oblanca. Tiene la palabra.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Muchas gracias, señora presidenta.

Formulo al Gobierno, ante esta comisión, una pregunta sobre el Monasterio de San Salvador de Cornellana, en el municipio de Salas, puerta del occidente interior de Asturias y de la comarca de Vaqueira, que más que una iniciativa parlamentaria de control es una llamada de emergencia sobre el calamitoso estado de conservación que amenaza a un conjunto arquitectónico declarado monumento nacional en 1931 y bien de interés cultural del Principado en 1993. Actualmente el estado de abandono y de ruina es creciente y cada día más alarmante. Hay que tener en cuenta que el origen de este monumento se remonta a la época medieval y que las tres administraciones tomaron conciencia de la necesidad de realizar actuaciones de rehabilitación que se fijaron en acuerdos escritos, firmados y publicados en el *Boletín Oficial del Estado*. En concreto, se formalizó un convenio de colaboración a finales del año 2007 para la puesta en marcha y cofinanciación entre el entonces Ministerio de la Vivienda, el Principado de Asturias y el ayuntamiento, que fue modificado posteriormente en cuatro ocasiones, la última el 24 de marzo de 2011, firmada por el entonces ministro socialista, José Blanco, para ajustar las aportaciones presupuestarias, que se fijaron en una aportación del Ministerio de Fomento del 60% de los casi seis millones previstos para llevar a efecto una obra que fue inscrita en el programa de recuperación de itinerarios históricoculturales de la Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas.

La llegada al Gobierno del Partido Popular, diez meses después, truncó la realización de este convenio, que iba a servir para aplicar los criterios de rehabilitación establecidos en el Plan de rehabilitación y puesta en uso del monasterio de Cornellana para centro documental del Camino de Santiago. De ahí que insista en pos de preservar el monasterio y llevar a efecto lo que hace ya seis años se consideraba actuación prioritaria, que es clave para el desarrollo cultural, turístico y social de Salas y de esta parte de Asturias; es decir, no solamente estamos hablando de una operación imprescindible para evitar que un monumento de tantísima importancia y singularidad se venga abajo y se arruine para siempre, hablamos también de un proyecto que puede impulsar la revitalización socioeconómica de Salas y de todo el entorno. De ahí que le pregunte, señor secretario de Estado, por las medidas que piensa adoptar el Gobierno respecto al monasterio de San Salvador de Cornellana.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Señoría, coincidimos absolutamente en la importancia histórica y cultural del monasterio de San Salvador de Cornellana. Lo cierto es que el complejo ha sufrido un conjunto de actuaciones desafortunadas a lo largo de toda la historia, lo que le ha llevado a una situación de urgencia y a la necesidad de llevar a cabo distintas intervenciones, como se hizo en el proyecto de ejecución, donde se planteaba la reconstrucción, restauración y rehabilitación sostenible del monasterio y de todo su entorno. También es verdad —por mirar un poco de dónde venimos— que el proyecto que presentó el Principado de Asturias en el año 2007 no fue objeto de licitación por el ministerio hasta el año 2011, e incluso creo que algunos de sus aspectos técnicos han quedado desactualizados.

El convenio que se firmó en 2007 entre el entonces Ministerio de Vivienda, el Principado y el Ayuntamiento de Salas, preveía el modelo de financiación de las actuaciones, y la inversión contemplada era de algo más de 5 800 000 euros. En cualquier caso, el ayuntamiento no participaba en la financiación de la restauración y lo cierto es que la situación económica de ambas administraciones, el Ministerio de la Vivienda y el Principado, ha llevado a que los ajustes presupuestarios que han tenido que realizar hayan obligado a

replantear la actuación. En la última reunión de la comisión de seguimiento del convenio, celebrada el pasado 5 de octubre de 2012, las dos partes acordaron revisar la actuación, iniciar los trámites para formalizar un nuevo convenio y, por lo tanto, identificar cuáles son las capacidades de las dos administraciones para llevar a cabo una actuación necesaria pero también realista desde el punto de vista financiero.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor secretario de Estado.
Tiene la palabra el senador Martínez Oblanca.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Señor secretario de Estado, la reforma del monasterio de Cornellana es una historia de fracasos, desilusiones y chascos que se remonta hasta hace casi quince años y que, a tenor de su respuesta, tiene toda la traza de seguir acumulando otra temporada de retrasos y, por lo tanto, añadiendo cada día más ruina y más desinterés por esta auténtica joya arquitectónica que, como dije antes, de rehabilitarse, iba a generar riqueza, crecimiento económico, atractivo y puestos de trabajos en Salas, un municipio muy necesitado de revulsivos que frenen el aumento del despoblamiento y el envejecimiento de la población.

Una vez más, lamento constatar que el partido que da apoyo parlamentario al Gobierno incumple su palabra. Yo pongo a disposición del señor secretario de Estado y de los miembros de la Comisión de Fomento del Senado las declaraciones y referencias periodísticas del paso de los diferentes líderes del Partido Popular por Salas para llamar la atención sobre el desastre y la amenaza que pende sobre este monasterio histórico, fundado en el año 1024, y denunciar su abandono y el incumplimiento de los sucesivos compromisos firmados por las administraciones. Lo pongo a su disposición, porque el relevo de los incumplimientos socialistas lo ha tomado ahora el Gobierno del Partido Popular, de Mariano Rajoy, que se ha desentendido unilateralmente de los convenios firmados, y al que, por lo tanto, cabría aplicar las mismas descalificaciones que se vertían cuando Rodríguez Zapatero gobernaba por no atender los compromisos adquiridos para rehabilitar este conjunto de Cornellana. Por cierto, tengo entendido que el Gobierno del Principado de Asturias asume el 40% de la obra. Por lo tanto, esta es una cuestión que ahora mismo está en manos del Ministerio de Fomento.

En todo caso, sería una irresponsabilidad no continuar buscando fórmulas y propiciar iniciativas parlamentarias para alertar sobre el estado de ruina de este monumento nacional, ponerlo en valor y tratar de que, por fin, el Gobierno de España sea partícipe de la rehabilitación del monasterio y de la puesta en marcha de fórmulas que permitan resolver cuanto antes la crítica situación que pende sobre este monumento.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, no ha habido ninguna desvinculación unilateral por parte del Ministerio de Fomento. Ha sido en el seno de la comisión bilateral de seguimiento del convenio donde las dos administraciones hemos acordado las dificultades existentes para llevar a cabo la actuación. No me consta en absoluto que el Principado de Asturias esté dispuesto a cofinanciar el 40% de la parte que le corresponde del coste del proyecto. En todo caso, me tomaré el máximo interés con la consejera para identificar esa situación y, si es así, intentar anticipar cuanto antes.

Lo cierto es que, una vez más, en cuanto al presupuesto, tanto en el programa específico de rehabilitación arquitectónica como en el programa del Uno por ciento cultural, las obligaciones comprometidas se elevan casi al triple por encima de la realidad de su capacidad financiera, lo cual nos está obligando en este programa, que es tan cualitativo e importante para el mantenimiento del patrimonio histórico y cultural de nuestro país, a llevar a cabo ajustes en las actuaciones, ajustes que muchas veces son indeseados. Si siempre es indeseado cualquier reajuste de actuación en materia de infraestructuras y en servicio de transportes, más lo es todavía en este tipo de bienes culturales.

El Ministerio de Fomento está intentando hacer una labor de ordenación de aquellas actuaciones que ni siquiera habían sido iniciadas para revisarlas en su conjunto. En todo caso, no olvidemos que en épocas de bonanza financiera hemos podido abordar muchos proyectos de esta naturaleza, pero el deber de conservación de los bienes de interés cultural recae sobre su titular y es el Principado de Asturias el

que tiene la competencia exclusiva en materia de patrimonio cultural, histórico, monumental, arquitectónico y artístico en el territorio del Principado. Por tanto, en ese contexto y en todo caso con el mejor ánimo de colaboración en la rehabilitación de Cornellana y su entorno, vamos a estar en la reunión bilateral con el Principado para encontrar vías de financiación que nos permitan retomar la actuación y diseñarla en el tiempo, porque no vamos a tener capacidad financiera a corto plazo. Pero somos conscientes de la necesidad de una actuación de rehabilitación importante en ese monumento.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

– PREGUNTA SOBRE SI LOS REPRESENTANTES DEL ESTADO EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN PROPONDRÁN LA INTERPOSICIÓN DEL RECURSO QUE CORRESPONDA CONTRA LA SENTENCIA QUE OBLIGARÍA A INDEMNIZAR AL EX DIRECTOR DEL PUERTO DE EL MUSEL, EN GIJÓN (ASTURIAS).

(Núm. exp. 681/000495)

AUTOR: MARTÍNEZ OBLANCA, ISIDRO MANUEL (GPMX).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 495, también del senador Martínez Oblanca.

Su señoría tiene la palabra.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días de nuevo al señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda en este maratón matinal de control ante la Comisión de Fomento del Senado.

La pasada semana se conoció a través de Puertos del Estado que El Musel, en Asturias, con 485 millones de euros de números rojos, es el espacio portuario más endeudado de España, con más del 83% de deuda de todo su patrimonio neto. A esta situación se ha llegado fundamentalmente por los desfases y sobrecostes producidos durante las grandes obras de ampliación, que fueron entregadas a finales de 2010, tras seis años de ejecución y numerosas vicisitudes de dudoso origen y más dudosa explicación, entre las que cabe citar el ocultamiento durante muchísimo tiempo y desde el minuto uno de la obra de lo que un responsable del Ministerio de Fomento calificó entonces de deslizamiento presupuestario. Las malas noticias sobre la situación contable de El Musel pueden incluso empeorar mucho más si prospera la reclamación judicial presentada por la Unión Temporal de Empresas Dique de Torres sobre la liquidación final de la obra. También la Unión Europea, a través de su Oficina de Lucha contra el Fraude, OLAF, tiene abierto un expediente que puede derivar en consecuencias aún más gravosas para el principal puerto asturiano.

Pero no acaba ahí la crónica negra, ¡quia! En todo este episodio tenebroso de las obras públicas españolas sobresale la figura del director de El Musel, también director de estas grandes y costosísimas obras de ampliación, que disfrutaba de un contrato blindado, firmado en el año 2000 por un presidente de espaldas al consejo de administración portuario. Con este contrato ilegal, acudió a los tribunales de Justicia para solicitar una indemnización cuando los nuevos responsables del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria gijonesa le destituyeron el 19 de octubre de 2011 del puesto de director, lo que consiguió tras la sentencia fechada el pasado mes de noviembre del Juzgado de lo Social número 3 de Gijón, que impuso a la Autoridad Portuaria la obligación de indemnizarle con 336 509,34 euros. De ahí que unos días después de conocida esta sentencia, le preguntase al Ministerio de Fomento a través de esta comisión si los representantes del Estado en el consejo de administración portuario de El Musel, en Gijón, iban a proponer que se solicitase a los servicios jurídicos correspondientes la interposición de recurso contra la mencionada sentencia; pregunta que, aunque han pasado ya más de cinco meses y creo conocer la respuesta, le formulo al secretario de Estado en este acto.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Señoría, es cierto que el transcurso del tiempo lo que provoca en ocasiones es, como usted

apunta, que haya habido actos y actuaciones posteriores a la presentación de su pregunta y quizá es información compartida ya por todos, pero no por eso quiero dejar de poner de manifiesto que el pasado 11 de diciembre la Autoridad Portuaria de Gijón formalizó el recurso de suplicación frente a la sentencia a la que se refiere en su pregunta, sentencia que venía a estimar la demanda de indemnización presentada en su día por el exdirector de la Autoridad Portuaria de Gijón con motivo de la resolución de su contrato. A nosotros nos parece que esa indemnización era excesiva e impropia de la política retributiva y de condiciones económicas del conjunto del sector público. De hecho, el año pasado el Gobierno adoptó medidas normativas para que las indemnizaciones en los ceses se limitasen a lo estrictamente legal y, por lo tanto, al mínimo establecido por la legislación de siete días por año de servicio en los contratos de alta dirección y cero en el caso de personas que tuviesen la condición de empleado público y, por tanto, retornasen a la Administración.

Esa ha sido la política general que hemos mantenido en todos estos casos de finalización de prestación de servicios por parte de personas que ocupaban puestos directivos en los diferentes ámbitos de la Administración Pública y, por eso, manifestamos nuestro respeto por la actuación de la Administración de Justicia, así como la disconformidad más absoluta con el otorgamiento de indemnizaciones, más propias de un ámbito de derecho privado, de empresas privadas que pueden pactar en las condiciones que consideren más adecuadas y con cargo a sus recursos. Cuando hablamos de recursos públicos estos planteamientos nos parecen absolutamente impropios, máxime si nos situamos todavía más en el contexto de una Autoridad Portuaria, la de Gijón, que, como bien ha indicado usted, tiene una situación patrimonial de absoluta insuficiencia, fruto de un deslizamiento radical en la realización de las obras, con el planteamiento de si todas ellas son necesarias para la actividad propia del puerto, y además con una ejecución muy por encima de los presupuestos. Todo ello forma un contexto por parte de Puertos del Estado y por parte del Ministerio de Fomento de visión muy crítica de todo este tipo de actuaciones en el caso del Puerto de Gijón.

La señora PRESIDENTA: Gracias.
Senador, tiene usted la palabra.

El señor MARTÍNEZ OBLANCA: En efecto, conocía que la Autoridad Portuaria había recurrido ante el Tribunal Superior de Justicia de Asturias la sentencia de indemnización al exdirector de El Musel. Desconozco los pormenores del acuerdo, pero nosotros entendemos que el Estado debe utilizar todas las posibilidades que ofrece el ordenamiento jurídico para defender los intereses generales de los españoles, machacados y masacrados con la adjudicación, el desarrollo y la gestión de las obras de ampliación de El Musel.

Las espantosas deudas acumuladas por el puerto condicionan su futuro, no generan puestos de trabajo, impiden captar tráficos ante la imposibilidad legal de ajustar las tarifas para que sean competitivas, y tiran por la borda el enorme esfuerzo de los españoles para llevar a cabo esta gran y necesaria obra impulsada en aquel Plan de Infraestructuras 2000-2007.

El Estado hace lo correcto promoviendo el recurso ante la justicia, porque tragar con todo este asunto sería una aberración. Dónde se ha visto en la Administración Pública un contrato blindado. Dónde se ha visto firmar un contrato a espaldas del consejo de administración, que tiene la exclusiva potestad para hacerlo. Dónde se ha visto que a un funcionario público se le blinde un contrato tras reconocerle la situación de servicios especiales.

Todo esto da idea de cómo se gestionaban las cosas en El Musel, y lo que me sorprende, después de ejercitar como ciudadano muchas denuncias públicas sobre las barbaridades y los atropellos cometidos en las obras de ampliación de este puerto, es que en la Administración del Estado o en la autonómica, ya que ambas tienen responsabilidades en este puerto de interés general, nadie haya exigido responsabilidades personales a los autores de todas estas ilegalidades y desmanes vergonzosos que han llevado a la ruina a una de las herramientas clave para el desarrollo social y económico de Asturias, presente y futuro.

En el consejo de administración de El Musel tienen plaza actualmente algunas de las personas que asintieron, consintieron y promovieron algunos de estos abusos al patrimonio de todos los ciudadanos y a la ley. No cabe confiar en que quienes la armaron tan gorda, la resuelvan, pero espero que los nuevos responsables de Puertos del Estado no cedan jamás ante estos hechos. Y se lo digo aquí, en esta sede parlamentaria que representa a los españoles. Será la única forma de que el puerto de Gijón, El Musel,

pueda conseguir algún día salir del despropósito, recurrir y tener el fin para el que fue ampliado y de cuyos recursos tanto necesita Asturias.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Señoría, coincido en buena parte de sus planteamientos, por no decir en todos. Nos parece que, como infraestructura, el puerto de El Musel, en Gijón, puede generar un desarrollo, y de hecho lo tiene, de volumen de tráfico y de actividad económica para la región importantísimo. Por lo tanto, debe contar con todo el apoyo y dotarle de las capacidades suficientes para abordar esa funcionalidad. Pero, dicho eso, también es verdad que a unos costes razonables y, por lo tanto, con unos niveles de inversión proporcionales a su actividad. Eso en algún momento no ha sido así y, por lo tanto, por parte de la dirección de Puertos del Estado se negocia cada año, como usted sabe, el plan de actuación de cada uno de los puertos. En ese sentido, el plan de viabilidad del puerto de El Musel, atendiendo al pago de su deuda financiera, es uno de nuestros objetivos más importantes y, entre comillas, una de nuestras preocupaciones cotidianas.

En ese contexto, la gestión particular de la indemnización al director de la Autoridad Portuaria nos ha parecido absolutamente impropia y contraria a la política general que está llevando a cabo la Administración Pública. Por eso, en este momento estamos a la espera de que se pronuncie el Tribunal Superior de Justicia de Asturias sobre el recurso que se planteó. Esperamos que se haga eco de nuestras argumentaciones y que, por lo tanto, se desestime el pago de una indemnización que, como digo, nos parece impropia. En todo caso, lo que puedo asegurarle es que los representantes de la Administración del Estado en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Gijón van a velar permanentemente por los intereses generales, así como por los del puerto, porque ambos deben coincidir, y, por supuesto, en el marco de la legalidad. Y si en algún caso se identifica que no ha sido así en el pasado, vamos a promover todas las actuaciones legales y todas las exigencias de responsabilidad que correspondan para garantizar la transparencia, la legalidad y la absoluta corrección en todas las actuaciones.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS BASES QUE ESTÁ UTILIZANDO EL GOBIERNO PARA REDACTAR EL NUEVO MARCO NORMATIVO PARA POTENCIAR LA REGENERACIÓN URBANA Y LA REHABILITACIÓN ANUNCIADA POR LA MINISTRA DE FOMENTO EL DÍA 13 DE NOVIEMBRE DE 2012. (Núm. exp. 681/000537)

AUTOR: MARTÍ JUFRESA, CARLOS (GPEPC).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 537, del senador don Carlos Martí Jufresa. Tiene usted la palabra, senador.

El señor MARTÍ JUFRESA: Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, secretario de Estado. Buenos días, señorías.

Con esta pregunta también sucede que desde el día que se formuló hasta hoy ha habido novedades. Como usted sabe perfectamente, fue formulada antes de conocerse el anteproyecto de la nueva ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Pero aun habiendo conocido ya el texto de esta ley, mantengo la pregunta, porque los hechos acaecidos en torno a la ley de fomento del mercado del alquiler, en relación con el Plan de Vivienda, me hacen suponer que las tramitaciones parlamentarias en el Senado aportan siempre novedades de primer orden y de gran calado.

Como sabe, aprovechando la tramitación de esta ley, se dio la tremenda paradoja de que el día 4 de abril entraron en el Senado enmiendas del Grupo Popular que contradecían el texto del Plan de Vivienda aprobado el 5 de abril por el Consejo de Ministros, y si eso pudo pasar con la tramitación de la ley de alquiler, en relación con el Plan de Vivienda, me gustaría saber si con la tramitación de esta nueva ley va a suceder lo mismo; si esta ley va a ser la segunda parte de los autorrecortes en el Plan de Vivienda 2013-2016; si esta ley, siguiendo la literalidad de su texto, va a escondernos otra nueva enmienda de autorrecorte de un Plan de Vivienda ya de por sí extremadamente raquítico.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señoría.

Como sabe, se ha solicitado el trámite de urgencia para el Proyecto de Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas precisamente para intentar agilizar su aplicación, su puesta en marcha, porque pensamos que es una herramienta clave para dinamizar el sector de la construcción, de la edificación urbana y, por lo tanto, poder aportar, desde el punto de vista del marco normativo, elementos de dinamización de la economía, que es uno de los objetivos estratégicos que hemos planteado en nuestra política de vivienda, junto con la ley de flexibilización del mercado de alquiler. Como usted ha sido ponente en ella, conoce perfectamente su contenido y sus objetivos, por lo que me limitaré simplemente a poner de manifiesto que los objetivos de la ley de rehabilitación son continuar en ese enfoque positivo de generar oportunidades, no generar amenazas ni limitaciones ni sanciones, sino promover actividad económica que pensamos que tiene el sector de la rehabilitación residencial y, de esa manera, reactivar el sector de la construcción, favoreciendo competitividad y creación de empleo.

Para ello, con este proyecto de ley de rehabilitación hemos pretendido generar unas reformas normativas que simplifican tramitación, que liberan cargas, que flexibilizan y actualizan el marco normativo. Ese es el objetivo del proyecto de ley que llegará, espero, en muy pocas semanas a esta Cámara y que estoy seguro de que mejorará en su tramitación, como lo ha hecho la ley de flexibilización del mercado del alquiler.

El Plan de Vivienda es la tercera pata de nuestra política de vivienda, y es evidente que el que aprobó el Gobierno por real decreto tiene que ser coherente con la ley de flexibilización y con la ley de rehabilitación. La articulación temporal de los tres instrumentos no es fácil. Lo cierto es que todavía hoy tenemos en vigencia una serie de planes de vivienda aprobados por los Gobiernos anteriores que pensamos que tienen poco acierto en algunos de sus enfoques. No es el menor de ellos generar modelos de ayudas que se dilatan hasta el año 2038 y que hipotecan radicalmente toda la política de vivienda hacia el futuro, además de seguir orientados a la edificación y a la construcción de vivienda nueva, cuando creemos que no es ese el enfoque acertado. Por eso, la enmienda que se incorporaba en la ley de flexibilización del mercado de alquiler pretendía finalizar los planes anteriores, dar entrada a los nuevos planes y, por tanto, generar un solapamiento natural y razonable. En todo caso, algunas medidas se conservan, otras desaparecen y surgen las nuevas medidas propias del Plan de Vivienda. Eso es lo que se ha pretendido hacer. No obstante, pensamos que la ley de rehabilitación no va a tener ninguna enmienda asociada con el Plan de Vivienda, sino que simplemente va a ser fruto de la tramitación en su propio contenido, que ya de por sí tiene suficiente complejidad cuando modifica la Ley del Suelo, la Ley de Ordenación de la Edificación; es decir, tiene suficiente complejidad técnica como para no tener añadidos adicionales.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias.

En efecto, tendremos oportunidad de valorar el texto concreto del proyecto de ley con una cierta suspicacia, no se lo voy a esconder, fruto precisamente de la tramitación de la Ley de medidas de flexibilización y fomento del alquiler porque, insisto, colocar en la tramitación de la ley una enmienda al Plan de Vivienda me parece que justifica cualquier prevención sobre la solidez de los planteamientos y las políticas del Gobierno en materia de vivienda, y más habiéndole escuchado decir anteriormente que el sector público no tenía que ser el motor sobre el cual pivotara la reactivación económica de nuestro país; cosa que, como usted puede intuir, está en las antípodas del planteamiento de nuestra fuerza política.

En esta cuestión —tuvimos oportunidad de contrastarlo en su primera comparecencia—, mi grupo tenía la intención de ser positivo porque, efectivamente, el enfoque de que las políticas de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas tienen que ser claves en esta nueva etapa de las políticas de vivienda en España, era obvio y compartido. Pero, insisto, lo que era una ley de fomento del alquiler se ha convertido en una ley antialquiler, una ley absolutamente contraproducente para los objetivos que dice tener. Y mucho me temo que a esta ley le va a ocurrir lo mismo y que todo ello no solo está articulado en consonancia con el Plan de Vivienda, sino que lo ha contradicho y, en todo caso, lo ha capitidisminado ya de por sí. Por tanto, con la voluntad de creer que todavía podemos llegar a un acuerdo, no puedo más que

mostrar en este momento mi escepticismo sobre esta tercera pata de las políticas de vivienda del Ministerio de Fomento, que no están ni de lejos a la altura de las expectativas del momento social en el que vivimos.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Insisto, señoría, en que el Plan de Vivienda con su enfoque a medio plazo y orientación de la actividad de fomento, de promoción que le corresponde al sector público hacia este sector específico de la edificación, la rehabilitación y algunas medidas sociales de apoyo al alquiler, tiene toda la coherencia. Lo que hemos intentado, desde un punto de vista de técnica normativa, es elaborar una norma con rango de ley, porque eso es lo que nos decían que hacía falta para finalizar los planes anteriores, planes que se habían hecho con una cierta ligereza, en el sentido de generar derechos hasta el año 2038. En algún momento había que poner límite a esos planes y, a partir de ahí, aparecen las nuevas políticas asociadas con la financiación pública que el Plan de Vivienda pretende llevar a cabo. Por eso hacía falta una norma con rango de ley, y por eso se consideró que tenía un cierto sentido que la Ley de medidas de flexibilización del mercado de alquiler pudiese ser el vehículo normativo para implantar esta medida, que había que tomar en algún momento para, insisto, finalizar y, por tanto, poner en marcha el nuevo Plan de Vivienda que conocen ustedes perfectamente.

La ley de rehabilitación es la tercera pata, como ambos la hemos calificado, de esta política. Nosotros pensamos que tiene un potencial importante; pensamos que, salvo en ámbitos geográficos muy específicos, no tiene mucho sentido hoy la edificación de nueva vivienda; en algunos casos puntuales puede tener sentido, y si es en alquiler todavía más —alquiler de orientación social—, pero en el ámbito de la rehabilitación y regeneración urbana hay un nicho importante de actividad económica. Y reafirmo mi consideración: lo que tiene que hacer el sector público es crear condiciones normativas para facilitar la actividad de los agentes económicos. Ese es el papel fundamental que yo creo que tiene el sector público en un Estado de bienestar bien entendido: prestar servicios a los ciudadanos y generar condiciones para que haya desarrollo de actividad económica. El empleo se crea por las pequeñas y medianas empresas; espero que el empleo no sea creado por el sector público de manera directa, porque entonces será un crecimiento bastante viciado.

En todo caso, insisto, confío en que la ley de rehabilitación pueda tener un trámite ágil en la Cámara, un trámite que permita la recepción de enmiendas, de observaciones, y que se convierta en el instrumento, pues creo que todas las comunidades autónomas en la conferencia sectorial han puesto de manifiesto el acuerdo en el enfoque estratégico. Luego, evidentemente, habrá que ser capaces de trabajar con las herramientas, los instrumentos y las dotaciones presupuestarias que tenemos, que son limitadas; pero no por eso podemos olvidar que en los próximos cuatro años vamos a destinar más de 2200 millones de euros a las políticas incorporadas en el Plan de Vivienda. Creo que son factores de dinamización, de generación de empleo y de actividad económica importantes para el futuro.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS CAUSAS POR LAS QUE AÚN NO SE HA CONSTITUIDO NINGUNO DE LOS COMITÉS DE COORDINACIÓN AEROPORTUARIA.

(Núm. exp. 681/000538)

AUTOR: MARTÍ JUFRESA, CARLOS (GPEPC).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta número 538.

Señor Martí Jufresa, tiene la palabra.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, presidenta.

Señor secretario de Estado, 1200 millones de euros en cuatro años, no es que sea una gran cifra, pero sí es coherente con sus posiciones neoliberales en relación con el papel del sector público. La historia de la economía mundial ya ha demostrado sobradamente que en tiempos de recesión hay que fomentar la reactivación económica a partir del impulso a los sectores públicos. En todo caso, con esta

nueva pregunta vamos a ver la solidez de sus convicciones neoliberales, porque le pregunto concretamente por qué no se ha constituido ninguno de los comités de coordinación aeroportuaria o bien en la versión que estaba prevista en el real decreto ley que promulgó el Gobierno anterior o bien en una versión nueva que la ministra hace más de un año dijo que iba a diseñar el nuevo Gobierno. Se lo digo porque este fue el argumento esgrimido por la ministra y por usted mismo para dar marcha atrás a la gestión descentralizada y coparticipada por las distintas administraciones y también por el sector privado de la gestión de los grandes aeropuertos de España: el aeropuerto de El Prat y el aeropuerto de Barajas. Este fue su argumento, y ya avancé en aquel momento que tenía toda la pinta de ser una cortina de humo, una pura declaración simplemente para intentar tapar la marcha atrás de un proyecto que estaba ya absolutamente terminado, que tenía todos los augurios para que entrara en funcionamiento y todo el apoyo de las administraciones de Cataluña, en cualquier caso. Por tanto, señor secretario de Estado, me gustaría saber exactamente por qué ustedes no lo han desarrollado de acuerdo a lo que se comprometieron con los comités de coordinación aeroportuaria de los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Madrid-Barajas. Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA: (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como establece el Decreto Ley de 13 de julio del año 2012, vamos a promover la constitución de comités de coordinación aeroportuaria en todos los aeropuertos como instrumento para facilitar la participación de las comunidades autónomas, de las administraciones locales y de las organizaciones empresariales y locales más representativas en la gestión aeroportuaria, porque estamos convencidos de que los aeropuertos tienen un papel dinamizador de la economía y generador de atracción de visitantes, de carga, de desarrollo económico, en última instancia, de la región en la que se sitúan y que ese desarrollo económico y territorial tiene absolutamente que ver no solamente con la política, en este caso, del operador público, de AENA Aeropuertos, sino que añade valor contar con la participación de un conjunto de agentes que tienen mucho que decir en este enfoque de los aeropuertos como elementos de desarrollo territorial, de desarrollo regional. Y ese es el enfoque con el que se consideró en el Decreto Ley de 13 de julio del año pasado, como digo, la creación de estos comités de coordinación aeroportuaria, que prevén la participación de representantes del ministerio de Fomento, representantes de la comunidad autónoma, del operador público, de las cámaras de comercio, de las corporaciones locales y de las organizaciones económicas y sociales de cada comunidad. El diseño que incorporamos en el Decreto Ley preveía —lógicamente, de la ley hay que pasar luego al desarrollo reglamentario— una articulación, una vertebración de ese desarrollo reglamentario y, desde entonces, le aseguro que estamos trabajando intensamente con la Federación Española de Municipios y Provincias, así como con asociaciones que tienen interés en este sector, y hemos puesto en marcha la elaboración de un real decreto que articula y permite la puesta en marcha de este sistema.

Es cierto que no se ha aprobado todavía el real decreto. La tramitación es compleja, la tramitación es muy laboriosa, pero estamos llegando a la parte final, y estamos pendientes de unos informes del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y del dictamen del Consejo de Estado que, en cuanto se aprueben, permitirán la aprobación del decreto y la efectiva constitución de estos comités, que estamos convencidos de que van a ser elementos de dinamización, de participación y, por lo tanto, de fortalecimiento de los aeropuertos en su ámbito territorial.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias.

En todo caso, son comités de coordinación que para nada alcanzan la potencia de la gestión descentralizada que estaba en marcha, que sí era realmente una apuesta por esa gestión desde el entorno, desde el territorio, por una vertebración con el sector privado, como he dicho antes, por la que ustedes no apuestan. ¿O acaso es que ustedes apuestan, realmente, por la privatización total de AENA y, por tanto, no les interesa que una parte sustantiva de la gestión de AENA esté comprometida en una gestión descentralizada, mixta, instituciones-sector privado? ¿Es este el eslabón último de su cadena,

una constitución de comités aeroportuarios estrictamente de supervisión y de pura relación interinstitucional, sin competencias, para ceder, al fin y al cabo, el grueso de la gestión, a través de la privatización de AENA, en un modelo inexistente en cualquier otro país desarrollado? Usted sabe perfectamente que con el paso del tiempo la apuesta para todos los países desarrollados es la gestión descentralizada, sobre todo, en los grandes aeropuertos. No tiene ningún sentido plantear un operador único para toda una red de aeropuertos tan desiguales, y todavía menos si acaba siendo privatizada, porque entonces perdería cualquier viso de planificación global y de equilibrio en virtud del interés general.

Por tanto, ya le avanzo que esta propuesta no nos satisface en absoluto. Creo que se queda a medio camino y, en todo caso, espero que sea solo eso, porque si detrás está la voluntad de privatizar AENA, estaríamos cometiendo uno de los grandes errores en la gestión aeroportuaria de la historia de España.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA: (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Me plantea usted un asunto que es de los clásicos en el sector aeroportuario español desde la constitución de AENA, en el año 1991, que es el modelo en red o el modelo fragmentado por aeropuertos como infraestructuras individualmente consideradas. Hemos optado desde entonces y, por tanto, es evidente qué gobiernos y qué planteamientos ideológicos están detrás de esto —y ha habido una continuidad en los Gobiernos—, por un modelo de red aeroportuaria, de gran operador público aeroportuario que fomenta la conectividad, el trabajo en red, la estructuración de nuestro sistema de transporte aéreo y que tiene bondades, como seguramente las tiene también un planteamiento individualizado de la gestión aeroportuaria. De hecho en el mundo hay modelos, quizá no de ámbito nacional, pero sí modelos integrados por paquetes, por decirlo de alguna manera, aeroportuarios. Todo esto ha sido tomado en consideración a la hora de definir nuestra estrategia en materia aeroportuaria y la modernización y transformación del operador aeroportuario, que está llevando a cabo un trabajo extraordinario de mejora de la eficiencia, de mejora de la gestión. Hemos invertido 18 000 millones de euros en los últimos años en la creación de un extraordinario patrimonio aeroportuario en nuestro país. Eso sí, no habíamos tocado los ingresos. Tiene un déficit de 14 000 millones, por lo que tiene un cierto desequilibrio patrimonial. La apuesta en valor de ese patrimonio, la transformación de la titularidad de AENA, es cierto que está encima de la mesa; hemos planteado como un objetivo de este Gobierno iniciar la venta de parte del capital de AENA, hasta un 49% que es lo que está actualmente en la ley, es el marco normativo del que disponemos, y para ello se está trabajando para que, en los próximos meses, pueda llevarse a cabo este proceso.

Pero eso, señoría, no tiene nada que ver en absoluto con el trabajo en paralelo que antes le mencionaba del desarrollo de los comités de coordinación aeroportuaria. Bien es verdad que esos comités, tal y como están definidos, tienen funciones de colaboración, de participación, de propuesta, de mejora, porque pensamos que todos los agentes que he identificado antes pueden aportar mucho valor en el desarrollo de los aeropuertos como elementos de dinamización territorial y económica de una infraestructura, no de cogestión; la gestión le corresponde al operador aeroportuario y a la estructura que finalmente se acabe dotando. La participación de los *stakeholders* territoriales tiene mucho que aportar, pero en el contexto, insisto, de la participación, de la colaboración, de las propuestas, de mejorar también el destino turístico, de mejorar las rutas, de aportar intereses empresariales y territoriales... Yo creo que todo eso es muy importante para el desarrollo de nuestros aeropuertos. Se pueden encontrar oportunidades para el incremento del tráfico, para el incremento de viajeros, para el incremento turístico en los aeropuertos que lo son. Por eso, hay campo para trabajar en la mejora del modelo organizativo de AENA por la vía de su privatización parcial, que estamos llevando a cabo, y la creación de los comités de coordinación aeroportuaria, que son proyectos totalmente compatibles y en los que estamos trabajando en paralelo.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LAS REPERCUSIONES DEL PLAN DE RACIONALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE VIAJEROS DE MEDIA DISTANCIA EN LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE SEVILLA Y ALMERÍA.

(Núm. exp. 681/000557)

AUTOR: COVES BOTELLA, FUENSANTA (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, la número 557, de la senadora Fuensanta Coves. Tiene la palabra su señoría.

La señora COVES BOTELLA: Muchas gracias, señora presidencia.

Señor secretario, «Ferrocarril a ninguna parte», «En vía muerta», o simplemente con chistes acerca de la irrelevancia de nuestro sistema ferroviario —me refiero al de mi provincia, la provincia de Almería—, son algunos de los titulares con los que los medios de comunicación han recibido la noticia del Ministerio de Fomento acerca de la reorganización que pretenden ustedes hacer del servicio público ferroviario de media distancia en España.

Obviamente, todos hemos entendido que cuando ustedes hablan de la reordenación, es un eufemismo para decir que van a disminuir la frecuencia de los trenes, si no eliminarlos.

La sensación generalizada que tienen los ciudadanos en Almería es que tenemos el peor ferrocarril de España y, con mucho, el más precario de Europa, y francamente razones no les faltan. Le voy a dar algunas de ellas.

Para desplazarnos a Sevilla tenemos tres trenes y tardamos cinco hora y media; antes, ese mismo trayecto, se hacía en cuatro horas y veinte minutos. Para ir a Madrid tenemos solamente un tren diario y tardamos siete horas y no llegamos antes de las dos del mediodía. Y para ir a Barcelona, ni siquiera tenemos un tren al día, tenemos un tren cada dos días. No tenemos conexión con Murcia. No tenemos Cercanías. La estación del tren no está conectada con el puerto. Por eso, el presidente del comité de empresa de Adif ha calificado la situación de los trenes de Almería de auténtica marginalidad. Del AVE ni siquiera le hablo; la conexión con Granada se ha quedado en el estudio informativo, tal y como lo dejó el anterior Gobierno, y la salida hacia el levante, hacia la conexión de AVE con Murcia, va a una velocidad de tartana.

Comprenderá, señor secretario, que estemos muy preocupados, además, por esa información que nos acaba de llegar, puesto que las noticias no son realmente alentadoras. Se habla de que esa reordenación va a afectar a noventa trenes regionales en Andalucía. Solamente en las provincias de Jaén, Granada y Almería, la que menos servicios tienen, parece que va a afectar a algo más de 800 000 viajeros. Se habla de que se van a cerrar algunas estaciones, concretamente Gádor, Gérgal y Fiñana, de que se van a suprimir líneas y, lo que es peor, que los talleres de reparación que estaban situados en Almería, se van a trasladar a Málaga.

Por eso, le ruego que conteste a nuestras preocupaciones.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Señoría, como he puesto de manifiesto en alguna intervención anterior, lo que hemos hecho, y que fructificó en el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 28 de diciembre, es un análisis de la situación actual de nuestras conexiones ferroviarias en términos de valoración de su grado de ocupación, grado de utilización, coste, recuperación de los costes en función de la aportación de los viajeros, para con toda esa información poder tomar decisiones de racionalización allí donde sean necesarias, o de financiación pública, en la mayor parte de los casos, a través de la declaración de obligaciones de servicio público. Pero desde un Ministerio de Transportes, que es lo que somos, además de Infraestructuras y Vivienda, ese análisis tiene que tener una visión multimodal y, por tanto, ha de tener en cuenta el resto de medios de transporte que garantizan la movilidad de los ciudadanos, la conectividad de los territorios y la circulación de las mercancías.

En todo esto tenemos limitaciones, deficiencias. Me he referido anteriormente a la conveniencia de orientar las infraestructuras allí donde son más necesarias y donde no hay conexiones eficientes, y

seguramente Almería es un buen ejemplo de que las conexiones ferroviarias no tienen hoy todavía en términos de tiempo y frecuencias la calidad que los ciudadanos demandan.

Por eso, las relaciones de media distancia convencional entre Sevilla, Granada y Almería se van a mantener en su totalidad, ninguna de ellas va a ser afectada. Todas han sido declaradas obligaciones de servicio público y los posibles reajustes y reordenaciones de los servicios de Renfe y Adif van a tomar muy en consideración estas circunstancias.

Seguimos trabajando en las líneas de alta velocidad, bien es verdad que al ritmo que las inversiones presupuestarias nos lo permiten; se sigue trabajando en la línea hacia Granada, se sigue trabajando en la línea hacia Murcia, y posteriormente se continuará hacia Almería, conforme los presupuestos vayan permitiendo llevar a cabo estas actuaciones.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría. Senadora, tiene usted la palabra.

La señora COVES BOTELLA: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, la mayor parte de las preguntas que le he formulado no me las ha contestado usted, solamente ha dicho que se va a mantener la línea Sevilla-Granada-Almería. Nada más faltaba eso, que además nos quitaran la conexión que tenemos con Sevilla. Pero no me ha dicho que se vayan a mantener ni que se vaya a mejorar o a invertir.

Hace un momento, ha dicho a mi compañero Fernández Ortega que los andaluces deberíamos estar satisfechos y aplicar solidaridad a tenor de la situación en la que se encuentra el AVE en nuestra tierra. Creo que después de escuchar la situación en que se encuentra la media distancia en Almería no se atrevería a repetir las mismas palabras que le ha dicho a mi compañero.

Seguro que usted comparte conmigo la importancia que para el desarrollo socioeconómico de una provincia tiene el contar con un sistema de transporte ferroviario óptimo. Pero eso es mucho más importante en Almería, dada nuestra localización geográfica; estamos en la esquina suroriental de España, y por eso, necesitamos estar muy bien comunicados para sentirnos parte de Andalucía, para sentirnos parte de España, para que nuestros productos puedan ser vendidos fuera, y para que puedan venir turistas a conocernos.

Por tanto, tenemos razones de peso, razones sociales, razones económicas para reivindicar no solo que no se nos recorte, sino una mayor inversión en nuestro sistema ferroviario de transportes, que actualmente es terciarista. Ustedes argumentan, entre otras razones, que son líneas deficitarias pero si invirtieran, probablemente conseguiríamos mejorarlas.

Señorías, hoy los medios de comunicación se han hecho eco de una buena noticia, parece que sabían que íbamos a venir a la Comisión de Fomento del Senado a hacerle alguna pregunta. Nos hemos enterado hoy de que Renfe ha añadido un vagón sin tele ni cafetería a los talgos con destino Madrid. Por favor, dejen de insultarnos. Estamos en el siglo XXI y queremos un sistema ferroviario del siglo XXI. En un tren que tarda siete horas en llegar a Madrid, la gran novedad que tenemos actualmente, después de varias reivindicaciones, es la instalación de un vagón que no está conectado al resto, que no tiene televisión y tampoco cafetería.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría. Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Señoría, como le he dicho, los proyectos de la conexión de alta velocidad en la línea hacia Almería siguen avanzando. De hecho, este año tenemos en el presupuesto 100 millones de euros para inversión en el tramo Murcia hacia Almería. También hemos intentado alcanzar un acuerdo con el Ayuntamiento de Almería para la mejora del impacto del terreno de la estación y suprimir un corte que generaban los espacios de ferrocarril en la ciudad y, por tanto, estamos tomando medidas en ese sentido.

Hemos recibido demandas de todo tipo de asociaciones y representantes políticos sobre los tiempos que usted ha puesto de manifiesto, y estamos trabajando en ello; ya hay un compromiso de Renfe —no me constaba la novedad de un vagón adicional— en cuanto a la mejora de los tiempos de la conexión

ferroviaria con Madrid para superar algunas zonas de limitación de velocidad y otras circunstancias que permitan acortar los tiempos.

En cuanto a la obligación de servicio público, como decía, se mantiene porque es una línea de alta ocupación; por tanto, no debería haber ninguna preocupación a este respecto. Y en todo lo que tiene que ver con la reordenación de Renfe y de Adif, buscamos que sean organizaciones eficientes, que no tengan pérdidas, que cuesten el menor dinero posible a los ciudadanos, y que lo que cuesten sea por la financiación de obligaciones de servicio público y no por ineficiencias en la gestión.

No hay todavía ninguna decisión tomada en cuanto a la reordenación de talleres o de instalaciones logísticas, y le aseguro que todos los procesos van a ser fruto del diálogo, del análisis del impacto territorial y, por tanto, se seguirán tomando progresivamente, después de analizar las consecuencias que tienen en el territorio y en términos de empleo, intentando evitar algún efecto negativo en cualquiera de las decisiones que se tomen en este sentido.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señoría.

– PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO CON RESPECTO A LA REALIZACIÓN DE ALGUNA NUEVA AMPLIACIÓN DE LA CONCESIÓN EN LOS PEAJES EN EL TRAMO DE LA AUTOPISTA AP-2 COMPRENDIDO ENTRE ZARAGOZA Y EL MEDITERRÁNEO.

(Núm. exp. 681/000560)

AUTOR: BECANA SANAHUJA, JOSÉ MARÍA (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, que es la número 560, del senador José María Becana Sanahuja.

Esta es una pregunta reconvertida que no ha podido ser aplazada. El senador Becana ha excusado su asistencia porque está en representación del Senado en un viaje oficial con el Ceseden y me ha pedido que conste en el *Diario de Sesiones* su imposibilidad de asistir al estar ejerciendo esta función de representación.

Por tanto, esta pregunta decae.

– PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DE INVERSIÓN PARA LOS AÑOS 2012 Y 2013 EN LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE MÉRIDA (BADAJOZ) Y PUERTOLLANO (CIUDAD REAL).

(Núm. exp. 681/000573)

AUTOR: VÁZQUEZ GARCÍA, JUAN MARÍA (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos, por tanto, a la siguiente pregunta, la número 573, del senador don Juan María Vázquez García.

El señor VÁZQUEZ GARCÍA: Muchas gracias, señora presidenta.

Bienvenido, secretario de Estado. Esta mañana podemos ver claramente la territorialidad de esta Cámara, ya que cada uno de nosotros nos interesamos por aquellas cuestiones que afectan a nuestra provincia o nuestra región.

El lunes pasado el consejero de Fomento de mi región, Extremadura, anunció la visita de la ministra en el mes de mayo y textualmente decía «para dar buenas noticias». Falta hacen buenas noticias en Extremadura, y yo confío en que usted hoy nos adelante alguna, especialmente sobre la línea Madrid Badajoz, más concretamente el tramo de Puerto Llano a Castuera, que es por el que le pregunto.

Usted sabe que en presupuestos anteriores a 2012 se invirtieron en esta línea 65 millones de euros, que permiten circular desde Badajoz hasta Castuera a una velocidad razonable; sin embargo, en lo que falta hasta Brazatortas hay tramos donde no pueden superar los 40 kilómetros por hora, lo cual hace que se alargue mucho la distancia en tiempo, que es como pienso que se debe medir en estos casos. Igualmente, tenemos noticias de que se cayó del presupuesto y no hemos vuelto a saber nada del intercambiador de Brazatortas, que facilitaría no tener que hacer traspaso en la línea Madrid-Badajoz.

¿Existe, como ha demandado el Gobierno extremeño, un plan de Adif para inversiones en Extremadura? Si existe, le rogaría que nos dijese si en él se contempla el objeto de mi pregunta y, repito, confío en que nos adelante alguna buena nueva.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.
Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Gracias, señoría. Me permitirá que en la medida en que está prevista la visita de la ministra dentro de muy poco, lógicamente los aspectos más cualitativos queden reservados a ella, lo cual no quita para que se ofrezca una información, como corresponde a esta Cámara, en relación con los proyectos del ministerio en materia ferroviaria en el ámbito de Extremadura.

En este año 2013, como sabe su señoría, tenemos una inversión prevista de 213 millones de euros en materia ferroviaria, de los cuales 175 están destinados a la línea de alta velocidad, a la línea Madrid-Extremadura, que pretende solventar también un problema tradicional de lejanía y de tiempos en la conexión entre Extremadura y Madrid mediante una doble vía electrificada con ancho internacional para tráfico mixto de viajeros y de mercancías.

Ese es un trabajo que estamos intentando llevar a cabo con la Junta de Extremadura de manera coordinada. Hemos alcanzado un acuerdo para impulsar esta actuación en lo que se refiere al tramo entre Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz, para intentar acortar los plazos lo más posible y que sea una realidad la puesta en servicio de esta línea. También hemos acordado con el Gobierno de Extremadura, con la Consejería de Infraestructuras y Transportes, la mejora de la calidad y la prestación del servicio ferroviario en toda la comunidad en el largo y en el corto plazo.

Hemos trabajado para optimizar el servicio ferroviario, la oferta comercial y también la mejora de la infraestructura con actuaciones concretas en tanto se va desarrollando todo el proyecto de la alta velocidad. Por eso hay 38 millones de euros en el presupuesto del año 2013 dedicados a la red convencional y en esas actuaciones se encuentran las asociadas a la línea entre Mérida y Puertollano, entre otras.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Senador Vázquez, tiene la palabra.

El señor VÁZQUEZ GARCÍA: Muchas gracias.

Señor secretario de Estado, el domingo pasado, el día 21, en el principal diario de Extremadura había un reportaje a doble página sobre el silencio de las obras del AVE; y con fotografías y testimonios de personas se ponía en evidencia la paralización absoluta de dichas obras: «Antes pasaban cada día unas cuantas hormigoneras y ahora no vemos ni un camión», «Yo las veo desde mi casa y no es que haya poco movimiento, es que no hay ninguno». La sensación es que hay una paralización absoluta en el tramo Navalmoral-Casatejada de obras que estaban iniciadas y presupuestadas. La preocupación, por no decir sospecha, es que desde la Cumbre de Oporto de mayo hay una estrategia distinta por parte del Gobierno de España de desviar el AVE, la línea Lisboa-Madrid, por Extremadura para acercarla por Castilla y León y Galicia, y es una preocupación que se basa en hechos.

El presidente actual de Extremadura, el señor Monago —que ayer decía que ellos tienen el arco y él tiene la flecha; me imagino que se refiere al arco mediterráneo y no sé a qué flecha se puede referir— entendía que el AVE pudiera paralizarse, pero que a cambio iba a exigir otras cosas —en otro documento que tengo aquí dice que le habían prometido 50 millones adicionales para la línea convencional, etcétera—. Evidentemente, yo no voy a exigirles aquí que ustedes hagan en estos tiempos de limitaciones presupuestarias todas las inversiones que los extremeños llevamos muchos años esperando, pero cuando ya confiábamos en que el aislamiento vía férrea se resolviese, resulta que vamos a peor.

Se ha hablado aquí de las modificaciones negativas de la línea Zafra-Huelva y también de la línea Badajoz-Madrid, por eso el interés en este momento es que concrete más qué inversiones son las que piensan hacer este año o el año próximo, porque serán obras plurianuales, en este tramo concreto para permitir velocidades medias de 160-170-180 kilómetros por hora en todo el tramo desde Badajoz hasta Madrid.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.
Tiene la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como le decía, señoría, el acuerdo alcanzado con el Gobierno de Extremadura pretende, en el contexto de las disponibilidades presupuestarias, que son limitadas ciertamente, ir avanzando en la mejora de la prestación del servicio, ir actuando en aquellos tramos preferentes y, por lo tanto, en el tramo Plasencia-Cáceres-Mérida-Badajoz, y a eso dedicamos 175 millones de euros este año para continuar con las obras de plataforma y posiblemente de vías y electrificación que nos permitan tener operativo cuanto antes este servicio.

Pero además de eso, somos conscientes de que el resto de la red convencional tiene dificultades y hemos trabajado en la renovación de la vía y la señalización del tramo entre Mérida y Villanueva de la Serena y también en el mantenimiento entre Villanueva de la Serena y Castuera. Tenemos en fase de redacción un proyecto de renovación de la vía entre Castuera y Cabeza del Buey, que es una de las actuaciones que vamos a realizar junto con el Gobierno de Extremadura y el Ministerio de Fomento, fruto del acuerdo de ambas administraciones, para trabajar con el objetivo de renovar la vía en ese tramo de 31 kilómetros de longitud, como digo, entre Castuera y Cabeza del Buey.

Por otra parte, estamos potenciando —como el presidente de la Junta ha puesto de manifiesto— el denominado Eje 16 mediante la extensión de todas las actuaciones de mejora en el trayecto ferroviario desde Cabeza del Buey hasta Puertollano, de tal manera que vayamos acompasándonos también con las actuaciones que nuestros vecinos portugueses están llevando a cabo entre Évora y Caya, en Portugal, para llegar hasta la frontera, porque parece que el Gobierno portugués, con sus dificultades económicas, en sus acuerdos con la Unión Europea está consiguiendo financiación conjunta por parte de la Unión.

Hemos trabajado también con la Unión Europea en una iniciativa creada por ella, los denominados corredores de mercancías, que son establecimientos de líneas ferroviarias sobre las líneas existentes, lo que nos permite mejoras de gestión, mejoras de la infraestructura, establecer ventanilla única para todo el corredor, establecer también lo que se denominan pasos preferentes, los surcos preferentes para el paso de las mercancías, y todo ello intentando que los corredores 4 y 6 del ámbito europeo, que son los que afectan a España, puedan estar operativos cuanto antes.

El pasado 11 de marzo, hace unos pocos días, firmamos el acuerdo para la creación del corredor número 4, que enlazará Portugal y España con Francia, y ahora estamos definiendo las líneas que van a integrar ese corredor. Preveemos que la línea Mérida-Puertollano va a pasar a formar parte de este corredor y, por lo tanto, tendrá inversiones en el futuro para hacer realidad la conexión para el tráfico de mercancías entre Portugal, España y posteriormente Francia.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LAS REPERCUSIONES EN LA VARIANTE DE BRIONES (LA RIOJA) DE NO DESDOBLAR LA CARRETERA NACIONAL N-232 AL EXISTIR AUTOPISTAS DE PEAJE EN PARALELO. (Núm. exp. 681/000596)

AUTOR: MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ, JUAN FRANCISCO (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS REPERCUSIONES EN LA VARIANTE DE FUENMAYOR (LA RIOJA) DE NO DESDOBLAR LA CARRETERA NACIONAL N-232 AL EXISTIR AUTOPISTAS DE PEAJE EN PARALELO.

(Núm. exp. 681/000597)

AUTOR: MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ, JUAN FRANCISCO (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS REPERCUSIONES EN LA VARIANTE DE EL VILLAR DE ARNEDO (LA RIOJA) DE NO DESDOBLAR LA CARRETERA NACIONAL N-232 AL EXISTIR AUTOPISTAS DE PEAJE EN PARALELO.

(Núm. exp. 681/000598)

AUTOR: MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ, JUAN FRANCISCO (GPS).

– PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO HA RENUNCIADO A DESDOBLAR LA CARRETERA NACIONAL N-232 EN TODO EL TRAMO RIOJANO.

(Núm. exp. 681/000599)

AUTOR: MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ, JUAN FRANCISCO (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a las cuatro preguntas del senador Martínez-Aldama, que se han agrupado, las números 596, 597, 598 y 599.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ: Muchas gracias, señora presidenta. Señor secretario de Estado, bienvenido.

En el último debate sobre el estado de la nación un diputado aragonés preguntaba directamente al presidente del Gobierno, al señor Rajoy: ¿Y los desdoblamientos de la N-II y de la N-232 o dejar libres los peajes? ¿Van a seguir ustedes defendiendo a las concesionarias de autopistas antes que a los ciudadanos que se juegan la vida todos los días? A estas preguntas el presidente del Gobierno respondió literalmente —y lo leo—: En relación con las demandas de carreteras, no se desdoblán ya que existen en paralelo autopistas de peaje.

Debo entender, por tanto, que el criterio del Gobierno, marcado por su presidente, es que donde haya una autopista de peaje no se va a desdoblar la carretera, puesto que van en paralelo. Si esto es así, mi Comunidad, La Rioja, es una comunidad afectada por esta decisión, porque tenemos 140 kilómetros más o menos de la N-232, con un tráfico pesado muy intenso, puesto que por ahí se unen dos grandes polos económicos de España —todo el tráfico pesado del País Vasco, Cantabria, Asturias, con todo el arco mediterráneo—, y es verdad que en paralelo hay una autopista de peaje por la que estamos obligados a pagar los riojanos —por cierto, una autopista de peaje con la que el Partido Popular, el anterior Gobierno, nos hizo un flaco favor, porque el año 2011 se quedaba libre de peaje y hubo una prórroga de quince años más, de forma que se nos condenó a pagar durante quince años más—.

Las preguntas que le hago en concreto tienen que ver con esta decisión. ¿El Gobierno renuncia a duplicar la N-232, sí o no? Y si no va a renunciar —usted me responderá ahora— me gustaría que por lo menos pudiéramos conocer los plazos, puesto que para ir seguros tenemos que pagar un peaje de autopista.

De igual modo, dentro de este proyecto global de desdoblamiento se incluyen las variantes de El Villar, Fuenmayor y Briones, y también quisiera conocer, señor secretario de Estado, si el criterio es proceder a su desdoblamiento, sí o no, y si es que sí, que por favor nos concreten los plazos para conocimiento de nuestros ciudadanos.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

Tiene la palabra, secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Señoría, es cierto que este es un asunto en el que se ha generado una cierta confusión. Voy a intentar, si soy capaz, de aportar algo de luz, y no es que la aporte yo, es que en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda al que me he referido reiteradas veces durante esta mañana, se prevé expresamente la conversión del trazado de la N-232 en autovía y, por lo tanto, estamos haciendo un desarrollo que permita hacerlo viable a través de distintas fases. Lo que pretendemos es hacer una política coherente que permita identificar, en aquellas carreteras nacionales que discurren en paralelo con las autopistas de peaje, cuándo es necesario su desdoblamiento. ¿Cuándo es necesario el desdoblamiento? Cuando el volumen del tráfico lo justifica; cuando el tráfico de vehículos pesados que transita por esa vía lo requiere; cuando la composición de ese tráfico de largo recorrido o tráfico de agitación o tráfico local lo justifica; cuando hay causas de siniestralidad y accidentalidad que motiven desdoblamientos; cuando se atraviesan poblaciones, como tradicionalmente sucedía; cuando hay tiempos de espera por la circulación de vehículos pesados. En fin, cuando todas estas cosas suceden, y suceden en muchos tramos de la N-232, por la que usted me pregunta, parece absolutamente razonable llevar a cabo el desdoblamiento, incluso cuando la carretera nacional transcurre en paralelo con una autopista de peaje.

En todo caso, no hay una fórmula única, no hay una fórmula exclusiva de sí o no, sino que hay que decidir en función de las circunstancias que concurren en determinados tramos de carreteras nacionales que tienen estas características. Y eso es lo que estamos haciendo en el caso de la N-232 que, a su paso por La Rioja, discurre sensiblemente paralela a la AP-68, cuyo desdoblamiento está previsto en nuestro Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Es un ejercicio temporal, un trabajo en fases. Lo cierto es que, hasta ahora, lo que nos hemos encontrado es una serie de estudios informativos, y lo que hemos planteado es mantener, en primer lugar, las reducciones de peaje en la AP-68, que cofinanciados con el Gobierno de La Rioja, e ir realizando actuaciones en el recorrido de la N-232.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Senador, tiene usted la palabra.

El señor MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ: Gracias, señora presidenta.

Usted acaba de reconocer aquí una evidente contradicción entre la respuesta del presidente del Gobierno y la acción de su ministerio; porque las palabras del presidente del Gobierno están claramente escritas en el *Diario de Sesiones* y usted acaba de decir que eso no es verdad, que va a haber una política de desdoblamientos.

Me gustaría que me concretara, porque no me ha concretado nada. ¿Me puede, por favor, concretar en qué estado están las cosas? ¿Puede adquirir algún compromiso que yo pueda trasladar a mis conciudadanos, diciéndoles: este es el horizonte temporal previsto por el Gobierno? Es decir, ¿cuándo acaba el estudio informativo? ¿Cuándo empiezan a licitar las obras? ¿Cuándo prevén, después de licitarlas, contratarlas? No sé, que tengamos un horizonte, porque el plan dura hasta el 2024, y en mi comunidad hay preocupación.

Dos cosas más concretas: una, me gustaría que me dijera qué pasa con la ronda de Logroño. Hay un consenso unánime de toda la sociedad riojana en que la autopista AP-68 sea la variante sur de la ciudad de Logroño, sin tener que desdoblar la N-232, y me gustaría que nos concretara aquí si eso se va a hacer ya. Dos, mientras se lo piensan, mientras definen el horizonte temporal, yo les hago una propuesta: tenemos la obligación —y la tiene el Gobierno, como gestor público— de dar seguridad a los ciudadanos de mi tierra, y yo le pido que se la den a coste cero. Le digo esto porque usted acaba de reconocer que hay un peaje bonificado, cofinanciado al 50% entre el Gobierno de España y el Gobierno de La Rioja, y me gustaría que el Gobierno de España liberara a mi comunidad de ese 50%. Y le digo por qué: por un dato que dio en esta Cámara la propia ministra de Fomento al responder a una pregunta en el Pleno. Ella misma respondió que la Rioja era la comunidad más agraviada por los peajes. Dio una serie de números sobre todas las comunidades autónomas, y el de La Rioja era de seiscientos treinta y tantos; y concluyó: La Rioja es la comunidad más agraviada por los peajes. Si es así, señor secretario de Estado, en tanto se procede a desdoblar la carretera, yo le pido un esfuerzo al Gobierno: libere a mi comunidad de ese gasto y, si somos los más agraviados, compéñsenos con un peaje pagado al cien por cien por el Gobierno de España.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.
Tiene la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como le decía, estamos trabajando en convertir en autovía la N-232, lo que podemos denominar la futura A-68, y eso está en fase de realización del estudio informativo. No me parece que exista ninguna contradicción con lo declarado por el presidente Gobierno, ya que lo que estaba haciendo era una consideración de carácter general. No procedemos a desdoblar todas las carreteras, sobre todo cuando coinciden con autopistas. Hacemos estudios específicos, *ad hoc*, de información de tráfico, de siniestralidad, de los factores que le he mencionado anteriormente. Por lo tanto, la solución que estamos elaborando plantea emplear la autopista AP-68, también ejecutar nuevos enlaces y revisar la capacidad de la vía, en lo que se refiere a la ronda sur de Logroño, o lo que se denomina el tramo cuarto del estudio informativo. Esa es una de las opciones en las que estamos trabajando.

Es verdad que vamos a priorizar la conversión en autovía, como siempre en cualquier actuación de larga intervención; y hay algunas variantes, como la de Briones, la de Fuenmayor o la de Villar de Arnedo,

que tienen ya estudios informativos y que cuentan con la orden de preparación de los proyectos de actuación. Respecto a la variante de Fuenmayor, el proyecto de construcción está en redacción y, por lo tanto, vamos a proceder a su aprobación definitiva, tras la información pública. Por consiguiente, vamos teniendo tramos, proyectos, en particular los que tienen que ver con las variantes de población, que nos van a permitir ir actuando.

Y entre tanto, mientras se lleva a cabo la actuación, continuamos con la política de subvención de los peajes. Están permitiendo la gratuidad del cien por cien, por ejemplo, en los recorridos que hacen los ligeros y los pesados que acceden a la autopista en los enlaces de Cenicero, de Navarrete, de Logroño o de Agoncillo, y lo abandonan en cualquiera de ellos, o a la inversa, como sabe. Eso casi constituye una circunvalación gratuita de Logroño, por el tramo que comprende y por el gran número de usuarios que lo están utilizando. También existe la gratuidad del cien por cien para los vehículos ligeros que realicen los trayectos comprendidos entre Haro y Alfaro, cuando la ida y la vuelta se producen en el mismo día. Esta medida es también de gran impacto y está favoreciendo todos los recorridos internos de la comunidad.

Me plantea su señoría que procedamos a modificar el modelo de financiación de esas subvenciones que actualmente tenemos. Son fruto de acuerdos entre ambas administraciones públicas, la comunidad autónoma y la Administración del Estado. Tenemos una relación bien fluida con el Gobierno de La Rioja y, por lo tanto, estudiaremos alternativas. No me parece que los tiempos actuales favorezcan que ninguna de las dos administraciones dé un paso al frente para asumir mayor obligación; sí para el mantenimiento de la condición, sí para mantener —mientras llevamos adelante todo el proyecto de desdoblamiento de la N-232— los actuales modelos de gratuidad, que están generando una auténtica circunvalación a Logroño y facilitando el uso de infraestructuras de alta calidad por parte de los ciudadanos de La Rioja. Es verdad que tiene un porcentaje superior de tramos de autopistas de peaje, en comparación con otras comunidades autónomas, pero también es verdad que incorporamos el factor de la subvención de los peajes, y eso seguramente podría alterar ese porcentaje.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES PREVISTAS POR EL GOBIERNO PARA LA MEJORA E IMPULSO DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN.

(Núm. exp. 681/000646)

AUTOR: MATEU ISTÚRIZ, JAIME MIGUEL (GPP).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta —que creo que es la última del orden del día de hoy—, que es la 646, del senador Jaime Miguel Mateu.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor MATEO ISTÚRIZ: Buenos días.

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, muchas gracias por su maratónica comparecencia esta mañana, que ha sido muy productiva para todos.

Como usted sabe, el sector de la aviación general, cuyas principales actividades se desdoblaron en aviación privada, deportiva, de recreo y escuela de vuelo, entre otras, ha sido tradicionalmente un sector poco desarrollado y poco apoyado en España. Como ejemplo, podemos citar las 2000 aeronaves que están registradas en nuestro país, en relación con las aproximadamente 8000 que constan en Francia, Alemania o en el Reino Unido. Este dato queda todavía más reafirmado si tenemos en cuenta el alto grado de desarrollo que tiene nuestra aviación comercial de transporte en España. Sabe usted que la aviación general tiene una capacidad tremenda de creación de riqueza. Por ello, es necesario que el ministerio y otras instituciones relacionadas con él adopten las medidas que nos puedan acercar al grado de desarrollo que este sector de la aviación debería tener en España, y contribuir con ello, como he dicho anteriormente, al desarrollo económico y, consiguientemente, a la creación de empleo.

Tenemos en España, afortunadamente, una red aeroportuaria de AENA muy bien equipada y con una capacidad de aprovechamiento considerable para estas actividades, y esto proporciona, señor secretario de Estado, una oportunidad inmejorable de que estos sectores de la aviación general se incorporen de una manera flexible y eficaz y aprovechen esas infraestructuras, y desde luego una oportunidad de generar el crecimiento potencial del sector de la aviación.

Por ello, señor secretario de Estado, mi pregunta es la siguiente: ¿puede informarnos de si el ministerio tiene previsto realizar alguna actuación para la mejora e impulso de este sector de la aviación?
Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Gracias, señoría. Coincido totalmente con usted en que el transporte aéreo no solamente ha de ser enfocado desde un punto de vista comercial sino también considerando los segmentos de la aviación general en su conjunto, comprendidos la aviación privada, los aeroclubes, la aviación deportiva y las escuelas de vuelo, entre otras. Por tanto, ese enfoque global debería permitirnos hacer un análisis completo del sector de la aviación y del transporte aéreo en España. Así lo hacemos en nuestro Plan de infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, y así hemos trabajado también durante los últimos meses en colaboración con todo el sector, puesto que es la mejor manera de abordar los problemas y los desafíos de un ámbito sectorial concreto. Hemos realizado unas jornadas del sector aéreo en el ministerio con cinco mesas de trabajo con el objetivo de identificar a aquellos sectores y personas clave que nos puedan aportar ideas y actuaciones de mejora para el futuro. De hecho, celebramos una mesa que se tituló «Potenciar la aviación general corporativa y deportiva», donde, en primer lugar identificábamos, como usted apuntaba, una serie de datos que ponen de manifiesto que es un sector poco desarrollado en nuestro país. Es un sector más que puede también generar empleo, crecimiento económico y riqueza. Tenemos 7000 licencias de piloto privado, mientras que en Francia o en el Reino Unido llegan a tener casi 80 000, la desproporción es extraordinaria. Tenemos 2000 aeronaves de esta naturaleza matriculadas en España, cuando en los países comparables de nuestro entorno esa cifra es cuatro veces mayor. Alguien dice que en España nos sobran aeropuertos; tenemos 46 aeropuertos de interés general, pero lo cierto es que tenemos 270 infraestructuras calificadas como aeródromos, cifra muy inferior al de otros países de nuestro entorno. Por tanto, parece evidente que tenemos un campo de desarrollo importante. Quizá tenemos asociada ese tipo de actividad con una cierta élite social o económica, cuando la realidad no es así en el resto de Europa. Pensamos, pues, que tenemos mucho trabajo por delante en el que podremos avanzar.

La señora PRESIDENTA: Muchísimas gracias.
Senador Mateu, tiene usted de nuevo la palabra.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta.

Gracias, señor secretario de Estado. Para cerrar bien el círculo de esta pregunta, me gustaría hacer algunas consideraciones acerca del olvido o de la escasa consideración ha tenido la conservación y protección de nuestro patrimonio histórico aeronáutico. Así, sabemos que en España existen una serie de fundaciones punteras en esta materia, como la Fundación Infante de Orleans, la Fundación Antonio Quintana, la Fundación Parque Aeronáutico de Cataluña, la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana y, por último, otra magnífica que es la Asociación de Aviación Experimental, cuyo objeto es la restauración y la puesta en vuelo de estos elementos de nuestro patrimonio histórico aeronáutico.

Por ello, y continuando en ese ámbito, le pregunto al señor secretario de Estado si se está llevando a cabo alguna actuación que facilite esa tarea de restauración, de reconstrucción y de puesta en vuelo, y desde luego, de puesta en valor de todo este rico patrimonio aeronáutico que, desde luego, es también una de las muestras de la historia de España.

Muchas gracias, señor secretario de Estado.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.
Tiene la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Señoría, por cuestiones de tiempo, mi respuesta anterior se ha quedado en consideraciones generales, pero con mucho gusto les refiero los trabajos que concretamente se están desarrollando para hacer efectivo lo que he declarado: nuestra voluntad de apoyo y de dinamización. Estamos trabajando en

la flexibilización horaria de los aeropuertos, de tal manera que haya una mayor facilitación de servicios para los usuarios. Estamos manejando también mejoras en la estructuración y en la gestión del espacio aéreo, facilitando la gestión de los planes de vuelo y facilitando la realización de vuelo visual nocturno, que amplíe la capacidad y la oferta de servicios. En esta materia hay que mejorar muchos trámites administrativos; venimos de una cultura muy burocrática y muy tradicional, con trámites muy lentos de matriculación de aeronaves, de celebración de exámenes de pilotos, que pueden ser perfectamente descentralizados sin perder por ello ni un ápice de garantía de calidad. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea está colaborando en esas materias, preparando un real decreto de matriculación de aeronaves que permitirá la simplificación y la agilización del procedimiento de matrículas de aeronaves, y también una nueva orden ministerial para que los exámenes de pilotos de aeronaves de ultraligeros sigan un modelo que facilite su realización. Y todo ello, como digo, buscando eliminar rigideces y facilitar. Para ello nos parece que es importante la labor que tiene que hacer el Ministerio de Fomento y la labor que tiene que hacer la AESA, pero también se debe contar con la sociedad civil. Hay un conjunto de asociaciones y de entidades sin ánimo de lucro que están llevando a cabo actividades de muy diversa índole de mantenimiento del patrimonio histórico, como la rehabilitación y restauración de aeronaves. En el aeropuerto de Cuatro Vientos tenemos un convenio de colaboración con la Fundación Príncipe de Orleans, que ayuda al mantenimiento del museo y con todo este tipo de materias; y en todos los proyectos normativos que estamos llevando a cabo estamos dando trámite de audiencia a las entidades y pidiendo su colaboración. No son muchas, pero las que existen tienen un conocimiento experimentado en esta materia y nos son de gran utilidad para acertar en los diagnósticos y, posteriormente, en la elaboración normativa que permita la dinamización del sector de la aviación general. Como decía al principio, este sector puede ser un elemento de dinamización, de creación de empleo y de realización de una industria que puede tener futuro en nuestro país.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Finalizadas las preguntas, solo me queda dar las gracias a los senadores presentes y a los que han tenido que ausentarse para acudir a otras comisiones por la fluidez con que han formulado sus preguntas y por que se hayan ajustado de forma tan notable a los tiempos que habíamos acordado en Mesa y Portavoces.

Le agradecemos al secretario de Estado la muy abundante y muy minuciosa información que nos ha dado en esta comisión, y le invitamos a que en cualquier otra ocasión venga al Senado, bien a contestar preguntas de los senadores, bien a informarnos de cualquier cuestión de interés del Gobierno, bien a responder a alguna comparecencia, solo hay una pendiente.

Sin más, señorías, se levanta la sesión.

Eran las doce horas y cuarenta y cinco minutos.