



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 108

10 de mayo de 2017

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el miércoles, 10 de mayo de 2017.

ORDEN DEL DÍA

Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a ejecutar las obras de soterramiento de las vías de Renfe a su paso por el municipio de Sant Feliu de Llobregat (Barcelona).
(Núm. exp. 661/000436)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA
- Moción por la que se insta al Gobierno a presentar un calendario de ejecución de las obras de soterramiento de la vía ferroviaria a su paso por Sant Feliu de Llobregat (Barcelona).
(Núm. exp. 661/000102)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la ejecución con anterioridad al año 2020 de las obras de mejora y acondicionamiento de todos los tramos de las carreteras nacionales N-260 y N-230.
(Núm. exp. 661/000139)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de diversas medidas para mejorar la línea ferroviaria entre A Coruña y Ferrol.
(Núm. exp. 661/000267)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a prolongar las incorporaciones y salidas de la autovía A-7 a su paso por Tarragona, concretamente las situadas en los puntos kilométricos 1160, 1162 y 1164, en especial la salida 1160-B.
(Núm. exp. 661/000485)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
- Moción por la que se insta al Gobierno a la aprobación de un plan de inversiones para infraestructuras viarias en la provincia de Huelva.
(Núm. exp. 661/000556)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

Se abre la sesión a las dieciséis horas y treinta minutos.

El señor PRESIDENTE: Señorías, buenas tardes. Se abre la sesión.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA APROBACIÓN DE UN PLAN DE INVERSIONES PARA INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN LA PROVINCIA DE HUELVA.

(Núm. exp. 661/000556)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Señorías, en el orden del día figuran seis mociones. Como se está pactando una enmienda transaccional respecto de las dos primeras, comenzamos con la última moción, del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la aprobación de un plan de inversiones para infraestructuras viarias en la provincia de Huelva.

Tiene la palabra don Manuel Guerra.

El señor GUERRA GONZÁLEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Con esta moción queremos traer a la consideración de esta comisión el déficit crónico que en materia de infraestructuras viene soportando la provincia de Huelva, lo que ha hecho que los onubenses tengamos la fundada percepción no solo de estar en una esquina sino de vivir en el último rincón olvidado de nuestro país.

Huelva ocupa el extremo más suroccidental de nuestro territorio peninsular y ha visto agravada progresivamente su situación periférica por la insuficiente planificación e inversión pública para completar una red de comunicaciones que la conecte de forma medianamente adecuada con el resto del país. Esta situación ha provocado un aislamiento crónico que complica el acceso de muchos ciudadanos a servicios básicos, condiciona la cohesión provincial, dificulta la vertebración con el resto de Andalucía y España y limita las posibilidades de desarrollo de sus diferentes comarcas, a pesar de contar con numerosos e importantes recursos y sectores productivos. Ello ha generado un fundado sentimiento de abandono y frustración que desgraciadamente avalan los datos objetivos, como los que sitúan a la provincia de Huelva con los peores índices ferroviarios de nuestro país.

En los últimos cincuenta años, el *stock* de capital neto invertido en infraestructura ferroviaria ha crecido en términos reales en España un 350 %, mientras que en Huelva ha decrecido un 41,5 %, más que en ninguna otra provincia; es decir, 1318 euros por habitante en el conjunto nacional y tan solo 398 euros, apenas un 30 %, en Huelva. Se traduce en un déficit inversor de 920 euros por onubense y un total de 478 millones para el conjunto provincial, cantidad más que suficiente para abordar las dos infraestructuras ferroviarias absolutamente prioritarias.

Si nos remitimos a la última década, las inversiones ferroviarias ejecutadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado ascendieron a 870 euros por cada español, frente a los 84 euros por cada onubense —diez veces menos—. Cuando acaban de cumplirse 25 años de la llegada de la alta velocidad a Sevilla, los 89 kilómetros que la separan de Huelva, con una orografía no especialmente compleja, continúan pendientes. Ello hace también que la duración de los trayectos a Huelva desde Madrid sea la más negativa de todo el litoral, perjudicando el tejido empresarial onubense, especialmente al turístico. Todo hace pensar que Huelva será una de las últimas provincias españolas a las que llegue la alta velocidad —si es que llega—. La otra línea férrea que aún queda en la provincia, la de Huelva-Zafra —también data del siglo XIX—, con tramos que han quedado obsoletos y que requieren de una urgente inversión en modernización por su relevancia para vertebrar de norte a sur la provincia, favorecer los flujos turísticos entre la costa y la sierra y potenciar el puerto de Huelva como salida natural para las comarcas del interior, Extremadura y sus productos.

En lo que se refiere a carreteras, tres son las infraestructuras prioritarias que planteamos en nuestra moción: la mejora del trazado y firme de la N-433, el tercer carril de la A-49, Huelva-Sevilla, y, por su carácter estratégico, el desdoble de la N-435. Según respuesta recibida del propio Gobierno el pasado 3 de marzo, el estudio informativo Conexión autovía Ruta de la Plata-Huelva fue sometido a información pública en el BOE de 7 de octubre de 2008, poniéndose de manifiesto dificultades ambientales en su trazado durante el proceso de evaluación ambiental. Desde entonces, y a pesar de haberse incluido en las previsiones del Pitvi —como el propio Gobierno reconoce—, no se ha producido ningún avance sustancial y las cantidades consignadas en los últimos presupuestos generales han sido anecdóticas, si exceptuamos la ejecución de

la variante de Beas-Trigueros, diseñada como primera calzada de la futura autovía 83, y cuyas obras se han iniciado con cuatro años de retraso tras ser adjudicadas en 2011.

Al igual que ocurre en materia ferroviaria, esta comunicación norte-sur, a través de una vía de alta capacidad, es esencial para vertebrar las comarcas onubenses, para conectar a Huelva con la Autovía de la Plata —y, a través de ella, con el resto del país—, para mejorar el posicionamiento logístico del puerto de Huelva, muy especialmente como espacio portuario de referencia para Extremadura, en definitiva, para potenciar la iniciativa emprendedora y el esfuerzo de los onubenses para generar riqueza y empleo en sectores clave. Conscientes de la urgencia de esta infraestructura y de que los onubenses no pueden admitir más demoras, creemos que la complejidad ambiental en una parte de su posible trazado no debe impedir el avance del proyecto, por eso planteamos priorizar la ejecución del tramo en los enlaces entre San Juan del Puerto y Zalamea la Real, un tramo de aproximadamente 50 kilómetros que discurre por parajes sin especial dificultad orográfica ni ambiental, lo que incidirá en un coste económico más asumible y que es evidente supondría un gran paso adelante mientras que se resuelven otras cuestiones técnicas.

La sociedad onubense que ha visto cómo el gran esfuerzo inversor realizado por nuestro país en las últimas décadas ha pasado en gran medida de largo por nuestra provincia, comparte la convicción de que no es posible esperar por más tiempo la planificación y ejecución de unas vías de comunicación absolutamente necesarias para desplegar todas sus potencialidades y, con ello, competir en igualdad con otras zonas, corregir los desequilibrios territoriales, combatir los diferenciales negativos en tasa de desempleo y atajar el éxodo poblacional, favoreciendo la creación de nuevas oportunidades laborales.

Por ello, planteamos, asistidos por la razón y canalizando la demanda de la inmensa mayoría de los onubenses, con un ánimo constructivo y de consenso, una iniciativa que responde a una necesidad real y abre oportunidades de progreso, ajustada y justa, alejada de planteamientos demagógicos y maximalistas, que no compromete la estabilidad presupuestaria ni puede suponer agravios con otros territorios pero que sí pretende poner fin a una espera insoportable, fijando un calendario razonable y efectivo en el que se comprometan los recursos precisos para que Huelva deje de ser el rincón olvidado de España y cuente con las infraestructuras diarias que la conecten con el resto del país y el mundo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de enmiendas.

El Grupo Popular ha presentado una enmienda.

Tiene la palabra la senadora María Dolores López Gabarro.

La señora LÓPEZ GABARRO: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, hemos presentado una enmienda con ese ánimo que exponía el señor Guerra de llegar a un consenso y de trabajar por los vecinos de la provincia de Huelva; una enmienda que pretende continuar impulsando la ejecución de los proyectos que ha puesto en marcha el Gobierno del Partido Popular. Creo que eso es en lo que se debe trabajar.

Yo le he escuchado al señor Guerra decir que Huelva es un rincón olvidado de España. No, Huelva es un rincón olvidado de los gobiernos del Partido Socialista. Y yo también soy onubense. Es decir: el desdoble de la N-435, al que hace mención la moción, lo ha puesto en marcha el Gobierno del Partido Popular; la presa de Alcolea, el Gobierno del Partido Popular; el Paseo de la Ría, hecho por el Gobierno del Partido Popular; el trasvase de los 5 hectómetros cúbicos al Condado, hecho por el Gobierno del Partido Popular; la Rotonda de los pinos, en proyecto por el Partido Popular; el mantenimiento de la línea Huelva-Zafra, en los presupuestos, por el Partido Popular; la alta velocidad, contemplada; y la estación del AVE, ejecutada al 50 %.

Además le digo al señor Guerra, y se lo digo con el mayor de los respetos, que tuvimos un Gobierno del Partido Socialista. Las obras hechas en Huelva fueron cero en los ocho años de Zapatero. Cero. En los ocho años de Zapatero, cero obras en Huelva.

El señor Guerra hablaba de un déficit crónico. No. Se cronifica ese déficit cuando gobierna el Partido Socialista. Le voy a poner un ejemplo: estación del AVE. Yo recuerdo cuando gobernaba el señor Zapatero que fue la ministra a Huelva a presentar la estación del AVE y lo que presentó fue una maqueta. La pasearon durante cuatro años por toda la provincia de Huelva —por cierto, nos costó a los onubenses la maqueta 30 000 euros—, y el legado que nos dejaron fue la maqueta. Ahora hay un Gobierno del Partido Popular. Vaya usted a ver las obras, están ejecutadas el 50 % y el resto viene en los presupuestos.

Ha hecho usted mención a que le preocupa la línea Huelva-Zafra. Mire usted, hoy la línea Huelva-Zafra se mantiene porque un Gobierno del Partido Popular la ha declarado de interés público. El único Gobierno que ha cerrado vías ferroviarias en Huelva ha sido el suyo. La línea Huelva-Ayamonte la cerró el Partido Socialista. Es más, yo le rogaría que instara usted a la señora presidenta de la Junta de Andalucía. De las 8 provincias andaluzas, menos en Huelva, en las otras 7 existen convenios de mantenimiento de las vías. La Junta, para las vías de Huelva, no pone ni un céntimo —se lo digo porque es de su Gobierno—. Y si quiere, podemos seguir hablando de otras muchas infraestructuras.

Es curioso que no acepte usted la enmienda cuando lo que pretende es que estas obras se sigan potenciando y ejecutando. Y con el mayor de los respetos, ¿qué quiere?, ¿que volvamos a lo que había antes?, ¿que no tengamos ninguna obra?, ¿que se paralizen las que están?, ¿que todas las que ha puesto en marcha el Gobierno del Partido Popular y que son fundamentales —como usted ha dicho— para el desarrollo económico de la provincia desaparezcan? Si trabajamos por el bienestar de los vecinos, como bien ha dicho usted, y yo lo respeto, dígalo aquí. Todas estas obras están en marcha, por tanto, trabajemos ahora juntos para que continúe su ejecución, que viene en los presupuestos. Ahora bien, si de lo que se trata es de apuntarnos políticamente un tanto..., eso es decisión de cada uno. El tanto mío yo se lo debo a los onubenses. Por ello, voy a seguir defendiendo la enmienda y los presupuestos del Gobierno de España. Por cierto, yo quiero que continúen esas obras. Si usted quiere que sigan esas obras, dígale a su partido que apoye los presupuestos, que es lo que tiene que hacer en lugar de tener un país paralizado.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora López Gabarro.

No hay más enmiendas.

Pasamos al turno de aceptación o no de la enmienda.

Tiene la palabra el señor Guerra.

El señor GUERRA GONZÁLEZ: Gracias, señor presidente.

Señora López, siento que hoy estoy haciendo aquello para lo que me han puesto aquí los onubenses y no creo que usted pueda decir lo mismo. Poniéndome en su lugar, creo que no me sentiría orgulloso del papel o, mejor dicho, papelón que le han obligado a hacer, posicionándose en contra de los legítimos intereses de la gente de nuestra tierra.

Todos estos proyectos a los que usted alude fueron licitados y adjudicados durante el Gobierno socialista y avanzados, y ustedes los han tenido paralizados cuatro años. Pero no he venido a hablar de lo que hicieron o dejaron de hacer anteriores gobiernos, sino de Huelva y sus necesidades, para que sean atendidas por quienes en este momento tienen la responsabilidad de gobernar. Ya es hora de que enfrenten la realidad, den la cara y afronten sus obligaciones. Dejen de invocar a san José Luis Rodríguez Zapatero como el santo milagroso que les saca de todos los aprietos y justifica sus errores e incumplimientos.

Señora López, no podemos aceptar la enmienda de sustitución que plantean, porque vacía por completo de contenido la moción que planteamos, porque significa decir a los onubenses que se resignen, que se conformen, que se armen de paciencia y se pongan a la cola. Una declaración de buenas intenciones, por cierto, desmentida por los Presupuestos Generales del Estado y nada más. Ustedes nos piden que llevemos a los onubenses un talón sin fondos, y los onubenses ya no están para juegos florales ni para brindis al sol. Por eso, la sociedad de nuestra provincia se está organizando y está exigiendo aquello que es de justicia. Un estudio del Consejo Económico y Social de la provincia cifra en 1100 millones de euros el déficit en materia de infraestructuras de nuestra provincia desde el año 2000.

No pedimos inversiones ruinosas en autovías ni en líneas ferroviarias que apenas nadie usa, sino inversiones rentables desde el punto de vista social y económico, que van a ser devueltas con intereses gracias al desarrollo de los sectores productivos de un territorio con grandes potencialidades y que hoy compete en clara situación de desventaja.

Huelva siempre ha dado más de lo que ha recibido y así quiere seguir haciéndolo a poco que le faciliten los medios para ello. No pedimos tanto, solo rigor en una hoja de ruta consensuada que se desarrolle y cumpla sus hitos gobierne quien gobierne.

Nuestra provincia es excedentaria en recursos hídricos, tiene un clima envidiable, patrimonio natural e histórico, gente trabajadora y emprendedora. Por eso los onubenses, y, con ellos, sectores productivos como la industria, la agricultura, la minería, el sector cárnico o el turismo, están esperando algo más que buenas palabras. Huelva demanda una oportunidad para el progreso, para acelerar el crecimiento económico y la generación de empleo.

Honestamente creo que es un error que rechacen esta moción porque los onubenses no van a tolerar más negativas ni se van a conformar con buenos deseos, excusas y escaramuzas políticas y menos aún cuando se destinan con generosidad recursos a otros territorios para compensar favores políticos. No van a poder aplacar la indignación ciudadana ni acallar el clamor popular ni parar la movilización social en defensa de su futuro, porque no es un problema de falta de recursos, sino de voluntad y prioridades. Se ha inaugurado un congreso de cambio climático en Huelva y ayer se hacían unas predicciones bastante tremendas, según las cuales parte del territorio de nuestra provincia corría el riesgo de ser engullido por las aguas. Creo que ustedes están esperando que eso ocurra para no tener que invertir en nuestra provincia. No me gustaría que se cumpliera esa ficción de la obra *La balsa de piedra*, de Saramago, donde nos separamos del continente. Eso es lo que sentimos los onubenses: que cada vez nos desconectan más del resto de la Península, del resto de nuestro país.

Hace unos días, el presidente del Gobierno pedía a los grupos políticos grandeza y generosidad. La sociedad onubense no nos pide tanto, si acaso diligencia y justicia, tan solo un compromiso firme y unos plazos razonables para disponer de las infraestructuras viarias imprescindibles para progresar en igualdad de condiciones con el resto de territorios del Estado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Si he entendido bien, senadora López, suprimimos el turno en contra y pasamos directamente al turno de portavoces. (*Asentimiento*).

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el senador Joan Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

El Grupo Mixto va a dar apoyo a la moción. Entendemos que es una moción muy bien planteada y fundamentada y, por lo tanto, vamos a votar a favor de esta moción que presenta el Grupo Socialista.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Esquerra Republicana se abstendrá en esta votación.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Jiménez.

La señora JIMÉNEZ GARCÍA: Vamos a votar favorablemente la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Guerra.

El señor GUERRA GONZÁLEZ: Gracias. Hay poco más que decir, señor presidente.

Quiero insistir en que los onubenses han llegado ya a un límite, a un hartazgo, y quieren algo más que buenas palabras y buenas intenciones de los grupos políticos. Esta es una moción que no se presenta para confrontar, porque entiendo que la ciudadanía está cansada del «Y tú más» y de la lucha partidista. Lo que quieren son soluciones reales y concretas, presupuestos que fundamenten las afirmaciones y que las infraestructuras tantas veces demandadas y tantas veces prometidas empiecen a ser una realidad. Estamos llegando a un extremo en el que tenemos la sensación de que cada vez se nos ningunea más y de que para el Partido Popular nunca es buen momento para la provincia de Huelva.

No podemos aceptar la enmienda que se nos plantea porque supone avalar lo que se está haciendo —que es poco o nada— y supone confiar la dotación presupuestaria y ejecución de estos proyectos al arbitrio de futuros presupuestos sin ningún compromiso firme. En estos momentos, la sociedad onubense se está organizando a través de la Agrupación de Interés por las Infraestructuras de Huelva, que agrupa en torno a 150 entidades de la sociedad onubense y que está demandando unos compromisos concretos.

En los próximos días va a asistir a una importante movilización social, que va a exigir algo más que buenas palabras, que buenas intenciones, que buenos deseos.

Yo creo que sería más productivo que el tiempo que dedica el Partido Popular a descalificar y a buscar excusas, lo destinara a trabajar y a dar respuestas a las demandas de la sociedad onubense y a poner en marcha de una vez por todas los grandes proyectos que Huelva tiene pendientes desde hace muchos años. Ustedes hablan recurrentemente de la herencia recibida del presidente Rodríguez Zapatero, lo malo va a ser la herencia que van a dejar ustedes, la herencia del presidente Rajoy. La herencia que ustedes van a dejar a los onubenses es una provincia más aislada, con unas comunicaciones más precarias, menos competitivas y con menos posibilidades de desarrollo. Por eso yo apelo a su sentido común, a que reconsideren esa posición y a que realmente le den una oportunidad al futuro y al progreso de esta provincia, apoyando esta moción, porque, de otra forma, los onubenses desde luego no lo van a entender.

Los onubenses a lo largo del tiempo saben ya lo que ha hecho cada uno, conocen las responsabilidades de gobierno cuando las ha ostentado y las valoran con su voto en cada consulta electoral, por cierto, devolviéndole al PP el olvido y el castigo que infringe a nuestra provincia cuando gobierna. Lo que quieren saber ahora es el compromiso real de cada grupo político de este Senado para atender, sin más engaños ni dilaciones, las legítimas aspiraciones de nuestra tierra.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Partido Popular, tiene la palabra la senadora López Gabarro.

La señora LÓPEZ GABARRO: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Guerra, he anotado literalmente algunas frases que ha dicho.

Ha manifestado usted —refiriéndose a mi persona— que si estoy orgullosa del papelón que estoy haciendo hoy aquí. Primero, las personas que me votaron a mí tienen la misma legitimidad que las que le votaron a usted. Por cierto, yo me siento orgullosa de las obras que he citado aquí porque están las máquinas; usted únicamente puede hablar de titulares, no puede mostrar ni una obra; alguna que otra maqueta. A lo mejor esta la recuerda. Gana Rodríguez Zapatero, y miren lo que hacen en los pueblos, una pancarta diciendo que ya está el desdoble hecho. Ha tenido que venir un Gobierno del Partido Popular a poner las máquinas, las piedras y a comenzar la obra. Se lo digo porque es usted de memoria muy corta.

Dice que yo recurro al señor san José Luis Rodríguez Zapatero; no, yo recurro a la realidad, ahora eso sí, como todos los santos sean iguales, que el futuro de Huelva y de España nos coja confesados. *(Risas.— Aplausos)*.

Después dice usted que Huelva está esperando algo más que buenas palabras. Por supuesto que sí, por eso lo que le daba el PSOE solo eran palabras y lo que le está dando el Gobierno del Partido Popular es el desdoble de la 435, la presa de Alcolea, el Paseo de la Ría, el trasvase de los 5 hectómetros cúbicos al Condado, la Rotonda de los pinos, el mantenimiento de las vías ferroviarias, el AVE y la estación. Ustedes dan buenas palabras, nosotros damos obras y realidades.

Es curioso —a lo mejor los compañeros que están aquí no lo saben—, solicita usted un plan de inversiones. Eso se puede hacer con el Gobierno de España, porque el Gobierno de España en los presupuestos pone la partida y la obra a la que va destinada. ¿Saben que en Andalucía no se puede hacer porque en el capítulo de inversiones no existen obras definidas, no están provincializadas? Es la mejor forma de decir que no van a hacer nada. Por cierto, es el proyecto que quieren exportar al resto de España, con lo cual esta, su iniciativa, si algún día gobierna la señora Díaz, no la podrá traer porque no podrá hablar de obras. Digo que ese es el modelo que quieren exportar.

Dice usted que hay que hablar de compromiso. Yo le digo que en el último PISTA de la Junta de Andalucía 129 millones de euros dejaron de ejecutarse en la provincia de Huelva. ¿Me dice usted dónde está ese dinero que les corresponde a los onubenses? Porque yo el dinero del Gobierno de España que les corresponde a los onubenses sí sé dónde está, está en todas las obras que le he citado. ¿Y esa partida de 129 millones de euros que nos corresponden? A ver si usted lo averigua a través de sus compañeros del Parlamento.

Habla usted de renunciar a proyectos. ¿Qué me dice usted de la línea Huelva-Cádiz? ¿No le interesa, verdad? Claro, hay que pedírselo a la jefa.

¿Qué me dice de las conexiones a las playas? Tampoco. Hay que pedírselo a la jefa.

¿Qué me dice de la autovía de la cuenca minera? ¿Que la jefa no deja que se invierta en Huelva, verdad? Yo vengo a defender a los onubenses, mande quien mande; usted viene a defender a su jefa; esa es la diferencia. Si quiere que continúen las obras —que es lo que yo quiero y usted sabe que es bueno

para Huelva—, acepte la enmienda. Para hacer política, hay muchos momentos, muchas tribunas, yo vengo a defender a los onubenses y usted, a su jefa.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Vamos a ir votando cada moción. Hubo senadores que pidieron la posibilidad de votar al final, pero no es posible, porque algunos se tienen que ir por razones obvias. Por lo tanto, vamos a ir votando cada moción.

Señorías, tienen que votar solo los senadores que son miembros de la comisión.

Votamos la moción por la que se insta al Gobierno a la aprobación de un plan de inversiones para infraestructuras viarias en la provincia de Huelva.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 15; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

A continuación, vamos a debatir la moción del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (*Rumores*).

Hemos quedado en debatir, en primer lugar, la última moción, la de Huelva, que ya lo hemos hecho; en segundo lugar, la de Esquerra Republicana, y, por último, la 1 y la 2 de manera conjunta.

Senadora Castel, podemos debatir las dos primeras de forma conjunta y, posteriormente, la de Esquerra. ¿Le parece? (*Asentimiento*).

Ya sé que todo el mundo quiere adelantar sus mociones, pero no es posible meterlas todas en el cesto.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A EJECUTAR LAS OBRAS DE SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DE RENFE A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE SANT FELIU DE LLOBREGAT (BARCELONA).

(Núm. exp. 661/000436)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PRESENTAR UN CALENDARIO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE SOTERRAMIENTO DE LA VÍA FERROVIARIA A SU PASO POR SANT FELIU DE LLOBREGAT (BARCELONA).

(Núm. exp. 661/000102)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Si no tienen inconveniente sus señorías, vamos a debatir de forma conjunta la moción del Grupo Parlamentario Unidos Podemos y la moción del Grupo Parlamentario Mixto, la primera y la segunda.

¿No hay inconveniente por parte de sus señorías? (*El señor Alegre Buxeda pide la palabra*).

Señor Alegre, tiene la palabra.

El señor ALEGRE BUXEDA: Señor presidente, en principio, sí que hay inconveniente porque no ha habido posibilidad de sacar adelante una enmienda transaccional que defiende lo mismo. Hay una enmienda que no sé si afecta a las dos mociones, o a una, no sé bien; es una enmienda que ha tenido el placer de enseñarme la senadora pero que la Mesa de la comisión no ha distribuido. Entiendo que ha entrado en tiempo y forma porque la senadora me lo ha enseñado, pero la Mesa no la ha repartido. Por tanto, me gustaría saber si hay presentada una enmienda a la moción o no antes de tratar la moción.

El señor PRESIDENTE: Ya, senador Alegre, pero una cosa es el debate y otra la votación. Lo que propongo es debatir las dos mociones de forma conjunta, y luego hacemos por separado la votación.

El señor ALEGRE BUXEDA: Pregunto nuevamente: ¿la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Popular es a las dos mociones, o a una o a otra?

El señor PRESIDENTE: Es la misma enmienda para las dos mociones. Por tanto, podemos hacer el debate en conjunto, ¿les parece?

En primer lugar, tiene la palabra la senadora Freixanet, para exponer la moción.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, presidente.

Esta moción pide el soterramiento de las vías de Renfe a su paso por Sant Feliu de Llobregat. Se trata de una reivindicación histórica. Más de 30 años lleva la gente de Sant Feliu viviendo y denunciando el peligro que supone un paso a nivel a cielo abierto que divide el municipio en dos y que ha provocado multitud de atropellos mortales en los últimos años. Este paso a nivel que les enseñó (*Mostrando una fotografía*).

Que es necesario el soterramiento de las vías ya ha quedado plasmado en múltiples documentos presupuestarios y convenios. El primero de ellos es de 1998. En ese año, los presupuestos generales recogieron por primera vez una partida presupuestaria destinada a ese soterramiento. En el 2000, el Ministerio de Fomento redacta el primer proyecto, que no prosperó. En 2006, se firma el convenio conjunto entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat y el Ayuntamiento de Sant Feliu, por el que se establecen los compromisos de obra y los criterios de financiación. Finalmente, en 2010 se elabora el proyecto constructivo de integración del ferrocarril, que completa toda la tramitación administrativa y ambiental, quedando únicamente pendiente el presupuesto para su licitación.

Es decir, tras años y años, papeles, reuniones y acuerdos y más años parecía que había llegado el momento de cubrir las vías del ferrocarril a su paso por el núcleo urbano de Sant Feliu de Llobregat, así como de urbanizar los espacios que esa cobertura debía liberar. Sin embargo, el documento final del plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024 no contempló dicha operación. Entonces el Ayuntamiento de Sant Feliu convoca una reunión para hacer un seguimiento del convenio y llegamos a 2016 con un anuncio del Estado para soterrar un tramo que es inferior de lo previsto en el proyecto. Generalitat y ayuntamiento se negaron a dar esta solución, pues la propuesta no resolvía los graves problemas de cicatriz urbana, incluso se incrementaban en algunos puntos y creaba un grave estrangulamiento de la canalización de la riera de la Salut, entre otros inconvenientes.

¿Por qué les cuento esto? Porque hablar del soterramiento de vías en Sant Feliu, en Montcada o en Hospitalet es hacerlo de una eterna agonía. Estamos hablando de peticiones absolutamente imprescindibles, que no llegan nunca. Esto es agónico, señorías, y mientras tanto se van cobrando vidas. ¿Dónde estamos ahora? Pues bien, tras una campaña conjunta de Montcada, Hospitalet y Sant Feliu llamada «Ara Rodalies», lo que tenemos ahora es un compromiso público del Gobierno del Estado con los 3 municipios. Pero con esta trayectoria todos se muestran precavidos, esperanzados, pero sin atreverse a alegrarse.

Llegamos a marzo del 2017 y tenemos esa visita de Rajoy, Soraya y de la Serna a Barcelona, donde el Gobierno anuncia una inversión de 1882 millones de euros en tres años en la mejora de las cercanías de Barcelona. Ahí, promete, que van a entrar los soterramientos. Bien, queremos verlo. Ya hemos visto demasiadas promesas de inversiones anteriores, así que queremos verlo ya. No podemos esperar más. Hay demasiadas muertes y demasiado dolor acumulado. Que el Gobierno cumpla y ya está. Esto es lo que pide la moción, sencillamente esto. Pide el presupuesto necesario y licitar cuánto antes las obras de soterramiento de las vías de Renfe a su paso por el municipio de Sant Feliu de Llobregat, y pide hacerlo, evidentemente, de acuerdo con el proyecto constructivo que está validado por el Ministerio de Fomento en el año 2010 y en el marco del acuerdo tripartito de 2006.

Visto que había una moción parecida de Ciudadanos, hemos tratado de lograr un redactado conjunto de todos los partidos para entregar una propuesta de consenso pidiendo eso: presupuesto y licitar cuanto antes. El PP no ha permitido que esta transacción prospere. Esto, la verdad, señorías, tiene mala pinta. Lo que pedimos aquí es que una parte, de los 1882 millones de euros prometidos por Rajoy, se use para cubrir las vías de Sant Feliu, también de Hospitalet y de Montcada, pero hoy toca las de Sant Feliu, porque el proyecto ya está preparado y solo falta presupuestar y licitar. Vamos dramáticamente tarde en esto y si esta moción hoy sale vetada por el Partido Popular, será de escándalo, señorías, será de vergüenza, invalidarán ustedes las buenas palabras de su presidente y de su Gobierno.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para defender la moción del Grupo Mixto, tiene la palabra el senador Alegre.

El señor ALEGRE BUXEDA: Gracias, presidente.

Señorías, la senadora Freixanet habla de demasiados muertos. Yo le diré cuántos exactamente en 32 años: 103 muertos entre el paso a nivel y la estación de Renfe, de ADIF en este caso, la estación de tren de Sant Feliu de Llobregat.

Sí, 103 muertos. La pregunta es: ¿cuántos ciudadanos más de Sant Feliu de Llobregat tienen que morir? ¿Cuántos niños más tienen que morir cruzando el paso a nivel para ir a la escuela?

Cuando uno toma decisiones y no sabe de qué parte del territorio está hablando, normalmente toma grandes medidas, pero que acostumbra a no dar respuesta a los intereses de los ciudadanos. El soterramiento de la vía del tren en Sant Feliu no es una reivindicación porque no queremos ver las vías. No es eso, señorías, es porque el paso a nivel por el que cruzan cada día los niños, en el mejor de los casos de dos a cuatro veces, si no comen en el colegio, está justo enfrente de la puerta del colegio de los chavales de primaria. Ninguno de ustedes, afortunadamente, ha tenido que levantar el cadáver, en su condición de concejal de Seguridad Ciudadana, de un niño de 13 años que por cruzar el paso a nivel con los cascos puestos en la oreja no oyó el pitido del tren y lo arrolló cuando volvía de comer de su casa e iba a clase. Este senador que les habla, sí. Ninguno de ustedes ha tenido que presenciar el levantamiento del cadáver de una señora en silla de ruedas porque la rueda delantera de la silla se quedó atravesada entre los raíles del tren. Este senador que les habla, sí. Y este senador que les habla estuvo durante más de cuatro años, del año 2006 al 2010, trabajando codo a codo en su condición de teniente alcalde de Urbanismo de Sant Feliu de Llobregat con el Ministerio de Fomento para poder conseguir un proyecto ejecutivo que permitiera dar una solución técnica a un acuerdo político que habían firmado la entonces ministra de Fomento, el *conseller* de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat y el alcalde de mi ciudad.

Cuando tuvimos el proyecto ejecutivo redactado, que lo hizo Ineco, que es una empresa pública, como todos ustedes saben; cuando la Dirección General de Ferrocarriles validó el proyecto redactado por Ineco; cuando el ministerio de Medio Ambiente aprobó la declaración de impacto ambiental y la publicó, por cierto, el día 24 de diciembre del año 2010 —bonita fecha para publicar una declaración de impacto ambiental—; cuando pasó todo eso, llegó el año 2011, año en el que, teóricamente, el Gobierno del Estado y el de la comunidad autónoma tenían que incluir la primera parte de la plurianualidad correspondiente, tal y como prevé el proyecto de cuatro años, para poder licitar las obras del soterramiento de la vía del tren. Pero llegó la crisis y se dijo: ahora no. Ahora, la crisis ha pasado y, por eso, lamento, senadora del Grupo Popular — se lo digo sinceramente— que hoy nos presente, en nombre de su grupo, una enmienda de sustitución que dice: la Comisión de Fomento insta al Gobierno, en el marco del Plan de Rodalies, a trabajar. Oiga, yo he estado cuatro años trabajando, no me he estado rascando las narices. Tenemos un proyecto ejecutivo validado por la Dirección General de Ferrocarriles y tenemos una declaración de impacto ambiental validada y publicada. ¿Qué más trabajo hay que hacer? ¡Que trabaje el ministerio, que coloque el dinero en la Ley de presupuestos y licite la obra!

El resto del trabajo está hecho, lo que no se ha hecho es poner el dinero en la partida presupuestaria correspondiente y licitar la obra. Por eso, les pregunto: ¿cuántos ciudadanos más de Sant Feliu tienen que morir en el paso a nivel o en la estación para que se tengan que iniciar las obras?

No puedo aceptar la enmienda del Partido Popular, aunque sé que ustedes tienen la mayoría suficiente para cargarse la moción, pero creo que se equivocan enormemente al presentar esta enmienda de sustitución y al no permitir una cosa que, *a priori*, parecía bastante complicada, que En Comú Podem y Ciudadanos se pusieran de acuerdo para hacer una transacción y ha sido relativamente fácil porque hay un interés común para que esto tire para adelante. Por cierto, también el grupo municipal del Partido Popular y, no quiero olvidarme, el delegado del Gobierno en Cataluña, están a favor de iniciar las obras lo antes posible.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

El Grupo Popular ha presentado una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra la senadora Molina.

La señora MOLINA CIUDAD: Muchas gracias, presidente.

Efectivamente, el Grupo Popular ha propuesto una enmienda de sustitución, un texto alternativo con el que se refunden y alinean, de alguna manera, los intereses de los diferentes grupos que han presentado esta iniciativa pero, también, los del Grupo Popular. En este texto se pide que se trabaje para consensuar una solución viable para esta vía de ferrocarril, así como que se materialicen los acuerdos a los que hayan llegado las diferentes administraciones que están implicadas en este caso. Hay que recordar que el Gobierno del presidente Rajoy siempre ha estado comprometido con estas causas, velando por la seguridad de todos los españoles y, concretamente, en este caso por los vecinos de Sant Feliu.

Ustedes han dicho que el 15 de junio de 2006 se firmó un protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña y el Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat, cuyo objetivo era y es, actualmente, paliar los problemas que supone esta línea ferroviaria que pasa por este municipio, por lo que se propone el soterramiento de la línea a su paso por este núcleo urbano. En este contexto se redactó un estudio

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 108

10 de mayo de 2017

Pág. 10

informativo, que se aprobó definitivamente en 2010, y, a continuación, un proyecto de construcción en 2011, que no llegó a ser aprobado. Con estos antecedentes, debemos tener en cuenta que la firma de este protocolo no supuso la consignación de las dotaciones precisas para llevar a cabo sus previsiones, al no haberse suscrito el correspondiente convenio que contratase los compromisos económicos de la declaración de intenciones que suponía dicho protocolo y que, tras la redacción de los documentos técnicos, duplicaban las previsiones iniciales.

Pues bien, con todo esto, la voluntad del Ministerio y del Gobierno actual sigue presente y el pasado 19 de mayo de 2016 se celebró una reunión de la comisión de seguimiento de este protocolo. En esta reunión, el Ministerio de Fomento presentó una nueva propuesta, que no por ser nueva deja de tener el mismo objetivo y dar la solución a esta problemática que aquí se plantea, con la que se permitía la supresión del paso a nivel existente y el soterramiento de una parte concreta de la vía de ferrocarril. Esta propuesta, una vez optimizada, fue remitida por el Ministerio unos días después para el posterior análisis del ayuntamiento y la solución propuesta fue rechazarla por parte del ayuntamiento, por un acuerdo unánime de la Junta de Portavoces, concretamente, con fecha de 22 de junio de 2016. Cuatro meses después, en el mes de octubre, se recibió en el Ministerio de Fomento un nuevo escrito del ayuntamiento, en el que se muestra su disconformidad con la solución planteada por el Ministerio de Fomento y solicita una copia del proyecto que se redactó inicialmente en el año 2011, con el fin de analizarlo y presentar una nueva propuesta por este ayuntamiento. El proyecto fue remitido en el mes de diciembre del mismo año y, a fecha de hoy, en el Ministerio nos han dicho que no se ha recibido una propuesta alternativa.

Por ello, nosotros hemos presentado esta enmienda que se ciñe a la situación que vive actualmente este municipio y que, desde luego, busca el interés de todos los que estamos hoy aquí, tanto para consensuar como para llegar a un acuerdo y que se lleve a cabo esta obra, que es lo que todos queremos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

En el turno de aceptación de enmiendas, tiene la palabra, en primer lugar, la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: La senadora del Grupo Popular dice que su enmienda refunde nuestras propuestas. Cualquiera que sepa leer sabe que no es así. De modo que vamos a rechazar esa enmienda porque no dice nada. Habla solo de seguir reuniéndonos y no da soluciones. No estamos en ese punto; estamos en el punto de presupuestar y licitar.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Senador Alegre, tiene la palabra.

El señor ALEGRE BUXEDA: Gracias, presidente.

En lo que ha planteado la senadora del Grupo Popular hay partes en las que tiene razón. Como ha mencionado la agenda del año pasado, tengo que decirle que estuve presente en la reunión del 19 de mayo celebrada en el Ministerio de Fomento. Acompañaba en aquella reunión al alcalde en mi condición del portavoz del Grupo municipal de Ciudadanos, y como en la Junta de Portavoces yo era el portavoz del Grupo municipal de Ciudadanos, conozco perfectamente la situación. No hay una alternativa al proyecto redactado por Ineco y validado por el ministerio en el año 2010. No hay una alternativa por mucho que se empeñe el ministerio en ofrecerle a la ciudad de Sant Feliu proyectos alternativos más baratos. No es una cuestión económica. Por lo tanto, no podemos aceptar su enmienda porque nos están planteando las rebajas de enero o de julio y no las vamos a aceptar. La ciudad de Sant Feliu no las va a aceptar. Pero hay más; en esa Junta de Portavoces a la que usted se ha referido, senadora, en la que todos los portavoces firmamos en contra, también estaba la portavoz del Grupo municipal Popular, Elisabet Ortega, y firmó en contra de la propuesta que había mandado el propio ministerio. No va a haber ninguna negociación posible con la ciudad de Sant Feliu que no sea licitar el proyecto del año 2010, que no era un estudio, era un proyecto ejecutivo; se lo digo en serio, no va a haber negociación; ese proyecto o ninguno y si no hay ninguno pasaremos de 103 muertos a Dios sabe cuántos. Por lo tanto, no le puedo aceptar la enmienda.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Alegre.

Entiendo que no hay turno en contra y, por tanto, pasamos directamente al de portavoces, si les parece. *(Asentimiento)*.

Turno de portavoces. ¿Grupo Mixto? *(Asentimiento)*.

Senadora Rivero, tiene la palabra.

La señora RIVERO SEGALÀS: Nuestro grupo quiere dar las gracias a los senadores que han traído estas propuestas nuevamente al Senado. Nuestro antiguo grupo, Convergència i Unió, ya a finales de los años ochenta defendía la misma reivindicación. Por tanto es cierto que es una reivindicación histórica y también que es necesaria porque conlleva, como bien han explicado los senadores, un problema de seguridad. Por ello, nuestro grupo va a apoyar las iniciativas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Rivero.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, su portavoz, la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Nuestro grupo también va a dar pleno apoyo a esta reivindicación. ¡Solo faltaría! Como bien han explicado los senadores, es una reivindicación histórica y justa.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Senadora Freixanet, tiene la palabra.

La señora FREIXANET MATEO: Señorías, Sant Feliu es la prueba del algodón, es donde sabremos si este Gobierno se toma en serio su palabra. Rajoy se comprometió, en su visita a Barcelona, a realizar una inversión de 1882 millones de euros en cercanías en tres años. Tiene que ir rápido este Gobierno si quiere no fallar en esos tiempos. En Sant Feliu veremos si las promesas, si los anuncios tienen o no credibilidad. Lo que queremos son actos, y estamos atentos a los movimientos y pactos que se dan últimamente, para Montcada, por ejemplo. Pero en Sant Feliu el proyecto está redactado, está acabado. Como decía el señor Alegre, hay proyecto y es el de 2010 y si no hay proyecto hay muertes; está acabado y está a punto, solo hay que licitarlo.

Por ese motivo, el alcalde, Jordi San José, siempre defiende que Sant Feliu es la prueba del algodón de la credibilidad del Gobierno de España; ahí sabremos si tenemos actos o palabras vacías.

No olviden, señorías, que el soterramiento es una obra imprescindible para la seguridad de los vecinos y vecinas de Sant Feliu de Llobregat. Por ese motivo, es necesario rapidez cuanto antes. Cuanto más tarden en Sant Feliu, en Montcada, en Hospitalet, más muertes; y, si votan en contra, serán corresponsables de esa dejadez.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Buenas tardes. Gracias, presidente.

El soterramiento de la vía férrea, como todos sabemos, es una reivindicación ya histórica. Tal es así que el Partido Socialista lo viene reclamando desde hace ya muchos años con distintas iniciativas, en ayuntamientos, en el Parlament, en el Congreso y en el Senado. De igual forma, el Partido Socialista viene reivindicando financiación para el soterramiento de esta infraestructura en sus enmiendas a los distintos presupuestos generales del Estado. En el presente proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 se ha presentado una enmienda global por importe de 30 millones de euros para los tres soterramientos de Rodalies, el de Hospitalet de Llobregat, el de Sant Feliu de Llobregat y el de Montcada y Reixach. Esta es una reivindicación que facilitaría la integración urbana de la ciudad, pero también es de sentido común y de necesidad, pues el motivo, sobre todo, es la seguridad para todos y cada uno de los vecinos y vecinas de Santiago Feliu de Llobregat.

Al tratarse de una infraestructura que necesita una importante financiación y consignación presupuestaria, lo lógico es realizarla en varios ejercicios. Lo primero que hace falta, precisamente, es voluntad política y un compromiso del Gobierno central para realizar tal infraestructura. Pero, como hemos visto, esa voluntad, ese compromiso, es cero con tal infraestructura. Así, ha quedado constatado que, aun existiendo un compromiso a tres — Estado, Generalitat y ayuntamiento— para realizar la misma, se la han quitado de encima en cuanto han tenido oportunidad, en cuanto han redactado el Pitvi, en el cual no aparece por ningún lado.

Ahora bien, entiendo que esa falta de voluntad política del Partido Popular no es tal, que han cambiado las tornas y que asumiré, en consecuencia, el compromiso de financiación para la ejecución de este soterramiento; y lo entiendo así, después de que en fechas pasadas, previas a la presentación de ese proyecto de Presupuestos Generales del Estado, han anunciado una lluvia de millones para Cataluña y un compromiso con Rodalies: 3900 millones de euros hasta 2025 y 1900 millones de euros en esta legislatura. Pero no llevo a entender cómo van a hacerlo, porque la inversión en Cataluña ha bajado

un 2,5 % en inversión con respecto a 2016 en este proyecto de Presupuestos Generales del Estado y porque precisamente este proyecto no incluye ninguna partida para esta infraestructura, y que el Partido Socialista sí incluye en esa enmienda global para los tres soterramientos. Aun así, y teniendo en cuenta los anuncios hechos por el Partido Popular en Cataluña en días previos a esa presentación del proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2017, entiendo que el voto del Partido Popular debería ser a favor de la presente moción. De otra forma, estos anuncios quedarían precisamente en eso, en anuncios, en rellenar titulares de periódicos y televisiones y en discursos fáciles, palabrería y demagogia.

Para terminar, les diré que el Partido Socialista va a apoyar tanto la moción que presenta Ciudadanos como la que presenta Podemos. Y lo va a hacer, en primer lugar, por coherencia política, pues ya existe un primer acuerdo entre Estado, Generalitat y ayuntamiento para la ejecución de este soterramiento desde el año 2006; y en segundo lugar, y más importante, porque lo consideramos de justicia, apoyando una reivindicación histórica que mejoraría la integración urbana de la ciudad y, sobre todo, que resolvería un problema de seguridad que llevan sufriendo los vecinos y vecinas de Sant Feliu desde hace muchos años.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Molina.

La señora MOLINA CIUDAD: Gracias, presidente.

Señorías, una vez más queda patente que en el Grupo Parlamentario Popular y en el Gobierno del presidente Rajoy hay siempre voluntad de llegar a acuerdos y entendimientos en favor de los ciudadanos, pero no sucede lo mismo en algunos grupos que hoy aquí están representados y que han tomado la palabra. Dicho esto, me remito a lo expuesto en la anterior intervención.

Les recuerdo que este Gobierno sí se compromete, que sí tiene voluntad de acuerdos, ya que el 19 de mayo de 2016, insisto, se hizo, en esa Comisión de seguimiento del protocolo, una nueva propuesta que rechazó el Ayuntamiento de Sant Feliu. Este ayuntamiento pidió hacer una nueva redacción del proyecto para intentar llegar a un acuerdo entre las tres administraciones, y el Ministerio de Fomento aún sigue esperando.

Por tanto, como paso siguiente, cabría esperar la respuesta de este envió, la valoración de las propuestas alternativas por los equipos técnicos para celebrar, si procede, una nueva reunión de la Comisión de seguimiento o establecer otras fórmulas de colaboración para consensuar una solución, siempre siguiendo criterios de habilidad técnica y económica que garanticen su ejercicio en un plazo razonable.

Asimismo, también hay que recordar que en la reunión de la comisión de fecha 19 de mayo de 2016 se acordó trabajar en un nuevo borrador de acuerdo. No obstante, el rechazo municipal a la propuesta optimizada ha conducido a que no se haya avanzado en su redacción.

A pesar de todo lo anterior, la voluntad, como decía anteriormente, de este Gobierno y del Ministerio de Fomento es manifiesta; están a la espera de recibir esa nueva propuesta, de conformidad con este nuevo Plan de Rodalies, anunciado por el presidente del Gobierno y el Ministerio de Fomento el pasado 28 de marzo en Barcelona, que cuenta con un importe de 4375 millones de euros. En él se incluyen, porque hay voluntad, previsiones para la integración urbana en municipios como Sant Feliu, porque el presidente Rajoy se compromete, como decía, y cuando se compromete cumple.

En este contexto procede seguir avanzando para alcanzar un acuerdo y dar una solución eficiente desde el punto de vista técnico y económico, que quede plasmada en el correspondiente acuerdo a suscribir entre todas las administraciones que en este caso están implicadas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Molina.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A EJECUTAR LAS OBRAS DE SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DE RENFE A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE SANT FELIU DE LLOBREGAT (BARCELONA). *(Votación)*.

(Núm. exp. 661/000436)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación.

En primer lugar votamos la moción del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 108

10 de mayo de 2017

Pág. 13

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 15.

El señor PRESIDENTE: Por tanto, queda rechazada la moción.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PRESENTAR UN CALENDARIO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE SOTERRAMIENTO DE LA VÍA FERROVIARIA A SU PASO POR SANT FELIU DE LLOBREGAT (BARCELONA). (*Votación*).
(Núm. exp. 661/000102)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Votamos la moción del Grupo Parlamentario Mixto en relación con el mismo tema.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 15.

El señor PRESIDENTE: Por tanto, queda rechazada la moción.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PROLONGAR LAS INCORPORACIONES Y SALIDAS DE LA AUTOVÍA A-7 A SU PASO POR TARRAGONA, CONCRETAMENTE LAS SITUADAS EN LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 1160, 1162 Y 1164, EN ESPECIAL LA SALIDA 1160-B.
(Núm. exp. 661/000485)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Vamos a debatir el siguiente punto del orden del día: Moción por la que se insta al Gobierno a prolongar las incorporaciones y salidas de la autovía A-7 a su paso por Tarragona, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

Tiene la palabra su portavoz, la señora Laura Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

El motivo de esta moción responde a una demanda y a una inquietud de los usuarios de esta vía, que tienen una enorme percepción de riesgo suficientemente importante como para generar el acuerdo unánime del propio Pleno del ayuntamiento de la ciudad de Tarragona. Se trata de los desvíos y las incorporaciones en el tramo de la A-7 a su paso por la ciudad de Tarragona, que conectan no solo con la ciudad, al tratarse de un tramo urbano, sino con autovías como la A-27 y con autopistas como la AP-7.

Inicialmente se trataba de desvíos de la N-340 a su paso por Tarragona, con un volumen de tránsito muy inferior al actual, porque la mayoría de dicho tránsito pasaba por la AP-7.

Actualmente, sin embargo, el tramo de la A-7, que va desde Mora hasta l'Hospitalet de l'Infant, sufre una gran demanda, transformándose en una vía con una funcionalidad muy diferente de la que tenía la inicial N-340.

Para que se hagan una idea del tramo urbano del que estamos hablando, la intensidad media diaria de tráfico es de 50 000 vehículos al día, de los cuales un 19 % son vehículos pesados y de gran tonelaje que circulan a velocidades de 100 kilómetro por hora por el medio de la ciudad de Tarragona.

El pasado año entró en vigor la orden ministerial de fomento 273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la norma 3.1-IC.Trazado, de la Instrucción de Carreteras. Según esta norma, las numerosas actuaciones llevadas a cabo desde entonces en los proyectos de carreteras han permitido acumular importantes experiencias en lo que al trazado de las mismas se refiere. Ello, unido al desarrollo técnico experimentado, a los cambios acaecidos en el volumen y composición del tráfico, a los nuevos planteamientos de la seguridad vial y a la normativa técnica nacional e internacional, ha aconsejado proceder a su revisión. En esta nueva redacción se ha considerado necesario unificar las normas hasta ahora existentes, en aras de la uniformidad de los proyectos, haciendo especial énfasis en los conceptos de seguridad y comodidad, así como en las distancias de seguridad entre entradas y salidas consecutivas de la carretera. Que se trata de un tramo urbano lo podemos constatar en la propia definición que hace esta orden ministerial en su apartado 2.6, que señala que el tramo urbano de una carretera es aquel cuya zona de dominio público es colindante por ambos márgenes, con suelos clasificados por el planeamiento vigente como urbanizados. Y esta definición se cumple en el tramo objeto de esta moción.

La petición de aumento de longitud de las vías de incorporación y desvíos se basa también en la aplicación de la norma anterior. Concretamente, en el apartado 8.2, que trata de los elementos de cambio de trayectoria y de velocidad. Específicamente, la tabla 8.1 de longitud de cuñas de transición establece que a una velocidad de 100 kilómetros por hora la longitud de los carriles de aceleración y desaceleración debería ser, como mínimo, de 125 metros. En el caso que nos ocupa, ninguno de los carriles llega a los 70 metros, por lo tanto se trata de un tramo fuera de la normativa legal establecida por el propio Ministerio de Fomento. Y los objetivos de conseguir una mayor seguridad y de disminuir la alta siniestralidad nos da motivos suficientes para modificarlos.

En cuanto a la salida 1160B, se trata de lo que la norma llama un carril de trenzado, es decir, carriles constituidos por la unión de un carril de aceleración y otro de desaceleración consecutivo, según se define en el apartado 8.6 de la orden ministerial. La longitud mínima de este tipo de carriles de trenzado debería ser, como mínimo, de 1000 metros, como se especifica en el apartado 9.2.1.2. Y, en el caso de la salida-entrada 1160B, como mucho, esta distancia no llega a los 70 metros, a compartir entre los vehículos que aceleran, provenientes de la A-27 y que se incorporan a la A-7, y los que desaceleran y se desvían de la A-7. Son 70 metros para realizar unas maniobras peligrosas que involucran vehículos a 100 kilómetros por hora, pesados, ligeros, con materias peligrosas procedentes del clúster químico, etcétera. Dado que el carril tiene 70 metros cuando debería tener 1000, sus señorías entenderán que es urgente su modificación.

Por lo tanto, puesto que se trata de una vía urbana que parte a la ciudad de Tarragona en dos, con calles a ambos lados del trazado; puesto que se trata de una vía de gran capacidad con una intensidad media diaria de vehículos de más de 50 000; puesto que se trata de una vía que conecta el clúster químico más importante del sur de Europa con el resto de España y Europa; puesto que se trata de salidas y entradas no adaptadas a la normativa, y en aras de conseguir los estándares de seguridad y mínima siniestralidad, Esquerra presenta esta moción que insta al Gobierno a modificar el trazado o la longitud de estos llamados carriles de trenzado, cuñas de transición, carriles de aceleración y de desaceleración de este tramo concreto de la A-7 a su paso por Tarragona.

Nos consta que hay conversaciones entre el ministerio y el ayuntamiento, pero creemos que hay que impulsar la adaptación a la normativa por tratarse de una inquietud con base, no solo legal —como ya les he expuesto—, sino de percepción de peligro y riesgo, que hay que subsanar.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Castel.

A esta moción le ha presentado una enmienda el Grupo Popular.

Tiene la palabra, para su defensa, el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero pedir disculpas por mi voz. Nos plantean hoy una moción eminentemente técnica. En Fomento las hay muy políticas y también muy técnicas. Esta —usted misma la ha definido— es una moción muy técnica que afecta a la seguridad. No le quepa la menor duda, senadora Castel, de que en el momento en que se hagan las obras necesarias estas se adaptarán a la norma actual, a la norma vigente de 2016 a la que usted ha hecho referencia, igual que entiendo que cuando se realizaron las obras se atendió a la normativa vigente en su momento. Creo que la ley anterior, que quedó derogada por la de 2016, si mal no recuerdo —corríjame si me equivoco— era de 1999. Es una cuestión que afecta a la seguridad y es una cuestión técnica que el proyecto que se redacte solventará.

Ha mencionado usted las conversaciones con el ayuntamiento y, efectivamente, es así, ya le adelanto que están bastante avanzadas. Usted conoce que la Dirección General de Carreteras ha puesto en marcha, como ya he dicho, una actuación que se denomina mejora de enlaces en la A-7 entre los puntos kilométricos 1160 y 1164 a los que usted hacía referencia, es decir, la circunvalación de Tarragona, por un montante de algo más de 10 millones de euros, que se encuentra en fase de proyecto. Proyecto que, entre otras actuaciones, contempla la mejora de los carriles de aceleración y deceleración de los accesos a los que se refería usted en la A-7.

Por eso, le he planteado una enmienda, que le he pasado para su aceptación y beneplácito, con un texto alternativo, que sería el siguiente: La Comisión de Fomento insta al Gobierno a continuar impulsando el proyecto que hemos denominado mejora de enlaces en la A-7 entre los puntos kilométricos 1160 y 1164, circunvalación de Tarragona, que incluye la mejora de los carriles de aceleración y deceleración en los accesos a la autovía A-7 para que posteriormente se pueda licitar el contrato de obras.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 108

10 de mayo de 2017

Pág. 15

Nada más que añadir, espero contar con su aceptación, como creo que así va a ser, por lo que hemos hablado con anterioridad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Romero.

Para decir si acepta o no la enmienda, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Efectivamente, como dice el senador, hemos acordado aceptar su enmienda. Por tanto, se incorpora tal cual está escrita por el Grupo Popular.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Entiendo que no hay turno en contra.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones*).

¿Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la senadora Vilà.

La señora VILÀ GALÁN: Gracias, señor presidente.

Nosotros pensamos que la insuficiencia de la longitud de los carriles de aceleración y deceleración de la A-7 a su paso por la ciudad de Tarragona, y más concretamente en los puntos kilométricos 1160 y 1164, que coinciden con los accesos desde la zona del cementerio y la conexión con la carretera de Valls y el barrio de Sant Pere i Sant Pau, es notoria y evidente. Esta insuficiencia no permite a sus usuarios realizar las salidas e incorporaciones en las adecuadas condiciones de comodidad y seguridad, obligando a realizar además un cambio brusco de velocidad que, dada la elevada intensidad del tráfico que soporta, puede suponer un riesgo importante.

En todo caso, al proyecto de modificación de los accesos de la A-7 le sería de aplicación la Orden de Fomento 273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, que exigiría que esos carriles de aceleración y deceleración tuvieran algo más de los 125 metros que plantea la moción, más bien 175, pues el límite de velocidad pasa de 100 a 40 kilómetros hora.

No obstante, mi grupo parlamentario va a apoyar la moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Vilà.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Oñate.

El señor OÑATE MARÍN: Gracias, señor presidente.

Esta moción, que no solamente es técnica, ha sido magníficamente defendida por la proponente, la señora Castel, y va a contar con el apoyo de mi grupo parlamentario.

Únicamente quiero añadir que este tipo de obras que reúnen una disminución del riesgo de siniestralidad, que afectan a un alto volumen de circulación y que en términos relativos tienen un bajo coste, en definitiva, obras de alta rentabilidad en las que se cruzan aspectos de seguridad y normas y leyes de ordenamiento de las carreteras, deberían acometerse de oficio. Si no es así, bien está que las instituciones parlamentarias instemos a ello. Lo que se entendería menos es que algún grupo, sobre todo si es mayoritario, pusiera obstáculos para intentar impulsar una obra de alta rentabilidad y muy necesaria.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Rompemos un poco la tónica de esta tarde y, en primer lugar, quiero agradecer a la portavoz de Esquerra, la senadora Castel, su disponibilidad para el acuerdo y el diálogo y que hayamos podido llegar al entente y votar a favor, lo que es bueno para esa circunvalación.

Voy a ser muy breve, y creo que lo van a agradecer, pero quiero aclarar una cosa. Parece que se pone en duda que un proyecto que se está realizando y está bastante avanzado, una vez finalice, no se va a

adaptar a la normativa vigente. A quién se le ocurre pensar que no, faltaría más. Hay cosas que a veces me sorprenden.

En cualquier caso, quiero agradecer, nuevamente, su disponibilidad y manifestar, como no podría ser de otra manera, nuestro voto a favor.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Vamos a proceder a la votación.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN CON ANTERIORIDAD AL AÑO 2020 DE LAS OBRAS DE MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE TODOS LOS TRAMOS DE LAS CARRETERAS NACIONALES N-260 Y N-230.

(Núm. exp. 661/000139)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Vamos con la penúltima moción por la que se insta al Gobierno a la ejecución, con anterioridad al año 2020, de las obras de mejora y acondicionamiento de todos los tramos de las carreteras nacionales N-260 y N-230.

Para su defensa, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra Maite Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero decir que esta moción fue presentada por el Partit Demòcrata el 5 de octubre de 2016. Desgraciadamente, no han cambiado muchas cosas; se han planteado unos nuevos presupuestos y continuamos echando en falta la atención de estas vías. Fijense, esta tarde se ha apelado mucho a los problemas y a las desatenciones históricas en infraestructuras, y a ello me referiré en un ratito.

Les voy a hablar de 2 nacionales, la N-260 y la N-230. Son 2 carreteras nacionales que vertebran o deberían vertebrar el Pirineo, una zona de alta montaña con una difícil orografía y con un problema añadido de viabilidad invernal. Además, es una zona rural y el hecho de que estas sean las únicas vías de comunicación y que no estén bien atendidas hace que les robe posibilidades y oportunidades a estos lugares, o como mínimo no contribuye a que puedan tenerlas.

En cualquier caso, la N-260, para situarnos, une el Coll dels Belitres, en Portbou, que separa las comarcas catalanas del Rosselló y de l'Alt Empordà y Sabiñánigo, en Aragón. Su recorrido se sitúa a lo largo del lado sur de los Pirineos, por eso es conocido como el eje pirenaico. En 1988 el Gobierno central declaró de interés general esta carretera, lo cual pone de manifiesto que dicha declaración no comporta automáticamente que haya un interés para llevar a cabo las obras que en ella se necesitan.

Quiero decirles que en la X Legislatura esta senadora, en la primera intervención con la ministra Pastor, ya habló del eje pirenaico. Efectivamente, le hablé de los problemas que tenemos la gente del Pirineo para desplazarnos por esta carretera que, además, es peligrosa. La ministra Pastor manifestó estar impresionada, de hecho dijo: hacía tanto tiempo que había oído hablar del eje pirenaico, que daba por hecho que era un eje que ya estaba acabado. A principios de la X Legislatura la propia ministra revisó los expedientes de la N-260 y comprobó que solo estaba hecha en un 20 %, y no estamos mucho más allá. Es cierto que se han hecho algunas pequeñas obras de acondicionamiento en algunos tramos, pero porque es absolutamente necesario: se cae la carretera, hay deslizamientos de piedras y socavones y casi es imposible pasar. En casi 150 kilómetros de los más de 300 que tiene, esta carretera no tiene la categoría que debería tener una carretera nacional y aquellos que la conocen saben que no exagero.

La historia de la N-260 —que se viene a sumar a las reivindicaciones históricas que hemos oído esta tarde— ha tenido expedientes informativos de los diferentes tramos. Algunos han tardado en tramitarse hasta 18 años. En la exposición de motivos de la moción menciono la variante de Gerri de la Sal, el único tramo que se está haciendo. Su expediente informativo tardó más de 15 años en estudiarse, en ver cuál era la obra que se tenía que hacer para dar paso a una comarca cuyo único acceso por el sur es a través de la N-260. Esta variante, que estaba licitada y adjudicada con un montante de unos 43 millones de euros, fue retirada y a cambio se hizo una pasarela, que es cierto que ha sido una buena obra —en estos momentos

se está llevando a cabo y aún no está concluida— para la población de Gerri de la Sal, pero en ningún caso da respuesta a lo que tenía que ser una variante para esa población. Esperamos, porque ese fue el compromiso de Fomento, que la realización de esta pasarela no comportara el hecho de renunciar a una variante que diera solución.

Y puedo poner más ejemplos de tramos y variantes pendientes solo en mi zona, Lleida, como el tramo Canturri i Adrall, Pobla de Segur, Sort o la mencionada variante de Gerri de la Sal. Es un eterno goteo de pequeñas intervenciones, lo que no nos permite decir que no se hace nada, porque algo se está haciendo, pero para algunos de estos proyectos estamos dando partidas de 5000 o 10 000 euros que solucionan nada.

Además de estos expedientes que se eternizan, dado el ritmo de ejecución de las obras —y se recoge en la parte expositiva—, en algunos casos tardaríamos 70 años en realizar estos proyectos. Estas zonas rurales no pueden esperar 70 años a tener unas carreteras dignas y seguras. La gente del Pirineo somos plenamente consciente de dónde vivimos, de la orografía, el tipo de población, el tipo de desplazamiento y solo queremos carreteras dignas y seguras, no pedimos autopistas.

Además, todos somos conscientes de que muchas zonas rurales —de esto hemos hablado mucho en esta Cámara— han pasado de una economía primaria a otra terciaria o turística y en algunos casos —vuelvo a repetirlo porque es así— estas vías son lo único que les puede aproximar el sustento. No hay grandes aeropuertos, no hay puertos, no hay ninguna otra vía de acceso para estos visitantes. Solo tenemos la N-260, en algunos casos, y la N-230, de la que ahora hablaré. Nos encontramos desatendidos y en esta moción pedimos que estuviera concluido antes de 2020. Obvia decir que, viendo los presupuestos para 2017, en el Partit Demòcrata entendemos perfectamente que no es posible atender todo lo que está pendiente antes de 2020, pero sí es cierto —lo hemos hablado con el senador Romero— que intentamos ajustar un poquito la petición a algo que sea factible, como el hecho de estudiar un calendario de ejecución de estas obras, que será mucho más de lo que hemos conseguido hasta ahora.

La N-230 es una carretera internacional que sale de la A-4, Lleida, y conecta con Francia. Es una carretera con mucho tránsito y que es utilizada para el transporte de materia prima desde Francia a Lleida y de toda la producción agroalimentaria de la Plana de Lleida hacia Francia, con un volumen muy alto de vehículos pesados —camiones— y con un alto nivel de siniestralidad. Esta carretera cruza también una zona de Aragón, y los compañeros saben que no exagero cuando pongo sobre la mesa esta problemática.

Nuestro grupo y yo misma hemos presentado cientos de iniciativas en este sentido y no nos cansamos de ponerlo sobre la mesa. Es cierto que nuestra moción era ambiciosa, porque ni con la voluntad del grupo mayoritario podría estar acabado en 2020 ya que como los estudios informativos se eternizan ni siquiera están concluidos. Pero me gustaría poder lograr un compromiso esta tarde y llegar a un acuerdo para poner la primera piedra y que la gente del Pirineo sepamos hasta cuándo tendremos que esperar para tener unas carreteras dignas. Estamos de acuerdo —lo hemos pedido en otras mociones— en hacer un calendario, una previsión, porque, como lo conocemos, sabemos qué partes de estos tramos deben atenderse con más urgencia que otros. Estaríamos dispuestos a hacer un calendario que priorizara aquellos tramos más complicados.

Como les decía —adelanté que volvería a ello—, esta tarde hemos estado hablando de infraestructuras y de deudas históricas. Saben ustedes que en nuestro partido en materia de infraestructuras siempre proponemos un cambio de modelo. Es verdad que hasta ahora ha habido una cierta discrecionalidad a la hora de prestar atención a las infraestructuras. Entendemos que todos queremos que se atienda aquello que conocemos más, sufrimos más o vivimos más de cerca, pero si cambiamos el modelo e invertimos en aquellas vías con rentabilidad económica, que tengan un retorno, podremos aplicar ese principio de subsidiariedad que va a servir para que luego podamos atender las vías que no son consideradas tan prioritarias; si no, como nos pasa en las zonas rurales, no se atienden nunca. Esto está puesto sobre la mesa, es una necesidad que tenemos, ha vivido épocas buenas y épocas de crisis y jamás ha sido atendido. Por tanto, creo que deberíamos tener este modelo para saber cómo atendemos estas infraestructuras, porque la gente del medio rural quiere tener las mismas oportunidades que el resto de ciudadanos que viven en las ciudades.

Espero que puedan apoyar la moción o, en todo caso, llegar a algún acuerdo respecto a las intervenciones en estas 2 nacionales, una deuda histórica con la gente de esos territorios.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Rivero.

Se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Hoy hablamos de la N-260, el eje pirenaico, y de la N-230. La mayor parte de las actuaciones planteadas en ese eje pirenaico son variantes de población, acondicionamientos de la carretera existente o variantes de trazado de determinados tramos de la carretera que intentan resolver la problemática del trazado actual en una zona de alta montaña. Eso representa muchas dificultades: travesías de población, trazados sinuosos o anchura reducida de carreteras. En este momento, señora Rivero, y usted lo sabe, hay 14 actuaciones pendientes, sea en ejecución, en servicio, en fase de estudio e incluso pendientes de licitación, todas ellas en el ministerio y con la previsión de sacarlas adelante. Por ejemplo, pendiente de licitación está el tramo que afecta a la provincia de Huesca Congosto del Ventanillo-Campo, pendiente de licitación y con consignación presupuestaria en este ejercicio.

En cuanto a la carretera N-230, que discurre entre Lleida y la frontera francesa por el valle de Arán y que, como usted bien sabe, pasa por Soperia, Vielha, si bien entre Lleida y Soperia está prevista la construcción de la autovía, la famosa A-14 a la que usted ha hecho referencia —también pasa la N-230 por la provincia de Huesca—, se van a realizar actuaciones para la mejora de la carretera existente que atraviesa zonas de alta y media montaña que tienen unas características muy específicas y muy especiales. Usted ha hecho referencia a alguna de ellas y también hay un estudio informativo. Lamentablemente una cosa es la voluntad y otra es la posibilidad. Usted ha hecho referencia en su presentación a que, con el tenor literal que ustedes plantean, es prácticamente inimaginable o imposible poder sacar adelante esas carreteras en el plazo que ustedes marcan.

En la moción ustedes indican literalmente que la mejora y el acondicionamiento de todos los tramos de la N-260 y de la N-230 se hayan ejecutado antes de 2020. Senadora Rivero, sabe que eso es técnica y presupuestariamente imposible, sería tanto como tener que destinar prácticamente todo el dinero que se dispone a esas carreteras; y digo que es técnicamente imposible porque el estado de la tramitación de los expedientes es el que es, nos guste más o nos guste menos, y todo lleva un tiempo. No podemos hacerlo, sería engañarnos. Lo que sí les planteo es un texto alternativo al que ustedes han redactado en la moción, que sería el siguiente: el Senado insta al Gobierno a continuar impulsando las actuaciones para la mejora de las carreteras N-260 y N-230 en el marco de la programación del Pitvi y estudiar la realización —atendiendo a su petición, senadora Rivero— de un calendario que aborde las obras a ejecutar. Esto a lo mejor no cubre todas las expectativas que usted planteaba, es más realista, en cualquier caso, que plantear la ejecución de unas obras antes de 2020, que sabe que eso es imposible. Por tanto, de alguna manera cubre las expectativas que usted me planteaba en su intervención al plantear la posibilidad de estudiar la realización de ese calendario.

Este es mi planteamiento, que espero que comparta. Si lo acepta tal cual, le adelanto que votaremos favorablemente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

Tiene la palabra la senadora Rivero.

La señora RIVERO SEGALÀS: Gracias, presidente.

Senador Romero, como usted ha dicho, no cubre las expectativas que yo tenía respecto a estos ejes, pero, sin duda, y después de todas las iniciativas que ha presentado esta senadora, es el mayor logro que he podido alcanzar. Estoy contenta porque, como mínimo, van a estudiar la elaboración de calendario. Espero que el estudio dé como resultado un calendario que podamos ir concretando; en cualquier caso, es mucho más de lo que hemos conseguido nunca después de veinte años reivindicando estos ejes.

Por tanto, voy a aceptar su enmienda.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno en contra. (*Denegaciones*).

Turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador don Francisco Alegre.

El señor ALEGRE BUXEDA: Gracias, presidente.

Intervengo, simplemente, para alegrarme de que en esta ocasión tanto la proponente como el grupo mayoritario hayan sido capaces de llegar a un acuerdo.

Por tanto, le daremos nuestro apoyo porque en un Parlamento de lo que se trata es de llegar a acuerdos. Así que reitero nuestro voto afirmativo.

Gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 108

10 de mayo de 2017

Pág. 19

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

La portavoz del Grupo de Esquerra no está.

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la senadora Vilà.

La señora VILÀ GALÁN: Muchas gracias, señor presidente.

Ciertamente, nos parece un poco triste el acuerdo en sí porque tenemos que conformarnos con el estudio de un calendario, y nos parece muy poco para una reivindicación después de tantos años.

Yo también pertenezco al territorio de Lleida y sufro la N-230, porque soy del municipio del Roselló. El eje pirenaico también lo sufre toda la gente que vive en el territorio y que para ir a trabajar utiliza a diario o semanalmente esa carretera que, como todo el mundo sabe, está en tan mal estado. Todo el que tiene que utilizar ambas carreteras se da cuenta de la peligrosidad de los tramos. Además, la mayor parte de los 188 kilómetros de la N-230 transcurre por el límite provincial entre Huesca y Lleida.

Y todo el mundo sabe también que entra y sale repetidamente de ambas provincias en varios tramos. Además, a la altura de Pont de Suert tiene que soportar 4628 vehículos al día, de los que el 12 % son vehículos pesados. Esos vehículos pesados están presentes en el 22 % de los accidentes mortales y graves, y se dan casos en los que los servicios sanitarios pueden tardar casi una hora en proporcionar auxilio por falta de coordinación entre las dos provincias. No tenemos solo un problema de peligrosidad de los tramos, sino también de falta de coordinación entre las dos comunidades autónomas.

En ese sentido, nosotros hemos presentado enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para la N-230 y la N-260, con el fin de paliar todos los déficit de estas carreteras, pues, según los informes del programa EuroRAP, estas vías contienen varios de los tramos de mayor peligrosidad a nivel estatal. Por eso, no solo pedimos que se estudie un calendario —eso nos parece bien, pero necesitamos mucho más—, sino también el grado de cobertura y los protocolos de respuesta de los servicios de emergencias y que se aprueben actuaciones de mejora de la seguridad vial, por supuesto, en los tramos de mayor siniestralidad, ampliando en ellos los anchos de los carriles y arcones.

Vamos a apoyar esta moción, aunque nos parezca del todo insuficiente lo que nos propone el Grupo Popular.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Begoña Nasarre.

La señora NASARRE OLIVA: Muchas gracias, señor presidente.

El Grupo Socialista, como viene manifestando en su acción política parlamentaria en el Senado, apuesta por la dimensión social de las infraestructuras y la cohesión interterritorial. Valoramos positivamente el acceso y la mejora de las infraestructuras como garantes del desarrollo del territorio, máxime cuando hablamos de un territorio complicado, montañoso, con amplias zonas difíciles que atraviesan la N-260 y la N-230. El Grupo Socialista apoyamos la moción por el interés general y el interés local de una zona con amplias necesidades, ya que las infraestructuras son asentamiento de población, desarrollo turístico, sinergias, comunicaciones y desarrollo empresarial, tan necesarias para nuestros territorios. También nos parece que el acuerdo es un poco pobre, pero, como digo, lo vamos a apoyar.

Además, como conocerá la senadora Vilà, es una reivindicación histórica y que concita consensos en distintos sectores, no solo del ámbito político. Se han hecho numerosas reuniones y reivindicaciones, y en la última, en el mes de diciembre, se reunieron las cámaras de comercio de Huesca y Lleida, las diputaciones de Huesca y Lleida, y alcaldes y representantes de municipios afectados. Hay un gran compromiso social que no obtiene una respuesta del Gobierno en relación con ejes vertebradores, como el eje pirenaico, que se dota mínimamente para no hacer nada. El Gobierno del Partido Popular debe dejarse de dotaciones insuficientes. Hay que tomarse en serio las comunicaciones, hay que avanzar en la ejecución. No se puede, año tras año, seguir dejando este territorio sin dotación suficiente, rebajando las dotaciones plurianuales, dejándolo aislado.

Las infraestructuras que demanda esta moción, como las de la N-230, se refieren a mejorar numerosas travesías urbanas y terceros carriles, ya que esta es una carretera con elevada siniestralidad, como se ha dicho, y también una carretera con salida a Europa, con la consiguiente importancia internacional. Es una reivindicación del territorio de una amplia masa social, que afecta a múltiples municipios, y una carretera que tiene un elevado tránsito. En la N-260, en los tramos de Campo y Congosto de Ventamillo, es inconcebible que en 2017 haya zona de tramos estrechos de menos de 5 metros. Por otro lado, queremos que se dote el túnel de Balupor-Fiscal. Señorías, no jueguen con los ciudadanos a cinco años vista. Dan patadas hacia delante con la mínima dotación para no jugar el balón y ejecutar. Eso es engañar a los

ciudadanos y al territorio. Con estas previsiones, en siete años no se ha movido un metro de asfalto. Eso es preocupante, como dice la moción. Y como en nuestro grupo, el Grupo Socialista, compartimos esa preocupación y creemos en la vertebración, en el desarrollo del territorio y en la cohesión social, votaremos a favor, aunque, como he dicho, el acuerdo nos parezca escaso.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, agradezco a la senadora Rivero que haya aceptado la enmienda que presenta el Grupo Popular. Hay dos fórmulas para aprobar las mociones. Una de ellas es aprobar una moción que se ajuste a la realidad y con la que podamos trabajar. Y yo me comprometo, señora senadora, a seguir trabajando con las posibilidades que me brinda el Senado para que en esos tramos carreteros se vayan adelantando los estudios y se realicen todas las obras posibles a la mayor brevedad y dentro de las disponibilidades presupuestarias. Hay partidas presupuestarias en este ejercicio para el tramo Lleida-Rosselló —el plurianual es de más de 13 millones de euros—. Y el tramo Almenar-límite de provincia en Huesca cuenta en 2017 con una partida para poder licitar las obras y un plurianual, hasta 2020, que supera los 85 millones de euros. Y, senadora Rivero, no tendremos que esperar setenta años para ver esas obras —nosotros no las veríamos, faltaría más, si hubiera que esperar ese tiempo—. En cualquier caso, otros las podrán disfrutar si no llegamos nosotros. Como decía, hay dos fórmulas para aprobar una moción: la realista, como esta, en la que atendemos a las necesidades y planteamos una cuestión que es razonable, con la posibilidad de estudiar un calendario, o una moción campanario, una moción florero que no sirve absolutamente para nada. Y no digo que la de usted lo sea, sino que, repito, hay dos fórmulas para aprobar una moción: esta, y otra: la de hacerse la foto y salir al día siguiente vendiendo lo que a cada uno le interesa en su territorio, pero poco más. Y de nada sirve.

No me quería extender tanto, pero esto me da la oportunidad de decirle algo a la senadora Nasarre, con todo respeto y cariño; y también a la senadora de Podemos, que es de la zona de Rosselló. Yo conozco también su zona, que usted sabe que frecuento. Hablaban de acuerdo pobre. Bien, yo creo que es mejor un acuerdo pobre que un mal acuerdo o, en cualquier caso, que un desacuerdo. Pero me voy a referir a lo que comentaba la senadora Nasarre. Antes de hablar del túnel Balupor-Fiscal hay que decir que hemos desbloqueado el de Congosto de Ventamillo-Fiscal, que llevaba algunos años bloqueado. Y hay una partida presupuestaria de 3 millones para este año y de 36 millones para los tres años venideros.

Hablaba usted del túnel Balupor-Fiscal, y yo le voy a hablar de Fiscal-Sabiñánigo. Normalmente ocurre que este tipo de obras las empieza un Gobierno y las finaliza otro, porque son obras con un determinado trayecto. Se dice que desde que se toma la decisión o existe la voluntad política de querer hacer una obra hasta que esta se inicia, comienzan los trámites, estudios, proyectos, etcétera, y su ejecución, pueden pasar diez años. Bien, creo que esta es una de las pocas obras en España que inició el mismo Gobierno que la puso en marcha. Y es que la inició un Gobierno del Partido Popular, con el señor Aznar a la cabeza, y la finalizó un Gobierno del Partido Popular, con una transición en el centro, de ocho años, de un Gobierno del Partido Socialista. Creo que eso también dice mucho. Como digo, habla usted del túnel Balupor-Fiscal. Creo que lo conoce y sabe que en esa zona es necesaria una mejora, y estamos trabajando para mejorar ese tramo, que además enlazaría Fiscal con Aínsa. Pero se da una circunstancia muy especial, que no sé si conoce. En el año 2011 había cinco alternativas posibles para realizar ese tramo de carretera y esa mejora. Lo más sorprendente —ayer hice mención a ello en una intervención— es que, en los ocho años de los que hablaba antes, fue secretario de Estado de Infraestructuras, don Víctor Morlán, de la provincia de Huesca. Pues bien, de esas cinco alternativas, la que se presentó al ministerio y finalmente obtuvo una DIA desfavorable —no podía ser de otra manera; luego saquen ustedes las conclusiones que quieran— fue la que contaba con todos los informes medioambientales más desfavorables. Pero, claro, si de las cinco alternativas que se tienen se presenta al Ministerio de Medio Ambiente, para que este informe una declaración de impacto ambiental, la más desfavorable, no se puede esperar otro resultado. El resultado nos lo hemos encontrado nosotros y es el que nos hace volver a iniciar todo el proceso, elaborar un nuevo proyecto, realizar los estudios oportunos, someterlo a información pública, etcétera; es decir, toda la tramitación para poder sacar adelante esa carretera. Y en esa voluntad estamos. No sé si conocía lo que he dicho, pero es una realidad. Se lo puede preguntar a sus compañeros, seguro que don Víctor Morlán se lo aclarará, estoy convencido de ello.

No me quiero extender más. Roma no se construyó en un día, y las carreteras en España, aunque nos gustaría que fuera de otra manera, tampoco. Agradezco nuevamente la aceptación de la enmienda y, como ya he adelantado, votaremos a favor de la moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Vamos a votar la moción.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DIVERSAS MEDIDAS PARA MEJORAR LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE A CORUÑA Y FERROL.

(Núm. exp. 661/000267)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a debatir la última moción, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la adopción de diversas medidas para mejorar la línea ferroviaria entre A Coruña y Ferrol.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Mato.

El señor MATO ESCALONA: Gracias, señor presidente.

Señorías, según los últimos datos de que disponemos del Instituto Nacional de Estadística, la ciudad de Ferrol tiene hoy una población de 67 552 habitantes, lo que, comparado con los 92 000 del año 1981, da buena muestra del descenso demográfico que se ha producido en tan solo treinta años. Ha habido casi un 25 % de pérdida de población, una cifra que no tiene parangón en ninguna de las otras ciudades gallegas. Con la población más envejecida de las siete ciudades —un 26,3 % de mayores de 64 años—, la ciudad y su comarca no remontan por la escasez de trabajo, la pérdida de competitividad industrial y las notables carencias en materia de infraestructuras, ante la pasividad de los gobiernos autonómico y central, que parecen haber tirado la toalla en esta zona.

Señorías, las comarcas de Ferrolterra, Eume y Ortegaleira llevan perdiendo población y actividad económica sistemáticamente desde hace tres décadas. Además, según datos de la EPA de 2016, la tasa de paro del municipio cabecera se encuentra en el 24,4 %, 8 puntos por encima de la media española. Por tanto, la tasa de paro de Ferrol casi duplica la de A Coruña —13,2 %—, Lugo —13,2 %— o Santiago —14,7 %—.

Señorías, yo vengo de allí. No podemos seguir esperando la imprescindible actuación coordinada de las administraciones públicas para proponer alternativas. La situación es dramática. En ese sentido, la racionalización de las inversiones y la resolución de los desequilibrios existentes en estas tres comarcas son claves para paliar la pérdida de población, vertebrar adecuadamente el territorio y —lo que es mucho más importante— garantizar los servicios públicos en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos. Porque tienen que saber ustedes que la Audiencia Provincial, muchas titulaciones universitarias, la diputación provincial, o los principales tratamientos oncológicos, como la radioterapia o la quimioterapia, se encuentran en la ciudad de A Coruña. Sin embargo, señorías, los ciudadanos de Ferrol, como yo, Narón, Fene, Miño, Betanzos o Puentedeume son tratados hoy como ciudadanos de segunda. Y no hablemos ya de los que residen en Ortigueira, Cedeira, Mañón, Cerdido, Valdomiño o Cariño. Esas personas necesitan el día entero —digo bien: el día entero— para poder recibir cualquier servicio básico de los que se prestan en la capital de la provincia, por ejemplo, un tratamiento médico. La población existente en las áreas metropolitanas de Ferrol y Coruña supera el medio millón, por lo que sin duda es el primer polo económico-industrial de la comunidad autónoma gallega.

Y hay otra razón: la sostenibilidad. Los accesos a la ciudad de Ferrol, mediante las vías de la red de carreteras del Estado generan cada día el movimiento de más de 120 000 vehículos, según datos oficiales recientes del Ministerio de Fomento. Y solo a la zona norte de A Coruña, es decir, por donde discurre el trazado a través de la AP-9 y de la N-651, acceden a diario más de 160 000 vehículos. Sin embargo, señorías, tal como recogían los medios de comunicación las pasadas semanas, en el norte de Galicia hay un tren del siglo XIX, un trazado, como se ha dicho esta mañana en el Pleno, del año 1913. Entre Ferrol y Betanzos el trazado es, como digo, del siglo XIX. Y mientras, se ha modernizado y electrificado

el trazado entre Vigo y A Coruña, lo que se ha venido en denominar el eje atlántico, una línea que antes de su modernización no parecía rentable y que hoy, como ha expuesto brillantemente la portavoz del Grupo Popular, tiene 5 millones de usuarios. Sin embargo, en su momento esta línea no parecía rentable. Pues bien, de ese eje atlántico, señorías, se ha borrado a la ciudad de Ferrol, se han quedado excluidos la ciudad de Ferrol y todos los municipios cercanos. El norte de la provincia de A Coruña se ha quedado completamente aislado por ferrocarril y tiene también unas importantes carencias viarias.

En resumen, señorías, ustedes deben saber —hay muchos senadores gallegos aquí hoy— que el trayecto de A Coruña a Vigo, ciudades que están separadas por 160 kilómetros, dura ochenta minutos; llegar a Coruña desde Santiago, una distancia de 75 kilómetros, lleva un tiempo de treinta minutos; y, sin embargo, con el mismo material rodante —para que ustedes me entiendan: con las mismas máquinas—, llegar a A Coruña desde Ferrol, una ciudad ubicada a tan solo 50 kilómetros, supone una hora y veinte minutos. ¿Cómo quieren, señorías, que este trayecto sea rentable? Ya sé que me van a decir que no lo es, pero repito que en recorrer 50 kilómetros se tarda una hora y veinte minutos, cuando en automóvil se tarda media hora.

Por tanto, señorías, en nombre de mi grupo presento esta iniciativa para poder corregir un desequilibrio histórico, proponer otra forma de movilidad, evitar la sangría demográfica y económica y, tal como he dicho, poder garantizar los servicios públicos con carácter universal e igualitario. Traigo esta moción aquí porque, simple y llanamente, es de justicia.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Mato.

Pasamos al turno de enmiendas.

En primer lugar, tiene la palabra la senadora Jiménez, de Podemos, para defender dos enmiendas de adición.

La señora JIMÉNEZ GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Hemos presentado dos enmiendas de adición. La primera de ellas, al punto 1 del texto, para la construcción de un baipás en Betanzos; y la segunda, para añadir un punto, el 4, que dice textualmente: Establecer un núcleo de cercanías en la provincia de A Coruña con extensión que, además de a otras ciudades, llegue hasta la ciudad de Ferrol.

Efectivamente, pensamos que el baipás de Betanzos es la obra que permite continuar y, por tanto, conseguir la conexión entre A Coruña y Ferrol. La anterior ministra, Ana Mato, ya se comprometió a realizar actuaciones importantes en esta línea ferroviaria, que de momento no han cristalizado en nada, y de ahí que presentemos esa enmienda.

Con respecto a la segunda enmienda, de adición del punto 4, la propia exposición de motivos de la moción señala que el trayecto ferroviario Ferrol-A Coruña debería considerarse como línea de cercanías, pero luego no se explicita en la parte propositiva de la moción. El aprovechamiento de vías para establecer núcleos de cercanías es una gran opción en una comunidad que aún no tiene ni uno solo en ninguna de sus provincias, en clara descompensación con el resto de territorios del norte de España, que sí cuentan con ellos. Por eso, como el núcleo A Coruña-Ferrol es una de las zonas con una densidad de población más alta de España, tal como nos ha descrito el senador Mato, y configurándose el cercanías como un elemento fundamental de conectividad y movilidad sostenible y social, no se comprende muy bien que a día de hoy aún no se haya establecido un servicio de cercanías que le preste servicio.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de defensa de la enmienda del Grupo Popular.

Tiene la palabra la senadora Aparicio.

La señora APARICIO CALZADA: Gracias, presidente.

Como ya es sabido y ha quedado claro en la sesión plenaria de esta mañana, el Gobierno del señor Rajoy, el Gobierno de España, tiene un compromiso total y absoluto con las infraestructuras gallegas.

Señor Mato, el Grupo Parlamentario Popular apuesta por el futuro y el progreso de las infraestructuras de Galicia y, como no puede ser de otro modo, por el futuro y la mejora de la línea ferroviaria entre A Coruña y Ferrol, así como de las diferentes conexiones de A Coruña, Ferrolterra, Eume y Ortegá, tanto con el eje atlántico como con el resto de servicios nacionales de larga distancia.

Este grupo parlamentario está de acuerdo con el fondo de su moción, es decir, con la necesidad de que haya una modificación y adaptación de este trazado, pero entiende que lo que se desprende del contenido de su moción no se ajusta a la realidad.

Antes de entrar a valorar y hablar más concretamente de las declaraciones que acaba de hacer, le diré que me hace gracia que, siendo usted de Ferrol, hable de los problemas laborales que hay allí y no reconozca, por ejemplo, la gran carga de trabajo que ha dado el señor Feijóo a Navantia —bueno, el señor Feijóo, no, las actuaciones por medio del señor Feijóo—, que tiene trabajo para más de diez años. Y próximamente se van a contratar también cinco corbetas. Y me hace gracia también que ustedes hablen continuamente de un desequilibrio histórico o de un trazado de 1913. Le recuerdo que ustedes han gobernado, que ha habido ministros de Fomento de su partido. ¿Qué han hecho los ministros de Fomento de su partido, gallegos? ¿Qué han hecho con el trazado A Coruña-Ferrol?

En lo referente a las infraestructuras, durante la última legislatura, en la línea A Coruña-Ferrol se han realizado actuaciones de mejora, como el tratamiento de trincheras, con una longitud de casi 2 kilómetros. Además, con el objetivo de mejorar la línea A Coruña-Ferrol se tiene prevista la redacción del proyecto de supresión del paso a nivel en el punto kilométrico 5,697 del tramo Betanzos-Ferrol, perteneciente al término municipal de Betanzos. Cabe destacar también que ADIF va a licitar un nuevo contrato mediante concurso público para el nuevo modelo de mantenimiento de infraestructura y vía de la red convencional. El importe global del contrato supera los 275 millones de euros. Así, el mantenimiento de la red pasa de contar actualmente con una partida anual de 98,5 millones de euros, a 102,5 millones de euros, a los que se suman otros 31,5 millones anuales para actuaciones correctoras programadas, lo que representaría un incremento de un 36 %. El mantenimiento de infraestructura y vía consiste en realizar todas aquellas actividades que contribuyan a preservar la seguridad de las líneas, alcanzar los niveles deseados de fiabilidad según los tipos de líneas, y mejorar la calidad percibida por el cliente final. La línea Betanzos-Ferrol se va a beneficiar de esta mejora como línea integrante de la red ferroviaria de interés general, siendo, por tanto, objeto de este nuevo contrato.

Presentamos esta enmienda con la esperanza de que, al igual que esta mañana, logremos llegar a un acuerdo, porque no podemos olvidar que estamos aquí para representar los intereses de los ciudadanos, no para defender los intereses de un partido u otro. Me gustaría que, en un ejercicio de responsabilidad, hubiera acuerdo; y vaya por delante que mi grupo parlamentario apuesta por las infraestructuras gallegas, apuesta por el tramo ferroviario A Coruña-Ferrol, pero no puede compartir el contenido de la moción que usted ha traído hoy.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la aceptación o el rechazo de las enmiendas, tiene la palabra el senador Mato.

El señor MATO ESCALONA: Gracias, señor presidente.

Bien que lo lamento, señoría del Grupo Popular, pero creo que he sido claro. Le he dado los datos de paro de la ciudad de Ferrol. Ustedes han gobernado Galicia desde hace mucho tiempo, y esos son los datos de paro de la ciudad de Ferrol, prueba evidente, señoría, de que el Gobierno del Partido Popular ha abandonado la ciudad de Ferrol. Son los datos de paro más altos de toda la comunidad autónoma gallega, y usted presenta una enmienda y dice que va a seguir apostando por el desarrollo de las infraestructuras Ferrol-A Coruña. Señoría, le acabo de decir que el trazado es del siglo XIX. Como sigan apostando así, dentro de cien años, el senador al que le corresponda, que vendrá aquí en nave espacial, tendrá que seguir defendiendo un nuevo trazado Ferrol-A Coruña.

Por tanto, señoría —y repito que bien que lo lamento— no puedo aceptar su propuesta. Sin embargo, sí voy a aceptar la del Grupo Podemos, porque me parece que corresponde y refleja bien la demanda de esta moción.

Y en mi siguiente intervención como portavoz les explicaré qué hizo el señor Blanco cuando gobernó como ministro de Fomento.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo de Podemos, tiene la palabra la senadora Jiménez.

La señora JIMÉNEZ GARCÍA: Gracias, presidente.

Agradezco al senador Mato la aceptación de las enmiendas. Como ya se ha dicho, la línea Ferrol-A Coruña tiene ciento cuatro años y eso, evidentemente, se nota. Está considerada una de las líneas con una calidad de servicio más baja en relación con el trayecto, la velocidad y los horarios. Como bien nos ha descrito el senador, un recorrido de 69 kilómetros puede llegar a durar hora y media debido a la falta de electrificación que permita la modernización y algunas de las curvas; e incluso a veces se debe a corrimientos de tierra, que dificultan el tránsito. En estos momentos solo hay dos trenes entre Ferrol y A Coruña en horario de mañana: a las 5:55 y las 13:25 horas, con un intervalo de siete horas y media entre un servicio y otro. Mientras, el servicio matutino entre A Coruña y Ferrol tiene una variación de seis horas de diferencia, con trenes que salen a las 8:45 y las 14:31 horas. La consignación en los presupuestos generales de 500 000 euros hasta 2019 nos parece una broma si se quiere realmente atender a los requerimientos que tiene esta línea ferroviaria, al menos si uno quiere hacerlo en serio y, como dice la senadora del PP, atender realmente a los intereses de la ciudadanía.

Los sucesivos ejecutivos centrales del PP y del PSOE que han ostentado el Gobierno del Estado han permitido que en la práctica Ferrol se quede fuera del eje atlántico —ya se ha dicho—, por mucho que se incluya en los comunicados oficiales de Fomento. Y es que nos encontramos con la consecuencia de tres factores. Sucesivos Gobiernos han apostado por 3 ejes: en primer lugar, la desinversión del tren convencional y de cercanías en favor del tren de alta velocidad; en segundo lugar, el proceso de privatización del sector ferroviario y Renfe, que la somete a finalidad exclusivamente comercial; y en tercer lugar, la falta de interés, la absoluta falta de voluntad de los distintos gobiernos por la mejora del ferrocarril tradicional de cortas y medias distancias. Pensamos que es vital que se apueste ya, con decisión, por un modelo para la zona que apueste claramente por la movilidad sostenible y, para fomentar esta, la potenciación del transporte por ferrocarril con una planificación territorial y unas inversiones adecuadas.

Por eso, vamos a apoyar la moción que hoy se presenta.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el senador Mato.

El señor MATO ESCALONA: Gracias, señor presidente.

Señorías, de antemano les pido perdón por la vehemencia, pero voy a explicar concretamente a la portavoz del Grupo Popular cuál ha sido el recorrido en la última década —no voy a ir más allá— del proyecto de conexión de Ferrol con el eje atlántico de alta velocidad.

Señorías, esta no es tan solo una apuesta de carácter ideológico, no es una apuesta solamente de modelo de país, no es una apuesta de desarrollo económico, de vertebración territorial y, como les decía, una propuesta para garantizar los servicios públicos a todo el mundo por igual. Por supuesto que es todo eso, pero, sobre todo, es una propuesta que hoy llega aquí con mucho consenso. Después de diez años, señorías, hay un consenso absoluto acerca de que esto es una necesidad urgente.

Llega con el consenso y el respaldo de las principales organizaciones empresariales de la provincia, la Confederación de Empresarios de A Coruña, la Cámara de Comercio, las organizaciones sindicales —UGT, Comisiones Obreras— y todos los alcaldes, señorías. El presidente de esta comisión sabe bien que le pedí la comparecencia de los alcaldes, que hace pocos días firmaron una declaración institucional —todos los del trazado— para venir a esta comisión. Y tenía la esperanza de que hoy el Partido Popular no se hiciese trampas en el solitario. O se apuesta o no se apuesta.

El propio Parlamento gallego aprobó en dos ocasiones esta misma enmienda, que lleva en esta Cámara desde el mes de septiembre.

Esta misma enmienda se presentó en el Parlamento gallego y fue aprobada por unanimidad en comisión y a continuación fue aprobada en el plenario.

Por lo tanto, señorías, esta propuesta es una propuesta de consenso de por sí, porque hay un sinfín de colectivos ciudadanos que claman por una apuesta firme para desarrollar un nuevo trazado; conectar estas comarcas con A Coruña y el Eje Atlántico es una prioridad absoluta.

Señorías, el informe del Consejo Económico y Social de Galicia del año 2016, que se presentó hace poquísimas semanas, recogía como principal propuesta de futuro y directriz estratégica que Ferrol y su área de influencia tendrían necesariamente que mejorar la comunicación por ferrocarril con el resto de ciudades gallegas, así como con la meseta.

Hay consenso, señorías, porque ya nadie en Galicia duda de que esta actuación es, simplemente, imprescindible. Esto no es una ocurrencia, no es ninguna improvisación, tampoco es un brindis al sol.

Permítanme que les hable un poco del pasado reciente, y voy a empezar en el año 2001. En el año 2001 hubo un estudio informativo; se especificaba claramente por parte del Gobierno que el Eje Atlántico se extendía de Ferrol a Vigo —de Ferrol a Vigo, señoría—.

En el año 2003 Fomento redactó el proyecto completo de la alta velocidad entre ambas ciudades. En julio de ese año se sometió a exposición pública. El viaje entre A Coruña y Ferrol se hacía en veintisiete minutos según ese trazado. La previsión era tener las obras en marcha en el año 2007.

Año 2004 —fíjense qué poco duró el espejismo; en Ferrol ya no nos creemos nada; señoría, yo soy de allí y le puedo hablar en primera persona—. En septiembre de ese mismo año, empresarios, sindicatos y el consistorio ferrolano se unieron para reclamar el tren. Las propuestas empiezan ya a hablar de A Coruña-Vigo, se deja fuera Ferrol.

Año 2006, como decía la prensa: El casi, pero no. La Xunta estaba gobernada por el bipartido y reclamaba en Madrid el inicio de las obras. Finalmente, no empezaron.

Año 2007, ya se hablaba de posibles variantes para el trazado viario entre A Coruña y Betanzos; se barajaban tres alternativas. No obstante, el proyecto continuó, con el señor Pepe Blanco ya de ministro, señoría —usted me preguntó y yo se lo contesto—, y se presentó a exposición pública. El estudio hacia Betanzos seguía en curso. El proyecto seguía en fase de estudio informativo y entre A Coruña y Betanzos, señoría, se iba a realizar un trazado nuevo. Señoría, precisamente en ese año 2008 yo era el concejal de urbanismo de Ferrol y por delegación del alcalde firmé el informe favorable al trazado de la alta velocidad que llegaba a la ciudad de Ferrol. Por lo tanto, lo sé en primera persona. Y es verdad que hubo muchas alegaciones, hubo 8000 alegaciones, en el año 2009 hubo que resolver 8000 delegaciones, pero se quedó ahí.

Cambió el Gobierno y en el año 2013 la primera declaración que se hizo en relación con este proyecto es que era inviable. Por eso, cuando empecé mi intervención le dije que también se decía que era inviable el Eje Atlántico de alta velocidad, y hoy, como usted brillantemente defendió en su moción, reconoce y presume de que tiene 5 millones de viajeros al año. Y por eso se lo decía, porque ya sabía que me iban a decir que era inviable.

¿Sabe lo que dijo el Congreso? ¿Sabe lo que dijo el ministro de Fomento? Dijo: A la vista de los resultados obtenidos —algo muy parecido a lo que usted planteaba hoy aquí— hasta la fecha de esos estudios informativos y del coste estimado para la construcción de esta línea de alta velocidad, la viabilidad económica de la actuación a corto plazo no se ha visto confirmada. Permítanme decirles en un tono jocoso aquello de *tamparantán que te han visto Pepe, tamparantán que te han visto Juan*; ese asunto tan español. Exactamente lo mismo que se decía antes de la modernización del Eje Atlántico.

Pero, señoría, voy a ir hasta lo más reciente. Tengo aquí un escrito que quería enseñarle, es del año 2016 y es la respuesta que le da la ministra en aquel momento, Ana Pastor, al alcalde de Betanzos —por eso le he dicho lo de la modernización del ferrocarril Ferrol-Coruña— El señor don Julio Gómez-Pomar Rodríguez, secretario de Estado, dice aquí: Quiero indicarle, en primer lugar, que en nuestra planificación vigente están contempladas sobre la línea Coruña-Betanzos-Ferrol tanto la señalización como la electrificación de la línea, y son inversiones que se irán abordando dentro de la política de mejora continua de nuestras instalaciones y su programación se irá ajustando a las disponibilidades presupuestarias.

Eso es exactamente lo mismo que me acaba de decir hoy. Y si esto hubiera llegado en el año 2001, a lo mejor a mí me servía realmente para defender esta propuesta, que ya le digo que no es mía, no es del Grupo Socialista. El Grupo Socialista la trae aquí porque hay un amplio consenso del Consejo Económico y Social, de la Confederación de Empresarios, de todos los alcaldes... Si ustedes mismos lo dicen: el Consejo Económico y Social depende de la Xunta de Galicia. Pues bien, esto es lo que decía la ministra Ana Pastor en el año 2016, señorías.

Permítanme que les diga a todos ustedes cómo está la línea de ferrocarril Ferrol-Coruña, porque usted decía que ustedes continuarían mejorándola. Pues esto es lo que dice *La Voz de Galicia* el día 7 de febrero de 2016. Leo textualmente: En el tren matinal de A Coruña-Ferrol se tarda tanto como viajando en bicicleta.

Ya entiendo yo cuál es el programa de infraestructuras y de mejoras de la línea Ferrol-Coruña. Esto sería hasta gracioso si no fuera dramático. Van casi dos décadas desde que se inició el proyecto pero, lamentablemente, el ferrocarril en Ferrol sigue en el siglo XIX.

Todos aquí, en esta Cámara, tenemos la obligación de impulsar y promover aquellas cuestiones clave de carácter territorial, asumiendo la responsabilidad de que son muchas las necesidades y hoy, más que nunca, son escasos los recursos. Yo lo reconozco. Y, por lo tanto, señorías, yo también considero que es una tomadura de pelo esa inversión de 500 000 euros que tienen ustedes previstos en los Presupuestos

Generales del Estado para los próximos seis años. Porque sé lo que cuestan las cosas, sé que con medio millón de euros en una línea ferroviaria de medio millón de kilómetros no se hace ni el mantenimiento.

Y por eso, señorías, en nombre de mi grupo presento hoy esta iniciativa para poder corregir un desequilibrio histórico, como les dije, para poder garantizar servicios públicos a las personas con carácter universal e igualitario. Señorías, no le den más vueltas, es preciso trabajar en un trazado que permita llegar a la ciudad de A Coruña en un tiempo menor de media hora. Igual que en el resto del Eje Atlántico, no les estamos pidiendo la luna. Les estamos pidiendo que sigamos desarrollando ese proyecto, que comencemos cuanto antes las obras y que no sigamos tratando a los ciudadanos como unos de primera y otros de segunda.

Señorías, les pido su voto para corregir, asumiendo todos los errores que sean necesarios, algo que lleva ciento catorce años de retraso —no lleva ni uno ni dos, lleva ciento catorce años de retraso—. Les pido su voto para reclamar al Gobierno que no haya ciudadanos de primera y de segunda, que no se olvide del noroeste español. Corregir la desigualdad y garantizar la igualdad de oportunidades debe ser siempre la prioridad del Estado, y por eso también pido su voto favorable.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Tiene la palabra la senadora Aparicio.

La señora APARICIO CALZADA: Gracias, señor presidente.

Antes de entrar en el fondo del asunto, quiero decir que me hace gracia que usted hable de los índices de paro que existen en Ferrol y que tanto conoce. A mí me llama la atención que ustedes, el Partido Socialista, vote en contra recientemente en el Parlamento gallego a una propuesta del Partido Popular para llevar a cabo las actuaciones necesarias para adaptar Reganosa a la entrada de buques de gas licuado, lo que supondría 100 trabajos directos y 150 indirectos en Ferrol. Y ustedes votan en contra. No sé yo el apoyo que quieren dar realmente a la creación de empleo en Ferrol.

Entrando en el fondo del asunto, evidentemente, lo digo, lo reitero y lo vuelvo a decir, mi grupo parlamentario está a favor de la modernización del ferrocarril A Coruña-Ferrol, no estamos en contra. Con lo que no estamos de acuerdo con ustedes es con su exposición, con el contenido de su moción, con eso no estamos de acuerdo. Nosotros estamos a favor del futuro, del progreso de ese trazado, pero no estamos de acuerdo con la realidad que usted expone en su moción. Estamos de acuerdo en la modernización de la conexión ferroviaria de A Coruña y de Ferrol, de modo que permita no solo conectar la ciudad departamental de un modo rápido y moderno con el eje ferroviario y con la meseta, sino que se convierta en un importante elemento estructurador metropolitano. Nosotros también estamos de acuerdo. No ponga en boca de nuestro grupo lo que no hemos dicho. Quiero que esto quede lo suficientemente claro para todas sus señorías.

Vuelve a hablar usted de una reclamación histórica a lo largo de los años. Usted me ha dado fechas, pero ustedes estuvieron gobernando durante muchísimos años este país y aún no me ha contestado qué hicieron, no me ha quedado claro en su exposición qué es lo que hizo el Partido Socialista a favor del tramo A Coruña-Ferrol. No me ha quedado nada claro, en absoluto.

De las declaraciones que ha leído del actual ministro de Fomento me parece que no se desprende en ningún momento que él no esté a favor de este tramo y de la modernización del tramo A Coruña-Ferrol. Está hablando de una disponibilidad presupuestaria, al igual que su predecesora, la ministra Ana Pastor, que también estaba de acuerdo con esta necesidad.

En fin, señoría, continúo porque en su moción no solo hacía referencia al tramo A Coruña— Ferrol, hacía referencia a más aspectos y me gustaría hablar de ellos. En lo referente a los servicios ferroviarios, en la actualidad Renfe considera que la demanda habitual existente en la Mariña lucense está adecuadamente atendida con servicios de ancho métrico, que cubren la totalidad del trayecto Ferrol-Ribadeo-Ferrol, además de con los servicios regionales entre Galicia y Asturias; en total son 4 los servicios diarios por sentido, 4, señoría.

Por otra parte, los servicios de cercanías y media distancia que Renfe presta por encargo de la Administración General del Estado se encuentran declarados de obligación de servicio público y se financian, además de con las aportaciones de los clientes, mediante contrato establecido con la Administración General del Estado. Por lo tanto, Renfe no tiene competencia ni para implantar nuevos servicios declarados obligación de servicio público ni para aumentar la oferta existente; cualquier posible incremento que se quiera implementar ha de tener asegurada la sostenibilidad y el equilibrio económico.

Respecto a la conexión con el resto de destinos de larga distancia, hay que recordar que los servicios comerciales no pueden ser objeto de financiación por parte de la Administración General del Estado y, por tanto, deben autofinanciarse. De igual modo, se considera que la oferta actual satisface las necesidades detectadas, hecho que no impide que desde Renfe se sigan realizando las acciones que permitan conocer la evaluación de la demanda y mejorar la oferta. Prueba de ello son las distintas actuaciones que se han implantado en los últimos años en Galicia, más concretamente en el entorno de estas comarcas, entre las que destacan las que a continuación voy a indicar: En 2013, Renfe introdujo mejoras en los servicios del Alvia: Madrid-Ourense-Monforte-Lugo-Ferrol; Madrid-Ferrol-A Coruña-Vigo-Pontevedra, que tienen origen en Ferrol y finalizan el servicio en A Coruña; Madrid-A Coruña, horario de tarde, que se prolonga hasta Ferrol. Lugo y Ferrol se incorporan, por tanto, como origen y destino de servicios diurnos que las enlazan con Madrid.

Señoría, también se han llevado a cabo actuaciones en los servicios de media distancia para mejorar la conectividad de los nuevos servicios con ajustes horarios y puestas en servicio de nuevas circulaciones. Un servicio más diario Ferrol-Betanzos y la circulación de lunes a viernes de un servicio que hasta entonces hacía Betanzos-Ferrol en fin de semana, prolongando, además, el origen en A Coruña.

Señorías, termino porque me imagino que tendrán ganas de que vaya terminando la comisión, pero antes tengo que mostrar mi pesar, por decirlo de algún modo, por no haber podido llegar a un acuerdo, porque, a riesgo de ser pesada y volver a ahondar en lo mismo, mi grupo parlamentario no está en contra de la modernización de este tramo, absolutamente para nada, por lo que no puede pasar es por la realidad que ustedes están intentando vender y no es la que realmente existe.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Vamos a proceder a votar esta última moción.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 15.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Señorías, antes de levantar la sesión tenemos que aprobar el acta de la sesión anterior, porque cuando empezamos la comisión, con la prisas y entre tanta documentación de transacciones, me despisté; pido disculpas.

¿Aprobamos el acta de la sesión anterior por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada entonces.

Les comunico que la portavoz del Grupo Podemos, en la primera moción que se ha debatido del Grupo Parlamentario Socialista en la que se instaba al Gobierno a la aprobación de un plan de inversiones para Huelva, votó abstención y nos informa que su intención era votar a favor. Por lo tanto, que conste en acta y quede recogido.

Se levanta la sesión.

Eran las dieciocho horas y cincuenta minutos.