



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 109

16 de mayo de 2017

Pág. 1

## COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el martes, 16 de mayo de 2017

### ORDEN DEL DÍA

#### Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a la ejecución de la conexión entre las autovía A-2 y la autopista C-32 a su paso por Sant Boi de Llobregat (Barcelona).  
(Núm. exp. 661/000165)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la ejecución de diversas actuaciones contempladas en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020.  
(Núm. exp. 661/000170)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
- Moción por la que se insta al Gobierno a aumentar la frecuencia de las paradas del servicio de trenes de cercanías en la estación de Lebrija (Sevilla), así como a mejorar y potenciar su utilización.  
(Núm. exp. 661/000400)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a iniciar la licitación de los proyectos constructivos destinados a la eliminación de los pasos a nivel existentes en la comarca de L'Alt Empordà, en la provincia de Girona, al paso de la línea ferroviaria que une Barcelona, Girona y Portbou (Girona).  
(Núm. exp. 661/000498)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
- Moción por la que se insta al Gobierno a modificar el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, con objeto de asegurar el acceso a los medios de transporte de las personas que utilizan sillas de ruedas eléctricas y scooters.  
(Núm. exp. 661/000519)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

---

Núm. 109

16 de mayo de 2017

Pág. 2

---

- **Moción por la que se insta al Gobierno a la creación de una mesa de diálogo con el Gobierno de las Illes Balears sobre mejoras en materia de transporte en dicha Comunidad Autónoma.**  
(Núm. exp. 661/000558)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
  
  - **Moción por la que se insta al Gobierno a continuar con las actuaciones en la red ferroviaria de la Comunidad Autónoma de Cataluña para mejorar los servicios ferroviarios, especialmente de cercanías y media distancia.**  
(Núm. exp. 661/000601)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
-

*Se abre la sesión a las dieciséis horas y diez minutos.*

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

Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento.

En primer lugar, aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior. ¿Puede aprobarse por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada.

## DEBATIR

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR CON LAS ACTUACIONES EN LA RED FERROVIARIA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA PARA MEJORAR LOS SERVICIOS FERROVIARIOS, ESPECIALMENTE DE CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA.

(Núm. exp. 661/000601)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Señorías, les voy a proponer un cambio en el orden del día en el sentido de que la moción que aparece en último lugar, del Grupo Parlamentario Popular, defendida por el señor García Albiol, que tiene que ausentarse por otros compromisos, se debata en primer término, dado que se puede cambiar el orden de debate de las mociones, por eso no llevan numeración.

Por tanto, si no hay inconveniente, comenzamos con la moción del Grupo Parlamentario Popular, que insta al Gobierno a continuar con las actuaciones en la red ferroviaria de la Comunidad Autónoma de Cataluña para mejorar los servicios ferroviarios.

Para su defensa, tiene la palabra el senador García Albiol.

El señor GARCÍA ALBIOL: Gracias, señor presidente. Gracias también al resto de miembros de la comisión por permitir este cambio en el orden del día.

La moción que hoy presenta el Grupo Parlamentario Popular pretende instar al Gobierno de España a seguir llevando a cabo un esfuerzo de inversión en el servicio de cercanías en Cataluña. A nadie se le escapa, porque nadie ha sido ajeno a ello, que la crisis económica que ha vivido nuestro país en los últimos ocho años —seguramente la crisis económica más dura de los últimos setenta u ochenta años— ha limitado la capacidad inversora del Estado pero también del resto de administraciones, ayuntamientos y comunidades autónomas. No obstante, esta situación de crisis que ha vivido en los últimos años nuestro país no ha impedido que el Gobierno de España siguiera invirtiendo en cercanías y se lograran mejoras importantes que se han traducido en inversiones de aproximadamente 276 millones de euros en Cataluña, concretamente, en el periodo 2012 a 2015.

Alguno de ustedes dirá en voz alta: esto no es suficiente. Y probablemente podríamos coincidir en que la inversión no es suficiente pero, como he dicho, ha estado limitada por las circunstancias de la crisis económica y ha permitido que la inversión en Cataluña desde 2012 a 2015 haya significado un 42 % del total de la inversión realizada en cercanías en esta comunidad. Curiosamente, y a modo comparativo, podríamos señalar que mientras en Cataluña la inversión en cercanías ha sido de un 42 %, en la comunidad de Madrid ha sido del 18,5 %. Por tanto, queda en evidencia que algunos de los discursos que se vienen utilizando de manera reiterada, especialmente por parte del Gobierno de Cataluña, en relación con problemas que han existido en el servicio de cercanías, han sido aprovechados de manera absolutamente perversa por el Gobierno de la Generalitat como un arma arrojadiza contra el Gobierno y como una cortina de humo para tapar las debilidades de la falta de inversión del Gobierno de la Generalitat. Esta deslealtad institucional que hemos vivido en Cataluña por parte de la Generalitat ha llevado a engañar premeditadamente a los usuarios creando un clima contra el Gobierno de España y contra la propia compañía.

Actualmente, Cataluña dispone aproximadamente de unos 1142 kilómetros de cercanías, 11 líneas y 202 estaciones, y el coste de explotación por cada viajero —y este dato es importante— es de 0,83 euros; mientras, en la Comunidad de Madrid, con 382 líneas, es decir, bastantes kilómetros menos que en Cataluña, 9 líneas y 92 estaciones, el coste de explotación es de 0,33 %. Por tanto, 0,83 %, coste en Cataluña, 0,33 %, coste en Madrid. Así como creo importante destacar las campañas que de manera expresa ha llevado a cabo el Gobierno de la Generalitat de Cataluña para desprestigiar a la compañía y, como he dicho, al propio Gobierno, he de decir que la puntualidad en el servicio ha estado por encima

del 94 % en el año 2016, cuando, por ejemplo, en Londres o París en servicios similares la puntualidad no llega al 90 %.

Les voy a hablar brevemente de lo que está previsto, no del pasado ni del presente, sino del futuro. Gracias a la recuperación de la situación económica, el Gobierno de España tiene previsto en los próximos años 2017-2020 invertir un total de 872 millones de euros, que representa el 72 % de la inversión de toda España en cercanías en Cataluña. Por tanto, repito, se pone en evidencia la clara voluntad del Gobierno de España de seguir vertebrando, de seguir dotando de una buena infraestructura de cercanías a todas las comunidades, a todas las capitales de España, pero de forma muy especial a la Comunidad de Cataluña, porque es cierto que existen una serie de deficiencias y situaciones que se tenían que haber corregido desde hace tiempo.

Por eso, quiero invitar al resto de grupos políticos, especialmente a aquellos que tienen una implantación importante en Cataluña, a que se sumen a votar a favor de esta moción, a favor de esta línea de actuación porque el camino que estamos siguiendo es el adecuado, y así lo apunta públicamente la alcaldesa de Hospitalet de Llobregat, del Partido Socialista de Cataluña, o la voluntad de los ayuntamientos de Montcada i Reixac y de Sant Feliu de Llobregat, donde se reconoce el esfuerzo realizado por el Gobierno de España.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Albiol.

A esta moción le ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Julio Cruz.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, buenas tardes a todos. No cabe duda de que el déficit de infraestructuras ferroviarias relacionadas con la movilidad cotidiana, es decir, con los servicios de cercanías y regionales, constituye un auténtico problema social, económico y, consecuentemente, también un problema político. Los servicios de cercanías de Barcelona se colapsan con frecuencia como resultado de la ausencia crónica de inversión en mantenimiento, modernización de las instalaciones, ampliación de la capacidad de la línea que cuenta con cuellos de botella importantes e insuperables en los accesos a la ciudad, que son además vulnerables a cualquier incidencia, como hemos visto en los últimos días. Es cierto que Cataluña se ha dotado de una alta velocidad que permite las conexiones de las 4 capitales de provincia, pero la priorización absoluta de esas inversiones ha impedido la atención y la actuación en materia de inversión en cercanías.

Hoy el Grupo Parlamentario Popular presenta esta moción que es sorprendente en su formulación porque después del detallado antecedente que ha expuesto aquí, señor senador, el texto solicita continuar con las actuaciones en la red ferroviaria de Cataluña para mejorar los servicios ferroviarios, nada más. Es sorprendente, pues, que para seguir haciendo lo mismo que hace el Gobierno de España, el Grupo Parlamentario Popular y este Senado se tengan que implicar y pedir al Gobierno que siga haciendo lo que está haciendo. Pero, señorías, el Grupo Parlamentario Socialista no está de acuerdo con que siga haciendo lo que está haciendo, en tanto en cuanto no se concreta nada. Nosotros estamos de acuerdo en sumarnos a la voluntad de ese esfuerzo que usted señala, de ese objetivo del Gobierno de invertir hasta el año 2020 más de 800 millones de euros. Por cierto, una propuesta de inversión que el Plan director de infraestructuras, que hemos aprobado en esta Cámara, para consensuarlo con las comunidades autónomas, con el Congreso y el Senado, con todos los operadores, al final va a quedar en nada, porque si se supone que ese plan se va a llevar a cabo en esta legislatura y el Gobierno tiene compromiso de gasto hasta 2020, es evidente que carece de virtualidad la voluntad del Plan de infraestructuras, que aquí se aprobó por unanimidad, en el sentido de redactarlo con el ministerio lo antes posible.

Por ello, señorías, lo que pretende nuestra enmienda es simplemente instar al Gobierno a aprobar en el plazo de un mes un calendario de ejecución del Plan de infraestructuras de cercanías de Barcelona, suscrito con la comunidad autónoma, acordado en su momento con el Gobierno de la Generalitat de Cataluña, nada más y nada menos. Pero lo cierto es que hay un Plan de infraestructuras, firmado y suscrito, que han ido incumpliendo los distintos gobiernos como consecuencia de la crisis y de todos los avatares que han podido surgir. Por tanto, instamos a que en el periodo de un mes se establezca un plazo de ejecución de ese plan, que se ha demorado como consecuencia de la crisis económica, si los recursos financieros lo permiten, y que sea algo más que un pequeño brindis al sol, en el sentido de decir al Gobierno qué bien lo está haciendo, que bien lo ha hecho y que siga haciendo lo mismo, que nosotros le vamos a aplaudir.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cruz.

Tiene la palabra, para aceptar o rechazar la enmienda, el senador García Albiol.

El señor GARCÍA ALBIOL: Muchas gracias, señor presidente.

Senador, usted ha dicho que esta moción pretende que el Gobierno siga haciendo lo que está haciendo y que no concreta nada. Sí que se concreta, y de manera muy clara con el compromiso del presidente del Gobierno de España hace un mes y medio, en el que señaló que se llevaría a cabo una inversión en infraestructuras en Cataluña y, por tanto, también en cercanías, de 4000 millones de euros en los próximos tres años. Como ya he apuntado en mi intervención, y no me quiero reiterar, existe un claro compromiso de inversión en los próximos tres años, especialmente para el año en curso, 2017. Por tanto, sí que hay una diferencia que no obedece a que antes no existiera voluntad de resolver las deficiencias en cercanías sino debido, como usted entenderá perfectamente, a las limitaciones presupuestarias motivadas por la crisis económica que ha vivido este país. Hay un compromiso de inversión, y yo les invito a ustedes y al resto de su grupo a sumarse a ella.

He leído con atención la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, y tengo que decir con sinceridad que me gusta porque dice que se inste al Gobierno a aprobar, en el plazo de un mes, un calendario de ejecución. Muy bien, a mí me gusta, pero le recuerdo que para que se pueda llevar a cabo ese calendario de ejecución de obras, el Gobierno de España necesita tener aprobados los presupuestos. Yo le insto a usted y a su grupo a que, con objeto de conseguir el compromiso de tener un calendario ejecutivo, hablen con los responsables de su grupo en el Congreso y en el Senado para que voten favorablemente los presupuestos que presente el Gobierno para, de esta manera, poder llevar a cabo ese calendario de ejecución de las infraestructuras. Usted dice que se haga en el plazo de un mes, pero cómo vamos a llevar a cabo ese compromiso en uno o dos meses, si no es seguro que se aprueben los presupuestos.

Por tanto, si usted hace el esfuerzo de convencer a su grupo —no sé si a la señora Susana Díaz, al señor Pedro Sánchez o al señor Patxi López— para que voten a favor de esta propuesta, le garantizo que en los próximos días asumiremos los compromisos que hagan falta. Mientras esto no sea posible, lamentablemente, no podremos concretar una acción de este tipo y, por tanto, rechazaríamos dicha enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

Turno de portavoces.

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

El señor ALEGRE BUXEDA: Gracias, presidente.

Voy a empezar diciendo que esta moción se registró el pasado día 4 de mayo, y si sus señorías tienen a bien mirar el registro, verán que el resto de las mociones que figuran en el orden del día son de hace dos o tres meses, y algunas, del año pasado. Con lo cual, uno tiene la percepción de que esta moción del Grupo Popular se ha presentado a *corre-cuita*, deprisa y corriendo, como consecuencia de que la semana pasada había 2 mociones, una del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea y otra, de este senador que les habla, en relación con las obras de soterramiento llevadas a cabo en la ciudad de Sant Feliu.

Yo ya le adelanto que voy a votar a favor, señor García Albiol, pero es un brindis al sol lo que nos ha traído usted hoy aquí. No voy a votar en contra porque no puedo estar en desacuerdo con que se lleve a cabo, pero si algo ha caracterizado a su Gobierno en materia de cercanías, en la conurbación de Barcelona, en el área metropolitana —usted ha sido alcalde de una ciudad del área metropolitana; hemos sido compañeros, usted y yo, en el área metropolitana de Barcelona como consejeros metropolitanos—, ha sido por no desvivirse por gestionar mejoras en la red de cercanías. Y la prueba la tuvimos hace una semana en la moción que presenté: tienen el proyecto aprobado, supervisado, con la declaración de impacto ambiental de la ciudad de Sant Feliu de Llobregat, mi ciudad, desde el año 2010, y no se ha licitado la obra. La semana pasada ustedes no quisieron aprobar la moción que yo presente; mucha prisa no deben tener en ejecutar las obras. Y hoy viene usted y nos dice que los alcaldes de Montcada, Hospitalet y Sant Feliu están encantados, pues, señor García Albiol, le puedo decir que el mío no está encantado. Se lo prometo, señoría, no es de mi partido ni nada que se le parezca a mi partido, y no está encantado con la gestión.

Por tanto, votaré a favor, ¿pero es necesario que el grupo mayoritario haga este brindis al sol que no concreta absolutamente nada?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, presidente.

Vaya por delante que nosotros también vamos a votar a favor de la moción porque nos parece que todos los esfuerzos son positivos para mejorar. Lo que me parece más sorprendente es achacar al Govern de la Generalitat o a su posicionamiento político en relación con el *procés* de independencia los problemas en la red de cercanías en Cataluña, esto me parece casi un sinsentido, un poco de desfachatez. En este sentido, el esfuerzo realizado por el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, con la presentación de una batería de propuestas y unas cifras de inversiones en infraestructuras y, en concreto, para la red de cercanías, no deja de ser una declaración de buenas intenciones porque aunque el presidente del Gobierno diga que estas inversiones pueden ser verificables, al final, señor García Albiol, de lo que se trata es que se ejecuten estos presupuestos. Y esto que le estoy diciendo, a día de hoy, en la red de cercanías en Cataluña, no ha pasado; es decir, nosotros nos quejamos de las incidencias que ha habido en Tarragona con gente mayor que ha tenido que bajar a las vías del tren porque ha tenido problemas durante el verano, y eso no se lo está inventando el Govern de la Generalitat, esos son problemas reales de la red de cercanías que se tienen que solucionar.

Y ahora, la propuesta de inversión en infraestructuras que presenta el presidente Mariano Rajoy es la que ya se presentó en 2008. Usted me va a decir: claro, es que el Partido Popular para poder llevar a cabo su acción política en infraestructuras y, en concreto, en la red de cercanías, tiene que tener unos presupuestos aprobados. Estoy de acuerdo, esto se lo dice usted al PSOE, pero, a día de hoy, ¿por qué no se ha intervenido? ¿Por qué no ha habido hasta la fecha ese interés por la red de cercanías?

Y acabo, señor presidente.

Señor Albiol, yo soy poco partidario de poner ejemplos de esta índole, pero es un poco cínico que hablemos de Montcada i Reixac cuando hace pocos días ha habido otro accidente que ha tenido como resultado un atropello, otra víctima, aunque no sea en la misma línea que de costumbre. Yo no sé cuál es el parecer de los alcaldes de estos municipios, pero me da la sensación de que la política que ha realizado hasta el momento el Estado español en materia de infraestructuras, y, en concreto, en materia de la red de cercanías, no es muy satisfactoria en este sentido y en este aspecto.

Por tanto, reitero que el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana va a votar a favor —porque estamos hablando de un servicio público fundamental—, y porque, aunque nuestro proyecto no tenga nada que ver con el suyo, hasta el último momento va a defender los intereses del territorio, y, como el territorio se vertebra también a través del tren de cercanías, del tren de rodalies, el tren de las personas, va a apoyar la moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Martí.

Les recuerdo que, de acuerdo con las normas que hemos aprobado en esta Mesa, el turno de portavoces son tres minutos; el de la primera intervención para la defensa de la moción son cinco, el de las enmiendas son tres minutos y el turno de portavoces también son tres minutos.

Por el Grupo Podemos, ¿va a intervenir alguien? (*Asentimiento*).

Senadora Freixanet, tiene la palabra.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias.

Es cierto que los alcaldes no están encantados, señor Albiol, los alcaldes no están encantados, están atentos, están vigilantes, están viendo si esta vez las promesas son algo más que promesas.

Usted ha dicho que la Generalitat trata de engañar a los usuarios. Los usuarios suben al tren, los usuarios saben lo que es cercanías —yo no sé si usted usa o no cercanías, supongo que sí—; la gente sabe lo que vive, sabe lo que es la vida cotidiana en la Renfe, en cercanías. Y cercanías es la red menos puntual, más averiada y pobre de toda España, y es la que usa más gente. Es una red que ustedes mantienen precarizada. Ustedes invierten 13 veces más en AVE que en cercanías —trece veces más—. No sé cómo se atreve a citar Montcada tras tantas muertes, tras un nuevo atropello esta semana.

Ustedes deberían estar corriendo para invertir, para mejorar la red de cercanías, para darle calidad, fiabilidad, puntualidad, seguridad y mayor frecuencia; deberían estar corriendo; y deberían estar corriendo para soterrar las vías en Montcada, en Sant Feliu o en l'Hospitalet. No puedo entender que vengan aquí hoy con una moción que dice que van a seguir haciendo lo que ya hacen —porque eso es lo que dice—. Encima, esta moción viene sin memoria presupuestaria, sin cifras. Cero. Imagínese lo transformadora que

es su moción: cero. Es realmente muy gráfico. Lo siento, pero no estamos para estos brindis y no vamos a votar a favor de esta moción, porque continuar como hasta ahora no es una opción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Freixanet.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Julio Cruz.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Señorías, como decíamos, es evidente que, gracias a los problemas que se habían planteado, el Gobierno de la Generalitat negoció con el Gobierno el Plan de infraestructuras de cercanías 2008-2015, que estaba dotado con 4000 millones de euros. Hay que decir que, a fecha actual, de ese plan, que sepamos, y conforme a datos de la Generalitat —porque el Gobierno de España no los ha dado—, se ha ejecutado nada más que un 13,5. El nuevo Gobierno, después de esa fecha, volvió a negociar con el Ministerio de Fomento un plan de actuaciones del 2014 al 2016, con una inversión de 306 millones de euros, del que se ha ejecutado un 6 %, señor senador. Además, llegó a acuerdos con los ayuntamientos de Montcada, de Sant Feliu, de l'Hospitalet de Llobregat, con una inversión de 992,4 millones de euros, que tampoco se ha ejecutado. En resumen, de todos estos planes, no han ejecutado ninguno. Y usted nos viene a decir hoy, en este brindis al sol, que apoyemos al Gobierno para que siga haciendo lo mismo, que es nada o muy poquito, y, además, que confiemos nada más y nada menos que en la palabra del presidente del Gobierno de España, el señor Rajoy. Pero, señoría, si el señor Rajoy incumple lo que está escrito, lo que está firmado, ¿cómo vamos a creer nosotros en la palabra de alguien que no tiene ningún valor? Ni en el rastro de cualquier pueblo de España le dan un duro, no dan ni un duro por la palabra del señor Rajoy. Si ustedes no quieren ni siquiera fijar un calendario ni un criterio, para nada lo que están pidiendo.

Y en relación con los Presupuestos Generales del Estado, les pido otra cosa. ¿Ustedes quieren que el Grupo Socialista apoye los presupuestos? Admitánnos las enmiendas. Ustedes hacen un recorte de 5000 millones en políticas sociales, nosotros hacemos unas enmiendas para revertir esto por 9000 millones de euros. Acepten las enmiendas de 9000 millones de euros del Grupo Socialista, revirtamos toda esa actuación y, si no, lo tienen más fácil, acuerden con Nueva Canarias, que por 405 millones de euros lo pueden solucionar —han aprobado y han acordado con el PNV muchísimo más, muchísimo más—. Por lo tanto, no venga a plantear ese mantra de que los presupuestos y la actuación del Gobierno dependen del Grupo Socialista. No, la actuación del Gobierno depende de que el Gobierno y el señor Rajoy se pongan manos a la obra, primero, cumplan sus compromisos, cumplan con lo firmado —con Cataluña y con todas las comunidades autónomas, con este país—, cumplan de una vez en algo su palabra con este país y, al final, ejecuten unos presupuestos. Y si no los puede cumplir o no los puede sacar adelante, no será por culpa de los partidos de la oposición sino por la incapacidad del Partido Popular de presentar unos presupuestos creíbles para España y para lo que necesita este país.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Cruz.

¿Se incorporó la senadora Iparragirre, del Grupo Vasco? (*Asentimiento*).

¿Desea intervenir? (*Denegación*).

Por el Grupo Popular, tiene la palabra, para terminar, el senador Albiol.

El señor GARCÍA ALBIOL: Gracias. Seré muy breve.

Agradezco tanto a Esquerra Republicana como a Ciudadanos que hayan decidido apoyar esta propuesta.

Empezaré por el final. Le quiero decir al senador del Grupo Socialista que algo hemos avanzado, porque hace cinco minutos el Gobierno de España no había hecho nada y ahora ya me ha reconocido que a lo mejor ha hecho un poquito. Yo creo que si la sesión durara dos o tres horas más, reconocería que se ha hecho un esfuerzo importante. Y que diga que nadie da un duro por el presidente del Gobierno, cuando en las últimas elecciones, aún no hace un año, el presidente del Gobierno como candidato sacó 134 diputados y el Partido Socialista, su partido, su candidato, 85, ¿pues qué quiere que le diga? Si usted está feliz y está contento, no vamos a discutirlo, ni mucho menos.

Tengo que manifestar en relación con lo que apuntaba Podemos que me parece lamentable que Podemos no dé apoyo a esta moción, pero que diga que es el servicio más impuntual, cuando tanto en el año 2015 como en el año 2016 ha sido un servicio con un 94 % de puntualidad —muy por encima de los servicios, por ejemplo, de Londres o de París, o del propio Madrid—, me parece, y se lo digo con cierta ironía, una broma.

Apuntaba tanto el representante de Esquerra Republicana, a quien agradezco el tono, como el representante de Podemos que ha habido varios accidentes en el municipio de Montcada i Reixac, y es cierto, ha habido varios accidentes, es una anomalía —unas vías que atraviesan la ciudad— que se tiene que corregir. Pero esas vías no han aparecido de la noche a la mañana, esas vías llevan ahí cincuenta o sesenta años, y que, yo recuerde, el Partido Socialista ha gobernado bastantes años este país en una situación económica bastante mejor que la que se encontró el Partido Popular; y Esquerra Republicana ya es la segunda vez que está gobernando en la Generalitat de Catalunya. Por tanto, alguna cosa se podría haber hecho. Evidentemente, no tenemos que entrar en esta discusión, en este debate, porque estamos hablando de personas que son víctimas de los accidentes.

Agradezco tanto a Ciudadanos como a Esquerra Republica su apoyo a la moción y animamos a los representantes del Grupo Socialista a que convencan a sus líderes para que apoyen los presupuestos del Estado y, de esta forma, llevemos a cabo el plan pormenorizado durante los próximos dos meses.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Albiol.

Si les parece a los miembros de la comisión hacemos las votaciones al final, todas juntas, porque hay peticiones de varios grupos. (*Asentimiento*).

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA CREACIÓN DE UNA MESA DE DIÁLOGO CON EL GOBIERNO DE LAS ILLES BALEARS SOBRE MEJORAS EN MATERIA DE TRANSPORTE EN DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA.

(Núm. exp. 661/000558)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar a la siguiente moción —que es la que figura en penúltimo lugar en el orden del día—: Moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a la creación de una Mesa de diálogo con el Gobierno de las Illes Balears sobre mejoras en materia de transporte en dicha comunidad autónoma.

Tiene la palabra, para defenderla, el senador Antich.

El señor ANTICH OLIVER: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, mediante la presente moción pretendemos que se establezca lo más rápidamente posible una Mesa de diálogo sobre transporte aéreo y marítimo entre el Gobierno y la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, una mesa activa, con carácter de permanencia, que intensifique el diálogo y evalúe e impulse mejoras dada la trascendencia y complejidad que tiene el transporte y para que las mejoras no se dilaten en el tiempo.

Para las Islas Baleares el transporte es fundamental para la movilidad de sus habitantes y para su economía, con una gran influencia sobre los costes de todo tipo de mercancías, sobre el turismo y sobre los servicios, la cesta de la compra y el coste de la vida de sus habitantes.

De la mano de los distintos gobiernos se han hecho avances, creando descuentos y subvenciones en materia de transporte para combatir la insularidad. Ahora mismo hay contactos para implantar la tarifa plana en los vuelos entre islas —hecho que valoramos—, pero es cierto que las medidas aún resultan insuficientes. Y para ello, para impulsar los principios de solidaridad y de continuidad territorial y de cohesión territorial, se necesitan ámbitos donde el Gobierno y el Govern acuerden políticas y se defiendan las mismas ante la Unión Europea; principios que tienen el amparo del derecho primario europeo y español —así lo dice el artículo 158 del Tratado de Lisboa y también el artículo 138 de la Constitución española—, derecho primario que debemos convertirlo en medidas y políticas concretas que atiendan a la insularidad. Por ello, en la moción apuntamos algunos temas en los que nuestra comunidad plantea que se hagan avances en materia de transporte.

A nivel de Unión Europea estamos en un momento en el que se han de revisar las políticas hasta el 2020 y preparar las post 2020 en relación con los mecanismos Conectar Europa y autopistas del mar. La realidad es que, en relación con los 9 grandes corredores propuestos por Europa, solo Sicilia está conectada a uno de ellos. Estamos en un momento pues en que desde España es necesario velar por que nuestras islas no queden fuera del tráfico de mercancías y de las inversiones y se busquen fórmulas para integrarlas, solicitando su accesibilidad a las autopistas del mar, impulsando un cambio modal que promueva el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia respecto de estas y para complementarlas;



que facilite la mejora de los puertos y que permita su integración en los corredores —en nuestro caso, en el corredor mediterráneo—; un transporte de mercancías que, aun gozando de algunas ayudas, sigue manteniendo graves costes para la importación y la exportación de productos, restando competitividad a nuestras empresas y encareciendo la vida de nuestros habitantes, lo cual se agrava más cuando hablamos de la doble y triple insularidad que padecen las islas más pequeñas.

Por otra parte, las Islas Baleares son eminentemente turísticas y los aeropuertos son pieza fundamental de la actividad, influyendo su gestión de forma determinante, ya que sin vuelos no hay turistas y sin vuelos no se abren nuevos mercados.

Algunos avances se han hecho creando algunos comités de coordinación entre instituciones de la comunidad y el aeropuerto, pero, dada la trascendencia de los aeropuertos en materia turística y en cuestiones de movilidad de sus habitantes, sería muy conveniente intensificar los esfuerzos en este campo.

Finalmente, en la moción se apuntan otros temas muy relevantes como una línea directa con Formentera desde la Península, evaluación del funcionamiento de las obligaciones de servicio público, contratos de servicio público en el transporte marítimo, la tarifa plana no superior a 30 euros para los vuelos entre islas, o el aumento de la participación del Estado en los descuentos aplicables al transporte marítimo entre islas; temas, todos ellos, que gozan del apoyo de todos los grupos parlamentarios en la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, dada la relevancia respecto de la movilidad de sus habitantes y de la influencia en su economía.

Por todo ello pedimos que se cree el ámbito necesario para que se les preste la especial atención que se merecen.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Antich.

El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a esta moción.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora Catalina Soler.

La señora SOLER TORRES: Gracias, señor presidente.

Estamos de acuerdo con el senador Antich en que el transporte en las Islas Baleares, tanto de personas como de mercancías, es un tema de vital importancia para todos. Por ello hemos presentado esta enmienda, para mejorar el trabajo realizado hasta ahora y el que hay que hacer de coordinación entre las diferentes administraciones —estatal, autonómica y europea—.

La enmienda de sustitución que propone el Partido Popular parte de la base del trabajo ya realizado y hecho para seguir avanzando en el mismo. Habla de mantener el esfuerzo presupuestario que asegure el porcentaje de participación de la Administración General del Estado en la bonificación de los billetes de los trayectos interinsulares marítimos para los ciudadanos de Baleares; de analizar junto con el Govern de les Illes Balears la propuesta de establecimiento de una tarifa plana universal para los vuelos interinsulares en Baleares —y, como bien sabe el señor Antich, ya se han hecho gestiones con Europa—; se propone estudiar junto con la Administración autonómica Balear, a través de la creación de una comisión, como usted pide en su moción, las condiciones y posibilidades de mejora de la conectividad marítima de Formentera; se propone continuar garantizando que se corrijan los efectos negativos de la condición de la insularidad en relación con los mayores costes de transporte de mercancías por vía aérea y marítima a las Illes Balears a través de las subvenciones a determinadas mercancías industriales gestionadas por el Ministerio de Fomento; y se propone continuar trabajando de forma coordinada con el Govern balear mediante los mecanismos de diálogo y de cooperación establecidos a tal efecto —como las comisiones mixtas y los comités de coordinación aeroportuaria— para garantizar la conectividad aérea del archipiélago balear y mantener unos adecuados niveles de servicio, precios y regularidad para los usuarios del transporte en las islas.

Por tanto, pedimos que se pueda entender esta enmienda de sustitución a su propuesta, que profundiza en el trabajo ya hecho y parte de la realidad. Estaría dentro de la comisión bilateral entre Gobierno central y comunidad autónomas, con toda una serie de propuestas, estas que nosotros le proponemos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para indicar si acepta o rechaza la enmienda, tiene la palabra el senador Antich.

El señor ANTICH OLIVER: Gracias, señor presidente.

En primer lugar quiero valorar el esfuerzo hecho por el Grupo Popular en cuanto a la enmienda, porque presentar una enmienda siempre supone un esfuerzo. Con la enmienda se presupone el final

de la negociación y del diálogo en algunos temas. Por ejemplo, en Baleares se pide el aumento de la participación del Estado en el transporte marítimo entre islas. Ya sé que es competencia de la comunidad, pero entendemos que el Estado debe colaborar —y, de hecho, ya lo hace— de acuerdo con el artículo 138 de la Constitución, mediante el cual se deja claro que el Estado debe velar por el principio de solidaridad y, por tanto, por el establecimiento de un equilibrio económico adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español, atendiendo en particular a la circunstancia del hecho insular.

Por otra parte, la enmienda tampoco habla de la posibilidad de intensificar las medidas para coordinar los aeropuertos con las instituciones de las Islas Baleares en relación con su gran influencia en materia turística. Asimismo no se tienen en cuenta los temas que hemos apuntado respecto del mecanismo Conectar Europa y las autopistas del mar ni de la necesidad de que España defienda la revisión de las políticas hasta el 2020 —que se hará durante este año— y la preparación de las post 2020, que se harán más tarde. Esto no lo pide solo Baleares, sino todas las islas europeas desde la comisión de islas —porque es un hecho que las islas están quedando fuera de los corredores y, por tanto, de las inversiones, del transporte y del tráfico de mercancías. Solo Sicilia, repito, forma parte de un corredor—.

Por otro lado tampoco podemos aceptar continuar garantizando el tema de las mercancías porque todos tenemos muy claro que el sistema actual que existe para las ayudas a las mercancías es muy débil.

Por lo demás, estamos de acuerdo con lo de la tarifa plana, con lo de Formentera y con algún otro tema, pero no entendemos cómo no ha sido posible llegar a un acuerdo cuando lo único que pedimos es intensificar la negociación. Nosotros no defendemos el final de ninguno de estos temas. Lo único que queremos es que se hable de estos temas: de aumentar las ayudas al transporte marítimo, de los temas europeos. Lo único que se pide en esta moción es que se hable.

Por lo tanto, no entendemos que no haya sido posible que se pueda avanzar en este tema. Repito y quiero dejar claro que, aunque no podemos aceptar la enmienda, nosotros reconocemos los esfuerzos que han hecho los distintos gobiernos en estos temas, aunque consideramos que son insuficientes.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto ¿va a intervenir alguien? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Vasco, ¿la senadora Iparragirre quiere intervenir? (*Denegación*).

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Muy brevemente, tan solo para decir que vamos a votar a favor de la moción, si bien recordando que en este caso ustedes fueron Gobierno en las Illes Balears y que también podían haber puesto, quizás, un poco más de su parte.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Podemos ¿va a intervenir alguien? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra de nuevo el senador Antich.

El señor ANTICH OLIVER: Gracias.

Simplemente quiero reconocer una vez más lo complejo del tema y que los distintos gobiernos han ido haciendo mejoras en cuanto a descuentos y bonificaciones. Pero, como he dicho en mi primera intervención, creemos que el global aún es insuficiente y que, por lo tanto, es necesario intensificar los ámbitos de trabajo respecto a estos temas. Además, muchos de estos temas no solo afectan a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, sino también al resto de España, y necesitan la autorización de la Unión Europea. Por ello, necesitamos una perfecta coordinación entre lo que defiende Baleares y lo que defiende el Gobierno de España. Esto solo se consigue si hay ámbitos activos y permanentes respecto a una cuestión fundamental para Baleares: que nuestros empresarios tienen muchas deficiencias en relación con los del continente en cuanto a los costes a los que tienen que hacer frente; que nuestra economía tiene unos sobrecostes muy importantes; y que la cesta de la compra y el coste de la vida de nuestros ciudadanos también tienen unos sobrecostes muy importantes, que se agravan cuando hablamos de doble y triple insularidad.

Por eso pedimos básicamente una mesa de diálogo. No nos parece bien que algunos de estos temas queden fuera, como la mejora del transporte marítimo o la revisión de las políticas que se harán a nivel de Unión Europea. Creo que el Estado, España, tendría que hacer los esfuerzos necesarios para que nuestras islas —en esta moción hablamos de Islas Baleares, pero también Canarias— fueran más accesibles a las

autopistas del mar y, sobre todo, que pudieran participar de los corredores, lo que significaría participar de las inversiones.

Por otra parte es de agradecer que el Grupo Popular hable de la tarifa plana y de otros temas, que me consta que se están negociando entre el Gobierno de la comunidad autónoma y el Gobierno de España y que espero que lleguen a buen fin.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra la senadora Soler.

La señora SOLER TORRES: Gracias, presidente.

Es una lástima que el senador Antich no haya podido aceptar la enmienda presentada. Reconocerá que en nuestra enmienda hablamos de trabajar. Usted propone diferentes puntos en su moción. Yo le voy a explicar por qué no apoyamos su moción y por qué hemos presentado la enmienda.

En el primer punto habla de la priorización de la accesibilidad a las autopistas del mar. Le explicaré —y debería saberlo antes de presentar la moción—, referente a esta cuestión, lo que significa la inclusión de los tráficos de las islas Baleares en el concepto de autopista del mar, según lo establecido en el artículo 21 del Reglamento de la Unión Europea 1315/2013, de orientaciones de la red transeuropea: «Los proyectos de autopista del mar deben ser propuestos por, al menos, dos Estados miembros.» En estos momentos no es posible modificar el concepto de autopista del mar, recogido en su propio reglamento, ya que la revisión del mismo no está prevista para finales de 2020, cuando el horizonte del reglamento actual es 2030.

En cuanto a la incorporación de Baleares al corredor mediterráneo, hay que recordar —como acabo de decir— que el reglamento lo prevé para finales de 2020, por lo que la propuesta de la moción en este punto, en principio, no sería posible hasta se modificase dicho Reglamento 1315/2013, de orientaciones de la red transeuropea. En ningún caso, nosotros le decimos que no, en ningún caso, ni siquiera en nuestra enmienda, pero lo que no vamos a hacer es aprobar una moción, que significa que hay que hacer un trabajo que se está haciendo en relación con la Unión Europea. Hay que tener en cuenta que los corredores se definen en el reglamento y, si bien, el puerto de Palma forma parte de la red básica, este no está incluido en el corredor. Las autopistas del mar se definen como la dimensión marítima de la red básica, no de los corredores.

En cuanto al segundo punto, senador Antich, como antiguo presidente de la Comunidad Autónoma de Baleares, sabe que la competencia para la ordenación del transporte marítimo interinsular en el archipiélago balear corresponde al Gobierno de las Islas Baleares. También sabe que la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento, participa en la bonificación de los billetes de los ciudadanos residentes en Baleares con un porcentaje que actualmente es del 25 % del precio del billete en los trayectos de líneas regulares interinsulares; que el importe destinado actualmente a sufragar este porcentaje ha sido para los residentes en las Islas Baleares de 5 775 000 euros; que tampoco en ningún caso el Partido Popular ha dicho que nos tengamos que conformar, justo al revés, instamos a que se siga manteniendo —tal como establece nuestra enmienda en el punto 1— la partida presupuestaria necesaria para poder hacer frente a estos descuentos, en lo que usted no ha estado de acuerdo.

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando.

La señora SOLER TORRES: Voy terminando.

También sabe, señor Antich, que el Ministerio de Fomento está estudiando junto con el Govern la propuesta de establecimiento de una tarifa plana universal para los vuelos interinsulares en Baleares y que en estos momentos se está recabando la opinión de la Comisión Europea, que es esencial para garantizar la viabilidad de una medida de este calado antes de evaluar los siguientes pasos. Estoy segura que él también lo sabe.

En cuanto a la propuesta cuarta le diré que también sabe respecto a la conexión Denia-Formentera que el puerto de Formentera está conectado con el de Ibiza, los barcos que existen, situado solo a 12 millas. El Ministerio de Fomento ha realizado un esfuerzo para mantener y aumentar las consignaciones presupuestarias dedicadas a la compensación de los transportes de mercancías. Esto se debe seguir haciendo.

En el año 2016, esta subvención al transporte de mercancías ha tenido más de 298 beneficiarios; ha supuesto más de 7,36 millones de euros.

En cuanto a la cogestión —él ya lo ha manifestado y yo también— le diré que se han reunido diferentes comités. En el año 2012, para garantizar la participación de las comunidades autónomas y entidades

locales, se establecieron los comités de coordinación aeroportuaria; que en el año 2014 se reunieron dos veces; que en el año 2015, una; y que en el año 2017 ya se han reunido una vez. Y se tiene que seguir trabajando. En el caso de Baleares, además, estos órganos coexisten con los comités de desarrollo de rutas aéreas de Mallorca, Menorca e Ibiza, que se formalizaron en mayo de 2011.

Por tanto, entendemos que la moción del señor Antich es un brindis al sol. Nosotros hemos propuesto una enmienda de sustitución en la que pedimos un compromiso firme del Gobierno para seguir trabajando en la mejora máxima del transporte marítimo y terrestre —tanto de personas como de mercancías— para las personas de Baleares.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL REAL DECRETO 1544/2007, DE 23 DE NOVIEMBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y UTILIZACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, CON OBJETO DE ASEGURAR EL ACCESO A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE LAS PERSONAS QUE UTILIZAN SILLAS DE RUEDAS ELÉCTRICAS Y SCOOTERS.

(Núm. exp. 661/000519)

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

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, la de Podemos; último cambio solicitado.

Para que no ocurra lo que pasó en la última sesión y está ocurriendo en esta, ruego a los grupos parlamentarios que comuniquen el día anterior a esta Presidencia los cambios que quieran pedir, para poder pactarlos con los portavoces. No hay ningún problema en hacer cambios, siempre que estemos todos de acuerdo; pero, si no se comunican con antelación, tenemos que estar improvisando constantemente en la comisión. Así que no hay inconveniente ninguno, pero, por favor, díganlo con anterioridad.

Moción del Grupo Parlamentario Podemos por la que se insta al Gobierno a modificar el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, con objeto de asegurar el acceso a los medios de transporte de las personas que utilizan sillas de ruedas eléctricas y *scooters*.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora doña Virginia Felipe.

La señora FELIPE SAELICES: Gracias, señor presidente.

Señorías, las sillas de ruedas con motor eléctrico y los escúteres facilitan la movilidad y autonomía de muchas personas con discapacidad, permitiéndonos llevar una vida más independiente y contribuyendo a lograr nuestra plena y efectiva participación e inclusión en la sociedad. El envejecimiento de la población y la diversidad en la discapacidad hacen que cada vez más personas usemos productos de apoyo para la movilidad como los escúteres. Desde 1999, gracias a la norma UNE-EN 12184, los escúteres están reconocidos como producto de apoyo para las personas con dificultades de movilidad. Asimismo, un comunicado de 2013 del Ceapat, Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas, recoge que los escúteres, por dimensiones, velocidad, potencia y maniobrabilidad, son equiparables a las sillas de ruedas motorizadas, al igual que estas son consideradas productos de apoyo para personas con discapacidad, sin que haya razón alguna para impedir su acceso y utilización en el transporte público.

Sin embargo, las sillas de rueda, y en particular los escúteres, no suelen ser admitidos en los medios de transporte aun siendo compatibles con los espacios y el resto de características de accesibilidad disponibles en ellos, cuya regulación viene dada precisamente en el real decreto que se propone modificar. Sin acceso al transporte las personas con discapacidad no tenemos iguales oportunidades de participar en la sociedad. Dicho acceso es una condición previa para que ejerzamos nuestros derechos de circulación y movilidad garantizados en la Declaración Universal de Derechos Humanos, en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, en la Constitución Española y en la Convención sobre los Derechos de las personas con discapacidad. Además, para ir a lugares como centros educativos, de atención a la salud, trabajo, justicia, culturales, deportivos y de ocio, las personas con discapacidad y con dificultades de movilidad necesitamos el transporte. Sin acceso al mismo no podemos ejercer nuestros derechos a la educación, a la salud, al trabajo, a la justicia, a la cultura, al deporte y al ocio.

De conformidad con nuestro ordenamiento jurídico, cualquier distinción, exclusión o restricción, incluida la denegación de ajustes razonables por motivos de discapacidad que tengan el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio en igualdad de condiciones de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo, constituye una discriminación, una vulneración de la dignidad y el valor inherentes del ser humano. Por ello, y a fin de hacer reales y efectivos nuestros derechos y libertades, los poderes públicos están obligados a tomar las medidas pertinentes, incluidas las legislativas, para modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad, así como para sensibilizar a la sociedad y que tome mayor conciencia sobre nosotros, fomentando el respeto de nuestros derechos y nuestra dignidad, que son los derechos y la dignidad de todos.

En otros países, en Reino Unido y Australia, por ejemplo, el acceso de las sillas de ruedas eléctricas y los escúteres a los medios de transporte se ha regulado ya. Es práctica común y habitual, y cabe señalar que, además, este año España volverá a ser examinada por el comité de la ONU sobre los derechos de las personas con discapacidad que comprobará si se han llevado a cabo cuantas medidas sean necesarias para adecuar nuestro ordenamiento jurídico a la citada convención.

En virtud de lo expuesto, y para asegurar el acceso a los medios de transporte de las personas que utilizamos sillas de ruedas y escúteres, nuestro grupo parlamentario presenta esta moción, confiando en que cuente con el apoyo de todos, que insta al Gobierno a modificar, en los términos que se recogen en ella, el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad; una moción que dedicamos a todos los que han trabajado y trabajan por la accesibilidad universal, y especialmente a quien fue responsable del área de desarrollo tecnológico del Ceapat desde su creación, autor del referido comunicado, don José Antonio Redondo Martín-Aragón, un referente si de accesibilidad en el transporte hablamos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

A esta moción le ha presentado una enmienda el Grupo Popular. Tiene la palabra, para su defensa, la senadora Sanz Jerónimo.

La señora SANZ JERÓNIMO: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, nuestro grupo parlamentario ha presentado una enmienda porque en el mes de marzo de este año 2017 el Ministerio de Fomento recibió una propuesta idéntica a la que hoy debatimos y que ha presentado el Grupo Parlamentario Unidos Podemos. En ese momento, el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad, el Cermi, presentó en el ministerio una propuesta que venía, además, acompañada de mayores especificaciones.

El actual Gobierno del Partido Popular, y por tanto, el ministerio y este grupo parlamentario, estamos plenamente comprometidos con la mejora de las condiciones de accesibilidad en el transporte con el fin de garantizar la no discriminación por motivos de discapacidad. En este sentido, el ministerio ha acogido muy favorablemente la iniciativa presentada por el Cermi y que coincide con esta. En la actualidad la iniciativa está siendo analizada desde el punto de vista jurídico y técnico con el fin de garantizar la mejor adecuación a la propuesta, tanto desde el punto de vista técnico, como jurídico, considerando la normativa europea existente en materia de seguridad y accesibilidad de los distintos modos de transporte con vistas a ultimar un primer borrador para la modificación del Real Decreto 1544/2007, del que estamos hablando, en el sentido que también ha solicitado el Cermi.

Por lo tanto, hemos presentado una enmienda de sustitución que dice lo siguiente: La Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a analizar la propuesta relativa al tratamiento de las sillas de ruedas eléctricas en medios de transporte desde el punto de vista técnico y jurídico, con vistas a una modificación del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, para avanzar así en la mejora del derecho de acceso al transporte de las personas con discapacidad. Espero que sea aceptada y aprobada por sus señorías.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, para aceptarla o rechazarla, la senadora Felipe.

La señora FELIPE SAELICES: Gracias.

No aceptamos la enmienda, porque no entendemos qué hay que analizar a la vista de la norma UNE citada y del contenido del comunicado. La denegación de acceso de las personas con discapacidad en silla eléctrica y escúter es una discriminación que está prohibida en la misma Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, así como en la Constitución.

Nos hubiese gustado haber tenido antes la enmienda para haberla podido mirar con los colectivos y con el Cermi con más tiempo porque, quizás, hubiésemos tenido otra visión.

No aceptamos la enmienda.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Va a intervenir alguien por el Grupo Mixto? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Vasco tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señor presidente.

Hace bien poco, el 21 de marzo de 2017, yo misma interpeleaba al ministro de Fomento, en nombre de mi grupo, sobre temas de accesibilidad y de no discriminación de las personas con discapacidad en el acceso y utilización de los medios de transporte —lo recordarán ustedes, señorías—. En concreto, me refería a los servicios ferroviarios de Euskadi. En aquel momento recuerdo perfectamente que en mi interpelación me anticipaba a lo que preveía que el ministro iba a citarme y hacía alusión a este real decreto para el que hoy el Grupo Podemos nos trae, con esta moción, una propuesta de modificación. Él luego respondía y decía que, ciertamente, dicho decreto ya respondía a todo aquello y garantizaba la accesibilidad de las personas con movilidad reducida. Entonces puse como ejemplo gráfico el de María Luisa Goikoetxea, un caso de movilidad reducida que usaba un escúter —como el previsto en la moción de Podemos— a consecuencia del ictus que había tenido. Por lo tanto, empatizamos con la moción. Estamos completamente de acuerdo con lo que hoy se presenta.

Llama la atención que la enmienda plantee que en marzo se acercara al ministerio esa propuesta de Cermi, cuando la moción consecuencia de interpelación que el Grupo Vasco defendió fue aprobada casi por unanimidad, con la excepción de Compromís, el 5 de abril. Entonces había un acuerdo. Por lo tanto, apelo, ante estos temas, a la búsqueda de acuerdos de máximos y no de precisiones concretas.

Si ya existe esa voluntad —me dirijo al Grupo Popular—, si al ministerio le ha llegado esa petición de Cermi, que trabaja de la mano de cualquiera que pueda tener sensibilidad para lograr que las personas con movilidad reducida logren mayor accesibilidad, sumemos. Si el Cermi lo ha planteado y el ministerio está en ello, estoy de acuerdo en que no estamos en el momento de empezar a hacer un proyecto, puesto que el objetivo —como le dije también al ministro en la interpelación y en la moción consecuencia de ella— era lograr el cumplimiento de la ley para diciembre de 2017. Hablábamos de cumplimiento de la ley. Por lo tanto, no es tiempo de analizar, de plantear o de hacer un estudio, sino de cumplir la ley. Y, si por parte de todos hay voluntad y sensibilidad ante estas necesidades, deber ser más la voluntad de sumar que la de restar o buscar diferencias.

Discúlpeme que me haya permitido entrar a valorar la enmienda presentada por el grupo mayoritario.

Por supuesto, apoyaremos la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por Esquerra, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, presidente.

Nosotros, como el Partido Nacionalista Vasco, también vamos a votar a favor de la moción.

Me resta solo hacer una pequeña reflexión. ¿Qué pensarán las personas con discapacidad, con movilidad reducida o con problemas de movilidad y los diferentes colectivos, ya sea el Cermi, ya sean otras entidades que están trabajando para una mejor integración, inclusión y autonomía de las personas discapacitadas, si hoy no aprobamos esta moción?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Podemos, tiene la palabra la senadora Felipe.

La señora FELIPE SAELICES: Gracias, señor presidente.

Señorías, los poderes públicos tienen la obligación de adoptar medidas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad y asegurar nuestro acceso a los medios de transporte a fin de que gocemos de la mayor autonomía e independencia posible y de evitar nuestra discriminación, exclusión y aislamiento. El apoyo a esta moción es un paso necesario más para que los derechos humanos y libertades fundamentales, no solo de las personas con discapacidad, sino de toda la ciudadanía, se hagan reales y efectivas. Se contribuye así a lograr sociedades plenamente inclusivas también en el transporte, que tengan en cuenta las necesidades de la diversidad humana en consonancia con nuestro ordenamiento jurídico y con los objetivos y metas de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, que contienen de forma transversal los principios de igualdad y no discriminación de las personas con discapacidad.

Doy las gracias a los grupos parlamentarios del PNV y de Esquerra Republicana que han dado de momento su voto a favor de esta moción. Si se aprueba y sigue adelante, de ello resultará un bien para todas las personas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para el Partido Socialista. Tiene la palabra el senador Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, señor presidente.

La moción que hoy presenta el Grupo Parlamentario Podemos solicita la modificación de un real decreto en el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los medios de transporte de personas con discapacidad. Vemos como la modificación que se solicita es consecuencia del progreso de la sociedad. Es lógico y normal que, según la sociedad avanza, las leyes y las normas que nos rigen avancen al mismo ritmo. Por tanto, es obligación de aquellos que estamos encargados de hacer las leyes y resto de normas que estas estén en continua evolución y se adapten siempre a las novedades que van surgiendo debido al progreso de la sociedad.

En el Grupo Parlamentario Socialista consideramos esta una modificación que recoge una reivindicación justa. Porque desde siempre el Partido Socialista ha hecho una defensa a ultranza de los derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social. Tenemos un amplio marco normativo, pero este, como estamos viendo, debe ir adaptándose a los nuevos tiempos para garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades y trato y al ejercicio real y efectivo de derechos de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con respecto al resto de las personas. Tenemos que velar para que las personas con discapacidad tengan accesibilidad universal a los medios de transporte, pues esto no es otra cosa que proteger los derechos para su autonomía personal y que esta sea efectiva. Somos los poderes públicos, en este caso los legisladores, los que debemos ir adaptando las normas a los tiempos. Entendemos que la moción que hoy se trae a esta comisión es lo que pretende. Debemos tener la suficiente sensibilidad para poder reconocer el derecho de las personas con discapacidad al acceso en igualdad de condiciones, de igual forma que cualquier otra persona, a los medios de transporte. Buscamos una sociedad inclusiva que no discrimine a nadie y menos aún a quienes por su discapacidad no pueden acceder en igualdad de condiciones.

De igual modo tenemos que hacer mención al Real Decreto 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social; un real decreto que, al hilo de lo que hoy traemos, establece, en su artículo 27, las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en el ámbito de los medios de transporte. En el supuesto de aprobación de la presente moción, deberían incluirse también las sillas de ruedas eléctricas y los escúteres. No quiero dejar de recordar al Grupo Parlamentario Popular que el próximo 4 de diciembre es la fecha que el Real Decreto 1/2013 estableció como fecha límite para que esas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación estuviesen adaptadas en los medios de transporte.

El Grupo Parlamentario Socialista considera que esta moción hace una modificación del Decreto 15/44 de 2007 para adaptarlo a los tiempos actuales e incluir las sillas de ruedas eléctricas y los escúteres, a fin de que ambos se consideren equipaje en los medios de transporte y para que las personas que tengan que utilizar estos medios para desplazarse en viajes de media y larga distancia cuenten con asientos de referencia y que esto no signifique un sobre coste.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar la presente moción, porque es de justicia velar y defender los derechos de las personas con discapacidad, porque en el Partido Socialista creemos en una sociedad inclusiva, que no discrimine a nadie, y porque tenemos que conseguir la igualdad efectiva de todas y todos los ciudadanos de nuestro país.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

A continuación, le corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra la senadora Sanz.

La señora SANZ JERÓNIMO: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, yo lo puedo decir más alto pero no más claro: este Gobierno y este Grupo Parlamentario Popular estamos totalmente comprometidos con la mejora de las condiciones de accesibilidad en el transporte, con el fin de garantizar la no discriminación por motivos de discapacidad. Además, quiero volver a repetir que el ministerio ha acogido muy favorablemente la iniciativa presentada por el Cermi, aunque es lógico que se tenga que estudiar. Lo único que pedimos es tiempo, porque esta iniciativa afecta a ADIF, a Renfe y a AENA. No obstante, creo que todos estamos de acuerdo en el fin último.

En el año 2013 fue este Gobierno quien aprobó la nueva Ley de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social —como usted ha dicho—, que integra en una única norma las principales leyes en la materia. Este texto, que sigue lo establecido en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, incluye un título dedicado a garantizar los derechos de las personas con discapacidad, con un reconocimiento expreso de su libertad en la toma de decisiones, y que sufran cualquier clase de discriminación, incluyendo por primera vez la discriminación por asociación y acoso. Y esto lo ha hecho este Gobierno del Partido Popular. Además, España cuenta con el Plan de acción sobre discapacidad 2014-2020, aprobado por el Gobierno en septiembre de 2014, en el marco de la agenda social. Estos avances producidos durante el Gobierno del Partido Popular han supuesto garantizar la atención y la calidad de vida de las personas con discapacidad, avanzar en seguridad jurídica y protección e impulsar el acceso al empleo. Asimismo, señorías, les quiero recordar que, durante la legislatura 2011-2015, España recogió en la sede de las Naciones Unidas el premio Roosevelt, considerado como el nobel de la discapacidad.

Señorías, el compromiso del Gobierno con los 3,9 millones de personas con discapacidad ha llevado a adoptar importantes medidas a lo largo de estos años, que tienen como denominador común dos objetivos principales: potenciar la inserción y el desarrollo laboral de las personas con discapacidad y reforzar su protección en el ejercicio de sus derechos básicos. Por ello, lamento notablemente que no hayan entendido el sentido de esta enmienda, que es la clara aceptación de las medidas que se han propuesto y que ya se están estudiando.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN DE LA CONEXIÓN ENTRE LAS AUTOVÍAS A-2 Y LA AUTOPISTA C-32 A SU PASO POR SANT BOI DE LLOBREGAT (BARCELONA). (Núm. exp. 661/000165)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Pasamos al debate de la siguiente moción, según el orden establecido previamente en la convocatoria: moción del Grupo Parlamentario Mixto, por la que se insta al Gobierno a la ejecución de la conexión entre la autovía A-2 y la autopista C-32, a su paso por Saint Boi de Llobregat, en Barcelona.

Para su presentación, tiene la palabra el senador Alegre.

El señor ALEGRE BUXEDA: Gracias, señor presidente.

Voy a ser breve. No utilizaré los cinco minutos, pues creo que todo el mundo sabe que esta obra, que habría que realizar en la parte sur de las rondas de la circunvalación a Barcelona, lleva pendiente exactamente veinticinco años, pues se trataba de un proyecto olímpico. Pero creo que ha llegado el momento de que, finalmente, seamos capaces de terminar esos casi dos kilómetros de conexión de lo que en Barcelona conocemos como la pata sur. Durante estos veinticinco años el ritmo de las obras ha ido cambiando: primero no empezaban, luego empezaron, luego se volvían a parar, después volvían a empezar, para, posteriormente, volverse a parar. En estos momentos, según la última información de que dispongo, la empresa se encuentra en concurso de acreedores, por lo que las obras tampoco podrían volver a empezar. A lo mejor habrá que adjudicársela al que quedó segundo en la licitación.



Por lo tanto, yo les pediría a sus señorías que entiendan que veinticinco años de espera son muchos años, tal vez demasiados, para resolver un problema que cada día genera montañas de horas perdidas a montañas de gente que quiere entrar y salir de la ciudad para ir a su puesto de trabajo. En ese sentido, les pediría generosidad. Ya la han tenido al no presentar ninguna enmienda, cosa que les agradezco, por lo que les pediría el voto favorable a esta moción.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Alegre.

Como no se han presentado enmiendas a esta moción, pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Mixto? (*Denegaciones*). Acaba de intervenir.

¿Grupo Vasco? (*Denegaciones*). No interviene.

Por parte del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana va a votar a favor de la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Martí.

Por parte de Grupo Parlamentario de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Solo quiero reiterar que estamos hablando de una conexión entre la A-2 y la C-32 —lo que es conoce como la pata sur— que lleva décadas esperando. Se trata de unas obras que han empezado y se han paralizado varias veces, con muchísimo impacto para la vida de la gente y la movilidad en la zona del Baix Llobregat. Nos parece vergonzoso e indignante cuánto están tardando esas obras, por el tiempo que se pierde, por las retenciones y el tráfico que generan, por el impacto, en general, que tiene en la vida cotidiana de las personas.

Por ello, queremos mostrar todo nuestro apoyo a esta moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el senador Fernández Blanco.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Buenas tardes.

Nosotros también vamos a votar a favor de la moción.

Señorías, en la exposición de motivos de la moción se dice que el Ayuntamiento de Sant Boi ha anunciado que las obras han sufrido un nuevo retraso, ya que el Ministerio de Fomento tiene que adaptar el proyecto ejecutivo a la normativa actual. Esto tiene fecha de octubre de 2016. Menos mal que los alcaldes y las alcaldesas llevan otro ritmo diferente al que tienen las mociones que se presentan en esta comisión.

El 2 de mayo se celebró en Sant Vicenç dels Horts una reunión sobre la situación actual de las obras de esta variante de la C-245. En esta reunión, el Ministerio de Fomento informó sobre la situación actual del proyecto a las alcaldesas y alcaldes de los municipios afectados, y representantes de la Generalitat y de la Diputación de Barcelona y todas las instituciones mantienen un frente común que reivindica la finalización de esta infraestructura, de la cual se habló por primera vez en Barcelona 92, si no recuerdo mal. Por lo tanto, está muy bien que el Senado se sume a este frente que mantienen todas estas instituciones y que reivindica la finalización de esta infraestructura. Tal y como también se ha dicho, en esta reunión, el representante de la demarcación de carreteras explicaba que la adjudicataria de las obras ha entrado en situación de precurso —¡sólo hacía falta este otro inconveniente!— y que no ha podido asumir la ejecución de las obras. Parece ser que hay un compromiso de la empresa pública contratante, el SEITT, de rescindir el contrato si durante este mes de mayo no se inician las obras y, por lo tanto, habrá que realizar un nuevo concurso de adjudicación.

El Senado recoge en esta moción una reclamación muy antigua de todos los alcaldes y alcaldesas del territorio. Yo he podido hablar con la alcaldesa de Sant Boi y me ha dicho que, en caso de que durante el mes de mayo no esté solucionada la reanudación de las obras, ella exigirá que se retiren los *new jerseys* y que se reabra con la máxima celeridad posible el vial de entrada a Sant Boi desde Viladecans, que lleva cortado tanto tiempo en la C-245.

Por todo ello, votaremos a favor de esta moción, porque queremos decirle al Gobierno lo que ya le han dicho y le sigue diciendo toda la gente en el territorio: que hay que realizar esa infraestructura.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Corresponde el turno al Grupo Popular. Tiene la palabra la senadora Clemente.

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Muchas gracias, presidente.

Como estamos diciendo todos, esta infraestructura es una demanda histórica que fue proyectada en los años preolímpicos y que, tras años de paralización y no ejecución, el Ministerio de Fomento retoma en 2014. El núcleo de esta actuación consiste en la ejecución de una autovía de unos 2 kilómetros entre la A-32 y la C-32 y de un nuevo enlace en Sant Boi que servirá para acceder a esta población.

La actuación se encuentra actualmente en fase de obra, con un grado de ejecución del 82 %. No obstante, las obras se encuentran suspendidas totalmente desde junio de 2016 por la tramitación de un modificado que viene motivado por varias causas. Por un lado, hay que tener en cuenta la aparición de servicios afectados: líneas eléctricas, telefónicas, tuberías de abastecimiento, que no estaban detectados en el proyecto inicial, así como la variación de los ya contemplados; y por otro lado —como ha comentado el senador Alegre—, la necesidad de adaptar el proyecto a la normativa técnica actual. Asimismo, la tramitación del modificado se produce para atender a las peticiones de la Generalitat, de la Diputación de Barcelona y de los ayuntamientos de Sant Boi y de El Prat de Llobregat, entre otras.

Desde marzo de 2017 se dispone de la autorización para redactar el modificado y continuar con las obras, pero el concesionario —como ya se ha dicho aquí— ha entrado en preconcurso de acreedores y no ha retomado los trabajos, a pesar de haber sido requerido para ello por el Ministerio de Fomento. Una vez se retomen estos trabajos, restarán unos veinte meses de obras. Para ello el Gobierno consigna en el proyecto de presupuestos de 2017 una partida de 4 millones y proyecta para 2018 los restantes a fin de poder finalizar la obra. Estamos hablando de veinte meses y de un retraso de muchos años, y por ello el Gobierno está poniendo todos los medios para que la obra finalice.

Por lo tanto, el Grupo Popular va a apoyar esta iniciativa de Ciudadanos para que se pueda ejecutar con la mayor celeridad posible la conexión entre la A-2 y la C-32 a su paso por Sant Boi de Llobregat.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN DE DIVERSAS ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE CERCANÍAS PARA LA COMUNIDAD VALENCIANA 2010-2020.

(Núm. exp. 661/000170)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Vamos con la siguiente moción.

Moción, también del Grupo Parlamentario Mixto, por la que se insta al Gobierno a la ejecución de diversas actuaciones contempladas en el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Navarrete.

El señor NAVARRETE PLA: Gracias, señor presidente.

Senadoras, senadores, la moción que trae hoy aquí Compromís viene de largo; el tema se ha tratado en múltiples mociones de los ayuntamientos y en declaraciones institucionales de las Corts Valencianes, así como en multitud de reivindicaciones de la sociedad civil del País Valencià.

Finalmente, el pasado 27 de junio de 2008 llegó a debatirse y a aprobarse en esta Comisión de Fomento del Senado una moción presentada por el Grupo Popular relativa a este tema. En resumen, venía a decir que se instaba al Gobierno a suscribir con la Generalitat Valenciana un protocolo de colaboración para la modernización de la red ferroviaria donde se incluía la red Valencia-Utiel y Valencia-Caudiel; el tren de la costa entre Valencia y Alacant; la máxima prioridad entre el tramo Gandía-Denia; la modernización de la línea Alacant-Murcia; la implantación del cercanías en el Alt Vinalopó, entre Alacant y Villena; y la modernización de la línea de Xàtiva-Alcoy, entre otras muchas infraestructuras. El segundo punto

decía: transferir a la Comunidad Valenciana la titularidad de los servicios ferroviarios de cercanías y los restantes que circulen íntegramente por la comunidad. Dicha transferencia debía realizarse con dotaciones presupuestarias e inversiones para la modernización de las líneas. El tercer punto decía: mientras se produce esa transferencia, se integrará en el sistema de coordinación del transporte público del área metropolitana de Valencia a los trenes de cercanías de Valencia.

Por si no teníamos bastante con esta moción, en otra reunión de la Comisión de Fomento celebrada el 5 de marzo de 2009 se aprobó otra moción del Grupo Popular que instaba al Gobierno a suscribir con la Generalitat Valenciana un protocolo de colaboración para la modernización de la red ferroviaria del País Valencià y a ejecutar a la máxima celeridad las actuaciones propuestas por la Generalitat Valenciana. Todo ello —no hace falta recordarlo— con un Gobierno socialista en el Gobierno central y uno del Partido Popular en el País Valencià.

Ya en 2010 la Generalitat Valenciana firma un convenio con el Gobierno central para el Plan de cercanías de la Comunitat Valenciana 2010-2020. Este plan mostraba las carencias de las infraestructuras ferroviarias, pues el Estado preveía invertir 3400 millones de euros para construir estaciones e intercambiadores y para modernizar y mejorar toda la infraestructura ferroviaria del País Valencià. A día de hoy no se ha licitado ninguna de las grandes actuaciones previstas en ese plan, y las partidas planteadas hasta ahora son ridículas.

Los senadores de Compromís preguntamos al Gobierno sobre el cumplimiento de estas dos mociones, la de 2008 y la de 2009, y del plan 2010-2020. La respuesta del Gobierno fue la siguiente: no se ha suscrito ningún protocolo de colaboración para la modernización de la red ferroviaria convencional de la Comunitat Valenciana, únicamente el citado con anterioridad, el de 2010-2020, si bien no se suscribió ningún documento que diera efectos jurídicos al mismo. Cabe destacar que solo hay dos traspasos concedidos a la Generalitat Valenciana: uno en 1986 y otro en 2005, o sea, todos antes de las mociones citadas con anterioridad.

Hoy en esta comisión denunciemos que, ya gobiernen en el Estado español unos u otros e independientemente de que sean o no del mismo color que en la Generalitat Valenciana, el resultado siempre es el mismo para los valencianos: incumplimientos. Por ello, reclamamos una inversión de 3600 millones de euros para el cumplimiento de lo dispuesto en la moción aprobada por esta comisión en 2009, así como del Plan ferroviario 2010-2020.

Viendo inversiones pasadas y presentes y la vocación del actual Gobierno, se constata un desprecio inversor hacia el País Valencià, donde ha dejado una nefasta red ferroviaria con numerosos problemas de movilidad y de vertebración en el territorio, si bien no le tiembla la mano para invertir en otras infraestructuras y en otros territorios del Estado español. Lo que nos sorprende es que el Gobierno del señor Rajoy, del señor Montoro y de los cargos electos en el País Valencià esté condenando al País Valencià a tener nada. Existen tantos acuerdos y convenios incumplidos y caducados en el territorio del País Valencià, como la estación intermodal de la Font de Sant Lluís, la reordenación del tráfico en Valencia con el túnel pasante incluido, la falta de definición del AVE hasta Tarragona y otras muchas, que no esperamos gran cosa.

Recientemente, a pesar de haber liderado el Partido Popular de la Comunitat Valenciana campañas a favor de los trenes de cercanías en Vinaroz, en el Pleno de marzo del Grupo Popular votó en solitario en contra de estas cercanías, cuyo coste era de 45 millones de euros. Un agravio más y una muestra más de su voluntad; a pesar de que en ese mismo plenario se comprometieron a presentar una propuesta alternativa a la de Compromís, aunque redactada a su manera, a día de hoy no tenemos nada de nada. Si la voluntad es sincera, señores del Partido Popular, comiencen a trabajar desde cero y desde mañana mismo con la Generalitat Valenciana: creen una sectorial específica para mejorar las cercanías en todo el País Valencià, fijen un calendario claro y creíble y contemplen las inversiones ya en los Presupuestos Generales del Estado de 2017.

Por todo ello esperamos el apoyo de todos los grupos parlamentarios a esta moción. Como tengo tiempo, les diré que en ella se insta al Gobierno a hacer una auditoría pública e independiente del estado actual de la red ferroviaria de la Comunitat Valenciana; a realizar las inversiones no ejecutadas del Plan de cercanías de la Comunitat Valenciana 2010-2020; y a realizar las inversiones específicas para la puesta en marcha de las líneas Alacant-Valencia y Castellón-Benicassim-Vinaròs, la rehabilitación de la C-6 en el tramo Valencia-Castellón, la mejora de la C-3 entre Valencia-Buñol, la mejora de la línea Alacant-Elx-Murcia, el mantenimiento de las estaciones Universidad y Avenida de Aragón, que ahora están pendientes de la reordenación ferroviaria de Valencia, y la agilización de la línea ferroviaria Valencia-Alacant, el famoso tren de la costa que demandan los numerosos municipios turísticos de esa zona.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

A esta moción se ha presentado una autoenmienda, que ya ha resumido el ponente, y también una enmienda de sustitución del Grupo Popular.

Para su defensa, tiene la palabra el senador don Antonio Clemente.

El señor CLEMENTE OLIVERT: Muchas gracias, señor presidente.

Nuestro grupo ha presentado una enmienda de sustitución que dice: la Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a continuar impulsando, en coordinación con el resto de administraciones públicas, actuaciones de mejora, tanto de las infraestructuras ferroviarias de titularidad estatal como de los correspondientes servicios ferroviarios en la Comunidad Valenciana, prestando especial atención a las cercanías.

Señorías, las infraestructuras ferroviarias en la Comunidad Valenciana durante los últimos años han tenido un foco de atención prioritario, que ha sido, sin duda, la alta velocidad. Ahora tenemos que dar un nuevo impulso a la red convencional y establecer un calendario de inversiones que servirá para garantizar el buen mantenimiento de esta red de cercanías. Esto, sin duda, supondrá una mejora para los tráficos de mercancías, de cercanías, de media y larga distancia en los tráficos de viajeros. Teniendo en cuenta que el ferrocarril —coincidirán todas sus señorías conmigo— es el medio de transporte más respetuoso con el medio ambiente, el ministerio está trabajando para revitalizar el tráfico de mercancías con dos grandes líneas de actuación: primar la longitud del tren y la capacidad de carga, siempre teniendo en cuenta los adecuados niveles de seguridad. Hemos comenzado con la presentación del plan de Rodalies en Cataluña, pero a este plan, lógicamente, le irán siguiendo el resto de planes en otros núcleos, y la red de cercanías de la Comunidad Valenciana se encuentra entre los planes prioritarios.

En el caso específico de Valencia, entre los años 2017 y 2020 ADIF ha contemplado una inversión de 278 millones de euros; dentro de este importe se encuentran valoradas las actuaciones de la línea Sagunto-Teruel y del corredor mediterráneo. Y el ADIF de alta velocidad ha contemplado una inversión de 93 millones de euros para el año 2017. La planificación recogida en los presupuestos de 2017, lógicamente, se verá precisada e incrementada con los recursos necesarios cuando dispongamos del plan específico de cada territorio.

En relación con la recuperación del servicio de la línea C-6 entre Valencia y Castellón, el 12 de noviembre de 2016 se recuperó el servicio de cercanías, que se encontraba reducido por las obras de implantación del tercer carril en el corredor mediterráneo. Asimismo, por lo que respecta a la línea C-3 entre Valencia-Buñol, el pasado 3 de julio se recuperó la conexión Valencia Nord, a través de la Fuente San Luis, interrumpida desde el año 2008 por las obras del AVE Madrid-Valencia. Dentro del plan de actuaciones de la línea C-3, se ha finalizado el proyecto constructivo para la adecuación de andenes y mejoras en el cerramiento de la estación de Chiva. Por lo que respecta a la mejora de la línea Alicante-Elche-Murcia y en lo que a Renfe se refiere, el plan de estaciones contempla actuaciones en la estación de Torrellano; ya se ha finalizado el proyecto constructivo y se han iniciado los trámites para la contratación de esta obra.

Por eso presentamos esta enmienda, porque pensamos que hay que continuar impulsando la coordinación entre las distintas administraciones, lo que favorecerá la red de cercanías de la Comunidad Valenciana.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, para aceptar o rechazar la enmienda, el senador Navarrete.

El señor NAVARRETE PLA: Gracias, señor presidente.

Señores del Partido Popular, me veo obligado a no aceptar la enmienda por diversos motivos. Primero, porque me parece una enmienda un poco light, poco específica. Segundo, porque si la analizamos, parece más bien un brindis al sol, con poco contenido y poco profunda. No más promesas y más hechos. Tercero, porque si aceptamos su enmienda, al ser de sustitución, decaería la nuestra, que es más concreta, más específica y que exige al Gobierno que cumpla con las mociones que aprobó el Senado en 2008 y en 2009, así como el plan firmado entre el ministerio y la Generalitat Valenciana en 2010. Y, por último, señores del PP, ahora, que tienen capacidad ejecutiva en el Gobierno del Estado español, no son tan reivindicativos, no se comprometen a nada: ni calendario ni dinero ni nada de nada. Su enmienda habla de seguir impulsando. Seguir impulsando, ¿qué?, ¿nada?

Como dije en mi anterior intervención, según reconoce el propio Gobierno de España en sus respuestas a los senadores de Compromís, no se ha suscrito ningún protocolo de colaboración para la modernización

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 109

16 de mayo de 2017

Pág. 21

de la red de trenes convencionales en el País Valencià, excepto el de 2010, que se suscribió sin documento que le otorgara efectos jurídicos; por lo tanto, nada. Además, no se han aplicado ninguna de las dos mociones, ni la de 2008 ni la de 2009. Por lo tanto, admitir su enmienda sería aceptar nada o, traduciendo, continuar impulsando nada. Así que no la aceptaremos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, ¿va a intervenir otra vez, senador Navarrete? (*Denegaciones*).

El Grupo Vasco no está.

Por el Grupo de Esquerra, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana va a votar también a favor de la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Martí.

Por el Grupo Podemos, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Nosotros también vamos a apoyar esta propuesta.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Oñate.

El señor OÑATE MARÍN: Gracias, presidente.

Nosotros también la apoyaremos. Decía usted que viene de largo, y tanto es así que hemos conseguido unir el Plan de infraestructuras de 2010 con la actual agenda de la Generalitat Valenciana en materia de infraestructuras. Lo único que le diría es que no se sienta tan especialmente castigado, porque la evolución de la inversión en los últimos cinco años ha hecho que esta historia se repita en cada comunidad, aunque seguramente no en todas por igual; desde luego, somos muy pocos los que nos podemos sentir afortunados.

En todo caso, nosotros vamos a respaldar su propuesta concreta, aunque le haría una pequeña observación. Esa auditoría que reclama, que efectivamente podría ser de muchísima utilidad en la comisión mixta de transferencia de las cercanías, podría hacerse con la colaboración de las dos administraciones, no nos importaría. No tenemos que recurrir, necesariamente, a una empresa privada.

Quiero recordarle que estamos hablando de las infraestructuras de una población de 6,5 millones de habitantes, desde Castellón hasta Murcia —aunque no pertenece a la Comunidad Valenciana, está razonablemente incluida en esta moción—, y que entre esas poblaciones se incrementa el intercambio de población cada día, tanto por motivos de trabajo como, sobre todo, por la ubicación de los centros de estudio. Cito esto porque estamos convencidos de que cualquier mejora tendría un rápido retorno en términos sociales y económicos. Además, la exigencia que se plantea en la moción es compartida no solo por la política, sino también por movimientos sociales intensos; de hecho, en fechas recientes hemos visto alguna manifestación de vecinos reclamando parte de las obras que aquí se piden. Y para mayor lujo, si lográramos sacar adelante esta moción, conseguiríamos una coherencia diacrónica del Partido Popular, que haría coincidir su voto del año 2009 con el que podría emitir esta tarde. O sea, que hay muchos motivos para votar a favor.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el senador Clemente.

El señor CLEMENTE OLIVERT: Muchas gracias, señor presidente.

Decía su señoría que quería que habláramos de realidades, de hechos. Yo creo que es el momento de hablar de inversiones. Fomento va a invertir 333 millones de euros en la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto. En el corredor mediterráneo Fomento ha invertido desde 2012 más de 1000 millones de euros, y hasta la fecha ha ejecutado 13 500 millones de euros en este corredor mediterráneo. La inversión de Fomento en la Comunidad Valenciana para 2017 va a ser de 505 millones de euros, un 30,95 más respecto al presupuesto ejecutado en 2016. En el AVE Valencia-Castellón la inversión prevista es de 173 millones de euros. En el parque central, como anunció el ministro la semana pasada, la inversión es de 2000 millones de euros.

Señoría, esto son realidades, y también lo es recordarles que en el último debate de política general realizado en las Cortes Valencianas el Grupo Parlamentario Popular presentó 8 propuestas de resolución: las referidas al tren de la costa en los tramos Denia-Alicante y Cullera-Gandía-Denia; a las mejoras del ferrocarril Sagunto-Zaragoza; a anticipar las obras de conexión del ancho ferroviario europeo; a instar al Gobierno de la nación para llevar a cabo el proyecto de cercanías del tren del Puerto de Sagunto con Valencia y Castellón; a poner en funcionamiento un plan de movilidad para la provincia de Alicante y realizar la conexión ferroviaria entre Elche y Alicante.

Pues tan solo me queda decirles a sus señorías que estas 8 propuestas de resolución, que pretendían mejorar la red de cercanías en la Comunidad Valenciana, fueron votadas en contra por el tripartito.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A AUMENTAR LA FRECUENCIA DE LAS PARADAS DEL SERVICIO DE TRENES DE CERCANÍAS EN LA ESTACIÓN DE LEBRIJA (SEVILLA), ASÍ COMO A MEJORAR Y POTENCIAR SU UTILIZACIÓN.

(Núm. exp. 661/000400)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a aumentar la frecuencia de las paradas del servicio de trenes de cercanías en la estación de Lebrija, así como a mejorar y potenciar su utilización.

Tiene la palabra para su defensa, la senadora doña María José Fernández.

La señora FERNÁNDEZ MUÑOZ: Buenas tardes, presidente. Buenas tardes, compañeros y compañeras, senadores y senadoras.

La ciudad de Lebrija y la comarca del bajo Guadalquivir mantienen una relación histórica con el transporte ferroviario que se remonta a más de 150 años, formando parte de la línea que uniría Sevilla y Cádiz. La comarca a la que hacemos referencia para este asunto ferroviario la conforman los pueblos de Las Cabezas de San Juan, El Cuervo, Trebujena y Lebrija, con una población aproximada de 60 000 ciudadanos.

En los últimos años, con algún que otro retraso, la línea completa Sevilla-Cádiz y las estaciones de los pueblos de Las Cabezas y Lebrija han contado con una importantísima inversión pública, poniendo en servicio en 2015 la doble vía Sevilla-Cádiz, lo que ha conllevado la mejora del trazado, la electrificación y todas las instalaciones de seguridad y comunicación.

El sentido común, senadores y senadoras, la lógica y la razón nos dicen que esta conquista ciudadana de contar con unas estupendas infraestructuras no es solo para tener unas buenas instalaciones, sino que se trata de rentabilizar el dinero público invertido prestando los servicios que de manera reiterada y a lo largo de los años han venido demandando el conjunto de la ciudadanía, sus ayuntamientos y, muy especialmente, la plataforma de usuarios del tren, creada en la zona hace varias décadas; máxime cuando de lo que hablamos es de un servicio público básico y fundamental para un entorno rural al que hay que garantizar la movilidad de forma segura, accesible, medioambientalmente sostenible y más barata que otras opciones de transporte; hay que tener en cuenta, además, que este tipo de servicios nos ayuda a asentar a la población en sus territorios.

Los 60 000 ciudadanos de estos 4 pueblos tiene como ciudad de referencia Sevilla, a la que obligatoriamente, por razones de trabajo, por motivos de salud y para realizar sus estudios universitarios o continuar con su formación, tienen que desplazarse casi a diario. En el año 2010 se da un salto cualitativo: se pone en marcha el servicio de cercanías, incorporándonos al surco de la línea C-1 de Sevilla —surco que tiene 106 kilómetros de longitud—. La línea va de Lora del Río a Sevilla y es la más larga del núcleo de cercanías de Sevilla y la que más afluencia de pasajeros recibe.

La mayor parte de estos servicios que discurren entre Lora del Río y Utrera cuentan en un principio con 27 trayectos diarios en cada sentido y 17 los sábados y los festivos. Sin embargo, la incorporación en 2010 de Lebrija únicamente cuenta con 5 trayectos Lebrija-Sevilla, con los siguientes horarios: a las 6:22 horas y a las 7:14 horas —ya no hay ninguno más hasta las 15:29 horas—, a las 16:10 horas otro y ninguno más hasta las 9:40 de la noche. Y son 4 los trayectos entre Sevilla-Lebrija: a las 5:08 horas de la mañana —como entenderán, prácticamente vacío—, a las 2:16 horas, a las 14:58 horas y ninguno más

hasta las 20:18; la duración del viaje de Lebrija a Sevilla es de 58 minutos. Estos servicios, señorías, son a todas luces deficitarios, con mala planificación horaria y con otro inconveniente añadido: estos cercanías no funcionan ni sábados ni festivos y, por tanto, se está ofertando un servicio, a mi entender, fraudulento. Además, el abono mensual tiene las mismas tarifas que rigen en otras zonas en las que sí se presta servicio todos y cada uno de los días, incluso sábados y domingos. No sé cómo llamar a cobrar por unos servicios no prestados. ¿No estamos tratando de diferente manera a unos ciudadanos que utilizan el mismo servicio en la red de cercanías C-1? A todo esto tenemos que añadir la comparativa de precios con otros servicios de cercanías. Los ciudadanos de esta comarca pagan por un abono mensual 110 euros por un servicio de cercanías que, como he dicho, tiene 4 y 5 itinerarios y que, además, no circula los fines de semana. Voy a poner un ejemplo: en Sevilla un abono mensual de cercanías en la zona 7 cuesta 92,90 euros, mientras que el billete de Lora del Río a Sevilla, que tiene la misma distancia, cuesta 1,3 euros. Por tanto, también hay diferencia de precio.

Como dije, este servicio de cercanías se pone en marcha en septiembre de 2010 y, a pesar de todas las disfuncionalidades y deficitarios servicios, todos entendimos que era una conquista histórica y un avance, todos excepto el Partido Popular, que al mes siguiente de la puesta en marcha del servicio plantea que este necesitaba una mejora sustancial y presenta una moción en todos los ayuntamientos. Como digo, al mes de ponerse en marcha el servicio de cercanías, presenta una moción en la que insta a una mejora del servicio de cercanías. La presentó el Partido Popular, pero quiero destacar que todos estábamos de acuerdo en que ese servicio requería una mejora. Un mes después de esa petición del Partido Popular la Gerencia de viajeros de Andalucía nos responde que la oferta se ha construido teniendo en cuenta las posibilidades actuales de gestión de capacidades de la línea, en concreto el trazado Utrera-Lebrija, por sus condiciones de vía única y la necesidad de encajar de forma integral las mallas horarias de todos los servicios que la utilizan, absolutamente entendible. En otro párrafo dicha Gerencia de viajeros de Andalucía nos dice lo siguiente: en cuanto a la programación de horarios, esta propuesta se realiza teniendo en cuenta que por el momento no se pueden modificar los horarios del corredor Sevilla-Cádiz, y manteniendo los horarios y surcos de la línea C-1 de Sevilla no se podía hacer otra planificación.

Pues bien, en 2015 quedan inauguradas la doble vía Sevilla-Cádiz y las estaciones de Las Cabezas y Lebrija. Nosotros entendimos en aquel momento, de manera responsable y muy paciente, que había que terminar las infraestructuras del corredor en su tramo Utrera-Lebrija, que se estaba ejecutando, y posteriormente adecuar los servicios a las demandas ciudadanas. Ya hemos llegado a ese punto: ya se ha puesto en marcha la doble vía y ya están las infraestructuras ejecutadas. Por tanto, ahora llega el momento de adecuar los servicios a los más de 280 800 viajeros que cada año están utilizando el tren como medio de transporte para acudir a trabajar, a las universidades o a los hospitales. Este dato de la estación de Lebrija quiero destacarlo para que sus señorías conozcan que es muy superior a lo que pueda aportar cualquier capital de provincia; por ejemplo, es una cifra muy superior a la de Jaén, Huelva capital, Algeciras, Linares-Baeza-Jaén o Ronda-Málaga.

Ahora, en 2017, nos encontramos con el corredor terminado y unas instalaciones modernas, accesibles y seguras; solo en la estación de Lebrija se han invertido 9,7 millones de euros —dinero público— para su puesta en servicio en julio de 2013 por la señora Pastor. Como dice la Plataforma de Usuarios del Tren, para que el servicio cumpla el fin social que tiene que cumplir se exige que se adecue a las necesidades de los trabajadores, estudiantes y ciudadanos que necesitan del uso de un transporte público eficiente, seguro y cómodo. Ya no hay excusa, señorías, ya no hay impedimentos, ya no hay razones para que esta comarca rural cuente con un servicio de cercanías digno y adecuado a las necesidades de movilidad de los ciudadanos afectados. Todos tenemos que cumplir nuestra palabra: los partidos de la oposición aquí presentes y también el grupo del Gobierno. Digo esto porque entre los compromisos que figuraban en el programa electoral 2016-2020 del señor Rajoy, concretamente en la página 65, encontramos el siguiente: seguiremos desarrollando un sistema de transporte orientado al ciudadano y basado en la movilidad. Esto pide esta moción. En la página 67 nos dice el presidente Rajoy: aseguraremos que las nuevas infraestructuras satisfagan de forma sostenible las necesidades reales de los ciudadanos. Eso es lo que pide esta moción. Y en la página 69, respecto a los servicios de cercanías, dice: impulsaremos medidas que mejoren la calidad y la prestación de estos servicios, especialmente pensando en los trabajadores y en los jóvenes. Y yo diría también en el mundo rural.

Por tanto, ya no hay excusa, se han cumplido los plazos y lo que toca ahora es mejorar los servicios en una zona rural de Andalucía que requiere de estos servicios básicos.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Fernández.

Como no se han presentado enmiendas a esta moción, pasamos al turno de portavoces.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 109

16 de mayo de 2017

Pág. 24

El Grupo Mixto no va a intervenir.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Únicamente, quiero manifestar que mi grupo votará a favor.

Quiero destacar una frase con la que la actual presidenta del Congreso, entonces ministra de Fomento, la señora Ana Pastor, me respondió en una ocasión en la X Legislatura; utilizó las mismas palabras con las que yo he comenzado mi intervención en el debate de moción de Podemos. En aquella ocasión ella hablaba de la importancia que tiene la calidad de la prestación del servicio en las estaciones más grandes pero, también, en aquellas no tan grandes que tienen repercusión en el día a día de todos los usuarios. Compartiendo ese mensaje y entendiendo que los macro proyectos son muy importantes, pero también los pequeños, que en el día a día dan calidad a la vida de nuestros ciudadanos, votaremos a favor de la moción presentada por el Grupo Socialista.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana se va a abstener.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, señor presidente.

Señorías, quiero incidir en que cercanías es uno de los medios de transporte más eficaz medioambientalmente hablando, de vertebración del territorio, y también de utilidad y eficiencia para la movilidad de las personas en su vida cotidiana.

Esta moción solicita aumentar la frecuencia de las paradas, también incrementar la utilización de este servicio básico, concretamente en una zona rural de Andalucía, con lo cual solo podemos estar a favor.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Fernández.

La señora FERNÁNDEZ MUÑOZ: Gracias, señor presidente.

Quiero agradecer a todos los grupos parlamentarios su apoyo a esta moción; moción que viene avalada por una plataforma de usuarios del tren que desde décadas ha defendido este servicio público.

Por tanto, estamos cumpliendo con nuestro deber, que es defender los intereses de los ciudadanos. Y, repito, agradezco el posicionamiento de todos los grupos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para terminar, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Marmolejo.

El señor MARMOLEJO SETIÉN: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes a todos. La senadora Fernández Muñoz, del Grupo Parlamentario Socialista, que además es alcaldesa del municipio de Lebrija, presenta una moción relativa a la mejora de la frecuencia de horarios en los trenes de cercanías que prestan servicio en las estaciones de Lebrija y Las Cabezas de San Juan con la provincia de Sevilla.

Como bien ha explicado, Lebrija es un municipio de la provincia de Sevilla que pertenece a la comarca del Bajo Guadalquivir, con más de 27 000 habitantes. La línea de cercanías de Sevilla está explotada por Renfe-Operadora utilizando la infraestructura de ADIF, que comunica Sevilla con toda su área metropolitana y tiene 5 líneas de cercanías, con más de 250 kilómetros de línea y 37 estaciones y la C-1, a la que ha hecho referencia, que va de Lora del Río, pasa por Sevilla, Santa Justa, San Bernardo y llega hasta Lebrija. Las líneas usan las vías de Alcázar de San Juan, Sevilla, entre Lora del Río y Sevilla, las líneas



Sevilla-Cádiz hasta Lebrija, compartiéndola con trenes de media distancia con Renfe con destino a Cádiz, Córdoba, Jaén, Málaga o Almería y con trenes de largo recorrido.

Como bien ha dicho la senadora, los municipios de Lebrija y Las Cabezas de San Juan entraron en la red de cercanías el 15 de septiembre de 2010. Usted ha descrito muy bien la frecuencia, pero de manera algo torticera, porque ha dicho que en las líneas de cercanías hay 5 horarios: 6:22, 7:14, 15:39, 16:10, 21:42, pero no dice que también tiene servicio a las 6:40, 7:45, 8:30, 9:45, 10:45, 12:45, 14:45, 15:45, 16:45, 17:45, 20:10, 20:45, y 21:50. En total, 18 servicios entre Lebrija y Sevilla; 17 de vuelta, y los fines de semana, 10 servicios. No quiere decir que no haya comunicación entre Lebrija y Sevilla los fines de semana, la hay con trenes de media distancia.

La demanda media del conjunto cercanías más media distancia es de unos 28 viajeros por tren, lo que indica que en una oferta global de 17 o 18 de trenes por sentido, la oferta de Renfe en la población de Lebrija con respecto a su relación con Sevilla resulta suficiente para cubrir la demanda actual y de potencial crecimiento.

Por otra parte, el precio de media distancia es un 12 % más barato que el del autobús de Sevilla a Lebrija, 9,70 euros ida y vuelta, y, además, ofrece 6 o 7 servicios diarios más que el autobús. Con todo ello, la demanda actual resulta bastante débil para la oferta existente.

Por tanto, consideramos de forma objetiva que la oferta actual está suficientemente adaptada a la demanda y no existe perspectiva de una mayor demanda que la actual debida a un hipotético aumento de frecuencias; posiblemente el aprovechamiento de ocupación de los trenes actual sea similar en la nueva frecuencia que usted demanda, es decir, una demanda muy por debajo de lo que debía ser para un cercanías, alta movilidad recurrente.

Respecto de la adecuación de las paradas a las necesidades de los usuarios, entendemos que se prestan servicios a las necesidades más demandadas. Se dispone de 4 trenes para desplazarse a Sevilla a primera hora, que dan servicio tanto a trabajadores como a estudiantes; el resto de servicios en este sentido se presta en las franjas horarias de media mañana, mediodía, tarde y noche, como antes he indicado; en sentido contrario, hay una distribución de horarios similar, permitiendo llegar desde Sevilla a Lebrija a primera hora de la mañana, 4 trenes entre las 6:05 y 9:18 a media mañana, mediodía, tarde y noche.

En cualquier caso, Renfe está dispuesta a analizar cualquier propuesta concreta y ponerla en marcha una vez confirmada su viabilidad, sin perjuicio de considerar que los horarios se fijan con un criterio global, tratando de satisfacer a la mayor parte de nuestros clientes. Hay que tener en cuenta, además, que una modificación del horario en un tren de cercanías a su paso por Lebrija podría tener repercusión en las cercanías de Sevilla y en uno de media distancia en Cádiz, Sevilla, Córdoba y Jaén.

No me negará usted que el Ministerio de Fomento nunca ha obviado Lebrija. En septiembre de 2010 llevó a cabo una importante inversión de 9,4 millones de euros en la nueva estación de Lebrija. Por eso entiendo que el municipio de Lebrija tiene una comunicación por tren que satisface perfectamente la demanda de los usuarios. Distinto es un tema que usted no ha tratado, y que podemos compartir, y es que el abono de cercanías y el de media distancia sean iguales. Pero eso es motivo de otra discusión.

En cuanto al horario creo que se ha confundido en su moción, porque usted dice que es una demanda de los ciudadanos y que se pretende darles un mejor servicio, y yo le digo que el Gobierno no solo está invirtiendo en materia de infraestructura ferroviaria sino que va a liberar a finales de 2019 el peaje de la AP-4, que comunica también los municipios de Lebrija con Sevilla capital, que está desdoblado el tramo Dos Hermanas-Los Palacios, que próximamente comenzará el paso elevado de El Torbiscal, y que va a mejorar todas las comunicaciones entre Lebrija y Sevilla.

Y le pido también que como senadora del Grupo Socialista haga la misma reivindicación a la Junta de Andalucía, que también tiene competencia en materia ferroviaria; el estatuto de Andalucía fija que las competencias son de la comunidad autónoma, porque está prestando el servicio Renfe.

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando, por favor.

El señor MARMOLEJO SETIÉN: Terminó, señor presidente.

Reclame a la Junta de Andalucía una reivindicación que están haciendo los habitantes de Lebrija, que es el desdoblamiento del tramo de la carretera A-471 entre El Torbiscal y San Lúcar de Barrameda, una vía de gran tránsito especialmente en festivos y en época de vacaciones, una vía fundamental.

Por tanto, votaremos en contra de la moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INICIAR LA LICITACIÓN DE LOS PROYECTOS CONSTRUCTIVOS DESTINADOS A LA ELIMINACIÓN DE LOS PASOS A NIVEL EXISTENTES EN LA COMARCA DE L'ALT EMPORDÀ, EN LA PROVINCIA DE GIRONA, AL PASO DE LA LÍNEA FERROVIARIA QUE UNE BARCELONA, GIRONA Y PORTBOU (GIRONA).  
(Núm. exp. 661/000498)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la última moción del orden del día. Moción del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, por la que se insta al Gobierno a iniciar la licitación de los proyectos constructivos destinados a la eliminación de los pasos a nivel existentes en la comarca de L'Alt Empordà, en la provincia de Girona, al paso de la línea ferroviaria que une Barcelona, Girona y Portbou.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, señor presidente.

Recientemente ADIF ha licitado la redacción de los proyectos constructivos que permitirán la supresión progresiva de 74 pasos a nivel hasta el año 2024. Según la propia ADIF, esto supone el primer paso para incrementar la seguridad de las líneas ferroviarias, especialmente en zonas en las que la circulación de vehículos en las carreteras se ha intensificado en los últimos años, algunas de estas actuaciones se han llevado a cabo en Calella y en Pineda de Mar, en ambos casos muy cerca de la estación del tren o del mar, de acceso a la playa.

Esta licitación de proyectos constructivos para la supresión de 74 pasos a nivel hasta el año 2024 no ha incluido ningún paso a nivel de la comarca de L'Alt Empordà, en Girona. Si hacemos un poco de historia, en 2004 hubo un acuerdo con el Ministerio de Fomento para incluir la supresión, creo recordar, de 24 pasos a nivel, algunos de los cuales pertenecían a la comarca de L'Alt Empordà, si no recuerdo mal, Sant Miquel de Fluvià, Garrigàs, Palau de Santa Eulàlia y Peralada.

En ninguna de estas licitaciones se ha incluido la comarca de L'Alt Ampurdán, en concreto, de Figueras, que tiene en su trama urbana 2 pasos a nivel que, naturalmente, conllevan problemas de congestión de tránsito durante las temporadas de verano, sobre todo, porque esta es una de las entradas y salidas a la ciudad, y de la ciudad a municipios costeros cercanos, como, por ejemplo, Roses o Llansà, también de la misma comarca. Recientemente, parece ser que ha habido unas declaraciones hechas desde el Ministerio de Fomento según las cuales, a partir de este momento, su prioridad va a ser solo aquellas localidades, municipios, ciudades, donde existe un convenio firmado entre el ministerio —me imagino que ADIF— con los propios ayuntamientos.

En el caso de Figueras, en la comarca de l'Alt Ampurdán, hubo una problemática hace tiempo porque se construyó la estación del AVE fuera de la ciudad, por tanto, hubo diversas movilizaciones de la sociedad civil para mantener la estación de tren convencional, como ha sido el caso. Ahora nos encontramos con que ha habido a lo largo de los años diversos accidentes con resultado de atropello y de muerte, y parecer ser que la supresión de estos 2 pasos a nivel, que también comportarían el soterramiento de las vías, ha dejado de ser una prioridad para el Ministerio de Fomento. El argumento que se ha dado es el que acabo de explicar, que no hay ningún convenio firmado y que se remiten a los propios ayuntamientos anteriores que ha habido en la localidad para justificar un poco por qué no se ha actuado hasta ahora.

Si hacemos un punto y aparte, la propia Generalitat de Cataluña elaboró un estudio propio para rebajar considerablemente el coste de estas actuaciones para soterrar las vías del tren en estos 2 puntos, pero no pasó de una declaración de intenciones. Nunca se llegó a aprobar el proyecto que, si no recuerdo mal, se situaba inicialmente en unos 50 o 60 millones de euros, y que con la propuesta alternativa de la Generalitat de Cataluña, se situaba alrededor de los 30 millones.

Hemos intentado —a lo mejor esto va a formar parte de mi segunda intervención— llegar a un acuerdo transaccional con el Grupo Parlamentario Popular, en el sentido de dar la máxima prioridad para estudiar las medidas que en este caso podrían ser, por ejemplo, los convenios, porque, si no he entendido mal, su implementación puede incluso superar la ejecución de los Presupuestos Generales del Estado. En este sentido, nos parece que hay margen para que el Partido Popular incluya la ciudad de Figueras como capital de comarca, con una problemática muy aguda en relación con los pasos a nivel en su lista de prioridades, a través, obviamente, del Ministerio de Fomento, de ADIF, o de Renfe-Operadora, y dejando siempre muy claro a quién le corresponde hacerse cargo del coste de las actuaciones.

Es sorprendente que de todos los pasos a nivel que se han incluido en el plan no haya ninguno que pertenezca a las comarcas gironinas, me refiero a la comarca de L'Alt Ampurdán; si no recuerdo mal, solo

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 109

16 de mayo de 2017

Pág. 27

se ha incluido el paso a nivel de Ribes de Freser, que debe estar en la comarca del Ripollés. En ese sentido, mi ruego es que, al margen de poder aprobar o no esta moción, continuemos dialogando y trabajando con el Gobierno del Estado español para encontrar la fórmula que sea más beneficiosa para todas las partes, con objeto de que esta actuación se pueda llevar a cabo lo antes posible, con carácter de urgencia.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

A esta moción se ha presentado solo una enmienda del Grupo Parlamentario Popular en el Senado. Para su defensa, tiene la palabra el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Recojo el guante, y seguiremos hablando. Es cierto que hemos estado trabajando para presentar una transaccional, aunque, finalmente, no ha podido ser. Le voy a plantear yo la enmienda, al igual que ha hecho usted, para ver si, finalmente, podemos llegar a un entente, y le agradezco que siempre haya habido cordialidad entre usted y yo cuando hemos debatido. Por tanto, en primer lugar, le agradezco el tono que ha utilizado y, en segundo lugar, su disponibilidad para poder llegar a un acuerdo, que ha sido mutua, por otra parte.

La existencia de cualquier paso a nivel implica generar una situación de riesgo, como usted bien conoce, fruto de la coincidencia en un mismo punto de 2 tráficos: el ferroviario y el de vehículos. Si bien es cierto que, según los parámetros aplicables —y no voy a entrar en discusiones más técnicas: número de vehículos, números de trenes, confluencias, etcétera—, la práctica totalidad de ellos —no todos— cuentan con una protección más o menos adecuada, independientemente de eso, tenemos que tener en cuenta también el auge del parque automovilístico contabilizado en estos últimos años como consecuencia del propio desarrollo social, y eso ha modificado algunos de los parámetros de lo que venimos a denominar momento de circulación, pero no creo que sea necesario explicar ahora su significado. *(La señora vicepresidenta, Fernández Muñoz, ocupa la Presidencia).*

Por otra parte, ADIF —usted ha hecho referencia a ello, y hemos hablado anteriormente— en una actuación acorde con esa responsabilidad social que guía esas inversiones, está redactando un ambicioso plan de supresión de pasos a nivel con horizonte en 2024. Evidentemente, cualquier actuación que se plantee para suprimir un paso a nivel obliga necesariamente a disponer del preceptivo proyecto constructivo que integre toda la información necesaria para realizar las obras: estudios geotécnicos, cálculo de estructuras, etcétera. Todo esto, de alguna manera, hace que el pasado mes de enero se licitara esa redacción de proyectos, en concreto, 74 proyectos de pasos a nivel para el Plan 2017/2024. Una cuestión importante que hay que resaltar es que se modifica la redacción de la primera licitación del mes de agosto de 2016 —si no me equivoco—, que se paralizó, relativa tanto los pasos a nivel de red de ancho métrico como los de red convencional. Es un matiz y una cuestión importante que hay que resaltar. Es un plan de ámbito muy general, que cubre prácticamente toda España.

La señora VICEPRESIDENTA (Fernández Muñoz): Senador Romero, por favor, vaya finalizando.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Acabo.

El plan cubrirá estos 74 proyectos, 11 comunidades, en diversos lotes.

Dada la premura de tiempo, le plantearé otras cuestiones en el turno de portavoces. Pero, en este caso, le planteo redactar un texto en el que diga: la Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a continuar mejorando la seguridad de los pasos a nivel existentes, impulsando para ello el desarrollo del Plan de supresión de pasos a nivel puesto en marcha en 2016.

Muchas gracias.

La señora VICEPRESIDENTA( Fernández Muñoz): Gracias, señoría.

Para manifestar si acepta o no la enmienda, tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias.

Tal como he apuntado anteriormente, el contenido de la enmienda dista tanto de nuestra propuesta que va a ser difícil aceptarla. *(El señor presidente ocupa la Presidencia).*

Piensen ustedes en que el redactado de la enmienda que acaba de leer el compañero tiene un carácter marcadamente genérico, y nosotros impulsamos esta moción porque desde el territorio así se nos pide. Cuando hemos intentado transaccionar un acuerdo, nos ha parecido razonable, como mínimo, concretar un

poco más. Estamos donde estamos, venimos de dónde venimos. Estos planes no son nuevos. Ha habido diversos planes; unos empezaron en 2004, pero algunas de las actuaciones se han tenido que posponer —entiendo que de buena fe— por falta de presupuesto, y esto se va acumulando con el paso del tiempo, y, al final, lo que acaba sucediendo es que no se llevan a cabo. Lo que plantea el compañero del Grupo Parlamentario Popular es un plan hasta 2024. Nosotros no estamos incluidos en este plan, y cualquier modificación es lenta, al igual que las tramitaciones.

Si nosotros ahora tenemos que esperar hasta el 2025 para que la propuesta de licitación de los proyectos constructivos destinados a la eliminación de los pasos a nivel existentes en la comarca de L'Alt Empordà, muy concretamente en Figueras, pertenecientes a la línea ferroviaria Barcelona-Girona-Portbou, estaremos haciendo un mal negocio.

Por este motivo, no vamos a poder aceptar la enmienda, si bien vamos a seguir trabajando con el Gobierno para intentar encontrar una solución, no sé si dentro de los Presupuestos Generales del Estado para el 2017, que es poco probable, pero sí a través de convenios, que quizás puedan tener una repercusión plurianual en los presupuestos, por ejemplo, me arriesgo un poco, y podamos encontrar la fórmula para que este tema se desencalle definitivamente.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

¿ Grupo Mixto? (*Denegaciones*).

¿ Grupo Vasco? (*Denegaciones*).

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

¿ Grupo Unidos-Podemos? (*Asentimiento*).

Senadora Freixanet, tiene la palabra.

La señora FREIXANET MATEO: Nosotros estamos muy a favor de la eliminación de los pasos a nivel que hoy tratamos de las vías del tren a su paso por L'Alt Empordà. El motivo principal es la seguridad, también de forma secundaria, como bien exponía el senador, por problemas de barreras y brechas urbanas que crea por congestión y por tráfico, pero básicamente por seguridad. Nos parece que no es asumible la situación que tenemos actualmente, pasos a nivel donde siguen produciéndose muertes. En ese sentido sí quiero llamar la atención, porque llevamos varias mociones en Fomento en relación con los soterramientos y cuando hay muertes hay urgencia. Animamos al Grupo Popular a que haga esfuerzos para que esta moción pueda aprobarse porque cuando estamos hablando de muertes hay que reaccionar con mucha urgencia.

Vamos a votar a favor.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el Grupo Socialista. Tiene la palabra el senador Ortega.

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: Muy brevemente, tan solo para mostrar nuestro apoyo a esta moción. Como venimos debatiendo a lo largo de toda esta tarde, es muy difícil estar en contra de aquellas mociones que suponen una mejora en las infraestructuras de transportes, como es en este caso y como bien apuntaba la senadora de Unidos Podemos teniendo en cuenta que la principal razón es el aumento de la seguridad y la eliminación de puntos negros, de puntos de atropello. La propuesta de Esquerra va en esa línea y en la de concretar que se haga, porque se puede estar muy a favor de mejorar las infraestructuras existentes pero hay que empezar por la dotación presupuestaria y la redacción de los proyectos.

Con ese argumento nosotros vamos a apoyar la moción, teniendo en cuenta que lo que se mejora es la seguridad de los ciudadanos, independientemente del ámbito territorial en que se produzca esta demanda, y somos conscientes de que esta demanda existe.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Ortega.

Turno ahora para el Grupo Popular. Tiene la palabra el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Muy brevemente. La financiación de la supresión, por no incidir nuevamente en el momento de circulación, en relación con los convenios a los que usted se refería anteriormente con respecto a Figueras,

corresponde tanto a ADIF como al organismo propietario del camino o de la vía por la que se produce ese encuentro. En este caso, necesariamente y como usted ha dicho, se debería establecer el convenio de colaboración correspondiente, además de manera individual, tal como determina la orden ministerial, por cada organismo, por lo que el desarrollo de esa fase requeriría de más tiempo del que ahora mismo tenemos para lo que usted solicita en la propia moción. Para los Presupuestos Generales del Estado 2017, si todo va bien, es un mes, es decir, es imposible. Lo siento, señor Martí, pero es imposible que lo podamos hacer así, sería hacer un tratamiento diferenciado, como ya le he explicado en privado antes. En este caso esos 2 pasos a nivel serían los afectados y lamentándolo mucho no podemos aceptar la propuesta que usted hace, entendiéndola. Además no la podemos aceptar porque ustedes plantean una cuestión de ámbito muy localista, permítame que se lo diga así, se lo digo con todo el respeto, y el plan que plantea el Gobierno central, el ministerio, en este caso es de un ámbito geográfico mucho más amplio.

Yo me quedo con lo que usted ha dicho y le recojo el guante, seguiremos trabajando en esa línea de intentar encontrar la mayor versatilidad posible de ese plan, siempre que se pueda, y a ver si pueden sacarse adelante esos convenios de los que usted hablaba. Pero, al final, ni galgos ni podencos, nos vamos a quedar en medio y lamentablemente no vamos a poder aceptar su planteamiento de moción. La que planteamos nosotros, por mucho que usted haya defendido lo contrario, me parece que es más veraz, más rigurosa con lo que estamos planteando en este momento, porque el texto que plantean hace que no lo podamos votar a favor porque, entre cosas, es de imposible cumplimiento, no podemos hacerlo así. Existe el compromiso de ADIF de mejorar la seguridad en todos los pasos a nivel, y así queda reflejado en este plan. Y me va a permitir, ya para finalizar, de igual manera que dice la canción, no podemos prenderle fuego al mar ni tampoco podemos robarle tiempo al tiempo. Esto es lo que hay y con eso tenemos que jugar, pero sí que me comprometo a trabajar con usted en poderlo sacar adelante.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN DE LA CONEXIÓN ENTRE LAS AUTOVÍA A-2 Y LA AUTOPISTA C-32 A SU PASO POR SANT BOI DE LLOBREGAT (BARCELONA).  
(Votación).  
(Núm. exp. 661/000165)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Señorías, vamos a votar las distintas mociones tal y como estaban propuestas inicialmente en el orden del día, en vez de como las hemos debatido,

Primera moción, del Grupo Parlamentario Mixto, que defendió el senador Alegre. Se vota en sus propios términos.

*Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad*

El señor PRESIDENTE: Se aprueba por unanimidad.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA EJECUCIÓN DE DIVERSAS ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE CERCANÍAS PARA LA COMUNIDAD VALENCIANA 2010-2020. (Votación).  
(Núm. exp. 661/000170)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Mixto, defendida por el senador Navarrete. Se vota en sus propios términos con la autoenmienda que usted mismo se ha hecho.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 15; abstenciones, 2.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 109

16 de mayo de 2017

Pág. 30

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A AUMENTAR LA FRECUENCIA DE LAS PARADAS DEL SERVICIO DE TRENES DE CERCANÍAS EN LA ESTACIÓN DE LEBRIJA (SEVILLA), ASÍ COMO A MEJORAR Y POTENCIAR SU UTILIZACIÓN. *(Votación)*.  
(Núm. exp. 661/000400)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Socialista sobre los trenes de cercanías en la estación de Lebrija, que también se vota en sus propios términos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 15; abstenciones, 2.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INICIAR LA LICITACIÓN DE LOS PROYECTOS CONSTRUCTIVOS DESTINADOS A LA ELIMINACIÓN DE LOS PASOS A NIVEL EXISTENTES EN LA COMARCA DE L'ALT EMPORDÀ, EN LA PROVINCIA DE GIRONA, AL PASO DE LA LÍNEA FERROVIARIA QUE UNE BARCELONA, GIRONA Y PORTBOU (GIRONA). *(Votación)*.  
(Núm. exp. 661/000498)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, que ha defendido el senador Martí y que votamos en sus propios términos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 15; abstenciones, 1.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL REAL DECRETO 1544/2007, DE 23 DE NOVIEMBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN PARA EL ACCESO Y UTILIZACIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, CON OBJETO DE ASEGURAR EL ACCESO A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE LAS PERSONAS QUE UTILIZAN SILLAS DE RUEDAS ELÉCTRICAS Y SCOOTERS. *(Votación)*.  
(Núm. exp. 661/000519)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Unidos Podemos, relativa a la modificación del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, que se vota en sus propios términos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 15.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA CREACIÓN DE UNA MESA DE DIÁLOGO CON EL GOBIERNO DE LAS ILLES BALEARS SOBRE MEJORAS EN MATERIA DE TRANSPORTE EN DICHA COMUNIDAD AUTÓNOMA. *(Votación)*.  
(Núm. exp. 661/000558)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a la creación de una mesa de diálogo en las Illes Balears, que votamos en sus propios términos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 15; abstenciones, 1.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR CON LAS ACTUACIONES EN LA RED FERROVIARIA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA PARA MEJORAR LOS SERVICIOS FERROVIARIOS, ESPECIALMENTE DE CERCANÍAS Y MEDIA DISTANCIA. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000601)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Votamos la última moción: moción del Grupo Parlamentario Popular.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; abstenciones, 9.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

Señorías, antes de levantar la sesión quiero decirles que el Secretario de Estado nos ha comunicado su intención de comparecer ante esta Comisión de Fomento para exponer el Plan de transporte y vivienda. Como teníamos previsto que, después de estas dos comisiones de mociones, viniese a responder preguntas, lo que haremos a principios del mes de junio, a ver si pactamos la fecha de la comparecencia del Secretario de Estado para hablar del Plan de transporte y vivienda. Ya se les comunicará con suficiente antelación para que puedan tener más tiempo del que habitualmente tienen para estas cosas. (*El señor Alegre Buxeda pide la palabra*).

Tiene su señoría la palabra.

El señor ALEGRE BUXEDA: Yo no la convocaría en el mes de junio, porque en ese mes tenemos las comparecencias de la Ley de Presupuestos. Yo sería prudente y no añadiría en el mes de junio más cosas de las que hay convocadas.

El señor PRESIDENTE: Bien, entonces, la semana que viene, que hay Pleno, convocamos una reunión de Mesa y portavoces y lo decidimos.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

*Eran las dieciocho horas y treinta y cinco minutos.*