



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 194

16 de noviembre de 2017

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el jueves, 16 de noviembre de 2017

ORDEN DEL DÍA

Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a la concreción de un convenio de colaboración interadministrativa para la eliminación del paso a nivel situado en la estación ferroviaria de Flaçà (Girona).
(Núm. exp. 661/000140)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA PARTIT DEMÒCRATA (PDECAT-CDC)-
AGRUPACIÓN HERREÑA INDEPENDIENTE-COALICIÓN CANARIA (AHI/CC-PNC)
- Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para mejorar el funcionamiento del servicio de cercanías ferroviario de la línea C2 de Renfe, entre Madrid y Guadalajara.
(Núm. exp. 661/000478)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a incluir en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 la inversión pública comprometida para la pacificación de la antigua carretera nacional N-II a su paso por la comarca del Maresme, en la provincia de Barcelona.
(Núm. exp. 661/000527)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA
- Moción por la que se insta al Gobierno a la mejora de las infraestructuras de ferrocarril en la provincia de Soria.
(Núm. exp. 661/000531)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a mejorar la seguridad de los pasos a nivel, impulsando el desarrollo del Plan de Supresión de Pasos a Nivel puesto en marcha en el año 2016.
(Núm. exp. 661/000619)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la realización de obras de mejora en el tramo de la carretera nacional N-625 a su paso por el desfiladero de Los Beyos, entre Vega de Pervís (Asturias) y Oseja de Sajambre (León).
(Núm. exp. 661/000714)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

Se abre la sesión a las dieciséis horas.

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes, señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Fomento del 16 de noviembre.

En primer lugar, procede la aprobación del acta de la sesión anterior, celebrada el día 3 de octubre de 2017.

¿Se puede aprobar por asentimiento? (Asentimiento).

Queda aprobada.

El debate de las mociones se ha previsto, como siempre, por orden de registro, pero el Grupo Parlamentario Socialista solicita que la que figura en segundo lugar en el orden del día pase a debatirse al final, ya que la senadora Serrano, que la va a defender, no se encuentra en la comisión en estos momentos. Por tanto, si no hay inconveniente, se debatirá al final. *(Asentimiento).*

DEBATIR

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA CONCRECIÓN DE UN CONVENIO DE COLABORACIÓN INTERADMINISTRATIVA PARA LA ELIMINACIÓN DEL PASO A NIVEL SITUADO EN LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE FLAÇA (GIRONA).

(Núm. exp. 661/000140)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA PARTIT DEMÒCRATA (PDECAT-CDC)-AGRUPACIÓN HERREÑA INDEPENDIENTE-COALICIÓN CANARIA (AHI/CC-PNC)

El señor PRESIDENTE: Empezamos, pues, con la primera moción, por la que se insta al Gobierno a la concreción de un convenio de colaboración interadministrativa para la eliminación del paso a nivel situado en la estación ferroviaria de Flaça.

Tiene la palabra el senador Joan Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

No puedo empezar mi intervención sin expresar en nombre de mi grupo, en el mío propio y en el del Partit Demòcrata la condena y la repulsa más rotunda ante la situación que vivimos en Cataluña y ante la suspensión, a través del artículo 155, del autogobierno y de las funciones incluso del Parlament de Catalunya. Centenares de catedráticos de Derecho Constitucional defienden y afirman que la aplicación del artículo 155 es abusiva y desorbitada. El 21 de diciembre vamos a expresarnos todos en las urnas, que es como a los demócratas nos gusta expresarnos.

Entrando ya en materia, con esta moción se insta al Gobierno del Estado a la concreción de un convenio de colaboración interadministrativa para la eliminación de un paso a nivel situado en la estación ferroviaria de Flaça, en la demarcación de Girona. El proyecto para la eliminación de este paso a nivel tiene una gran antigüedad, puesto que hace muchos años que se está hablando de ello: desde los años noventa, en que ya se planteaba esta necesidad. Flaça es un municipio muy pequeño, de poco más de 1000 habitantes, pero que ejerce de rótula de toda la entrada a la Costa Brava centro —el país de Josep Pla—; y esta estación de ferrocarril ejerce de rótula importante entre Figueres y Girona o, más globalmente, entre Tarragona y Francia. Por tanto, no estamos hablando únicamente del soterramiento o la eliminación de un paso a nivel local, que también sería importante, sino de un punto estratégico en la demarcación de Girona, y en ese sentido podríamos hablar de que esta reivindicación empezó, como digo, en los años noventa. Ha habido infinidad de proyectos más o menos ambiciosos, pero nunca han llegado a materializarse. Y si tenemos en cuenta, por ejemplo, que en 2015 la demarcación de Girona y la de Córdoba fueron las que recibieron menos inversión en toda España, no es de extrañar que este proyecto, como tantos otros, no avance. Al inicio de esta legislatura presentamos también una moción sobre el desdoblamiento de la N-II, cuya ejecución va asimismo a un ritmo muy bajo.

Hemos presentado una autoenmienda, puesto que la moción inicial habla de la concreción del convenio a finales de 2016, pero, como ya estamos en noviembre de 2017, hemos considerado más razonable introducir un plazo para que en el transcurso del primer semestre de 2018 este convenio interadministrativo pueda materializarse. La novedad principal es que el Govern de la Generalitat de Catalunya ha aprobado ya unas cantidades plurianuales que suman 1 452 000 euros, repartidos entre 2018 y 2020, con lo cual la parte de la Generalitat, que más o menos viene a representar la mitad del importe total del convenio,

estaría ya asegurada en tanto en cuanto el Govern de la Generalitat ya ha aprobado esa consignación. Solo faltaría, pues, concretar la ejecución.

Por mi parte, nada más de momento. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra la senadora doña Raquel Clemente.

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. El Grupo Parlamentario Popular presenta una enmienda de modificación a esta moción en la que pedimos que se formalice lo antes posible la colaboración entre las administraciones para la eliminación del paso a nivel de Flaçà, en Girona. Esperamos que el grupo proponente tenga a bien aceptar la enmienda que presentamos, porque, a pesar, o gracias, o tras la aplicación del 155, el Gobierno sigue trabajando. Todos seguimos trabajando y haciendo posible que se siga invirtiendo y que todo siga funcionando en Cataluña con normalidad y cumpliendo con la Constitución.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el senador Joan Bagué, para indicar si acepta o no la enmienda.

El señor BAGUÉ ROURA: Sí, aceptamos la enmienda que propone el Grupo Popular, aun cuando a nuestro entender en las mociones se debería fijar mínimamente un plazo, porque si no hay un peligro sustancial de acabar votando mociones como brindis al sol. En ese sentido, si en unos pocos meses estamos igual reiteraremos la moción, por lo que, como digo, aceptamos la enmienda que nos propone el Grupo Popular en el bien entendido de que en los próximos meses ese convenio debe cristalizarse porque su demora ya no tiene explicación.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

No ha llegado la representante del Grupo Mixto.

Por tanto, de nuevo tiene la palabra el senador Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias.

Simplemente me reafirmo en lo que he dicho: que este es un convenio con una larga historia detrás. Por ejemplo, en el año 2002 contó con una consignación en los Presupuestos Generales del Estado, que, como tantas veces ocurre, no se materializó —a menudo los Presupuestos Generales del Estado no se realizan—. En concreto se consignaron un millón de euros, que no cristalizaron. En cualquier caso, damos por buena la enmienda que propone el Grupo Popular, esperando que en los próximos meses se materialice finalmente el convenio. La Generalitat y el ayuntamiento, ambas instituciones, ya han hecho sus deberes y, como he dicho, la Generalitat incluso consignó y aprobó por acuerdo de Gobierno las cantidades exactas que destina a ese proyecto en una programación plurianual.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias, presidente. *Arratsalde on guztioi.*

No quisiera empezar sin manifestar mis condolencias, en nombre de mi grupo, por el accidente ocurrido esta mañana entre un tren y un vehículo en el paso a nivel de Bolaños de Calatrava, y mencionar el vínculo que tiene con el debate tanto de esta moción como de otra posterior. Dos personas han fallecido, los cuerpos están sin identificar, pero parece que se trata de un matrimonio de avanzada edad, octogenarios, en una zona de agricultores donde, además, hace muy poco ha habido otro accidente. Por tanto, estamos hablando de algo que es palpable, real y que a todos nos preocupa; si no, en la Comisión de Fomento de hoy, con seis mociones, no debatiríamos algunas sobre esta temática, que presentan dos grupos. Por otro lado, en el transcurso de la legislatura algún senador del Grupo Socialista aquí presente ha vuelto a preguntar al secretario de Estado sobre pasos a nivel, en concreto de la misma comunidad sobre la que hoy se presenta una moción. Y yo misma, en nombre del Grupo Vasco, hice una interpelación al ministro

y presenté una moción consecuencia de interpelación en la que reclamaba al Gobierno del Estado y al Ministerio de Fomento que se trataran las medidas de seguridad y el tema de los pasos a nivel.

Tanto en esta como en la siguiente moción hablamos de que esto verdaderamente nos preocupa. Pero, como dice el senador del PDECAT, las mociones pueden acabar en papel mojado si no hacemos un seguimiento. Por tanto, mi grupo espera la propuesta de modificación del Reglamento, que llevamos al Pleno pasado, en la que se solicita que en un determinado plazo de tiempo haya un informe que valore el cumplimiento o no de las mociones. Si no, hablaremos, no ya de mociones que se presentaron en la legislatura anterior, que aludían a 2016 y cuyas peticiones hay que modificar a 2018, sino de temas relativos a muchos años atrás, que además son realidad.

No voy a hacer demagogia, porque a nadie se le escapa la dificultad, el número de pasos a nivel que hay. No voy a dar aquí los datos; todos los sabemos, y el ministro los ha dado en varias comparecencias y respuestas a interpelaciones o preguntas. Como muy bien dijo, en enero de 2017 había 71 licitaciones de proyectos sobre pasos a nivel, por tanto, quedan muchísimos; pero que queden muchísimos nos puede llevar a situaciones como la de hoy: a que dos personas más pierdan la vida, con 80 años, en su entorno, en su tierra, en su zona agricultora. Me parece que es para que nos lo planteemos, sin hacer demagogia, repito, pero tampoco hablando reiteradamente de ello, como si, una y otra vez, cada vez que habláramos estuviéramos diciendo que el Gobierno está poniendo en marcha nuevas medidas. Seamos sinceros, digamos de qué estamos hablando, planifiquemos, y digamos cuándo, hasta cuándo y en qué medida se va a poder hacer.

Es al Grupo Nacionalista al que le compete aceptar la enmienda. Sinceramente, señoría, es usted muy inocente —permítame el exceso de confianza—, porque volvemos a la terminología de siempre: en cuanto hay una concreción en el tiempo, el Grupo Popular, que sustenta al Gobierno, se nos va a los infinitivos amplios y no establece una precisión, no concreta. Seamos consecuentes, serios y responsables. Y no lo pongo en duda, no estoy haciendo un juicio de valor sobre irresponsabilidad por parte del grupo que sostiene al Gobierno, pero estamos hablando —y hoy más que nunca podemos decirlo— de muertes. Por lo tanto, creo que esta, como otras, es una moción que sin duda hay que apoyar. Pero, más allá de apoyarla, les aseguro que haremos un seguimiento de su cumplimiento, porque señorías, ¿para qué, si no, pasamos la tarde aquí hoy?

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para Esquerra Republicana. Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

En Esquerra Republicana, mientras en el Estado español haya presos políticos y la suspensión de la autonomía catalana vía artículo 155, no presentaremos iniciativas legislativas ordinarias, salvo las de control del Gobierno español, aun teniendo en cuenta que la situación política da para ironías varias, ya que por el artículo 155 el Ministerio de Fomento se ha arrogado la administración de la Generalitat. Aun así, daremos apoyo a la iniciativa del Grupo Nacionalista.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora FREIXANET MATEO: Sí, presidente.

Este grupo va a dar apoyo a la iniciativa. Apoyaremos esta moción, pues pretende acometer con celeridad la supresión del paso a nivel en Flaçà, que es una urgencia. Nosotros consideramos que es urgente y necesaria esa supresión, como la eliminación de cualquier otro paso a nivel —son peligrosísimos— en cualquier otro núcleo urbano. En ese sentido, en la misma línea que la senadora del PNV, pedimos celeridad al grupo que apoya al Gobierno, pedimos que se pongan las pilas, porque esta moción, con la enmienda que se acepta, vuelve a ser un brindis al sol. Estamos aquí ante un tema en el que hay vidas en juego. Les pediría, pues, un poco de seriedad en este asunto.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Socialista. Tiene la palabra don Francisco Oñate.

El señor OÑATE MARÍN: Gracias, presidente.

En primer lugar, nos sumamos al pesar que expresa la senadora del PNV por el accidente de la provincia de Ciudad Real.

En cuanto a la moción, reconocemos, primero, que es una demanda que ya tiene algo de historia, tanto parlamentaria como gubernamental, y el último episodio fue la aparición de medio millón de euros en los presupuestos para 2016, lo que hizo renacer otra vez las esperanzas en la comarca de que, por fin, se iba a resolver el problema.

Es verdad que hablamos de un pueblo pequeño, de poco más de 1000 habitantes, aunque con implicaciones y ramificaciones de tipo ferroviario, pero, aunque pequeño, tal y como está el trazado del ferrocarril fractura justo por la mitad la estructura urbanística y su capacidad de desarrollo. Además, hay un problema evidente de seguridad, tanto por la cercanía y proximidad a edificios, como por encontrarse en una curva peraltada, lo que hace peligroso el paso no solo para los pasajeros sino para los trenes.

Por otro lado, esta es una obra, en términos del Estado, relativamente barata y cofinanciada, es decir, se dan las circunstancias para que no andar con demasiados remilgos a la hora de apoyarla. Nosotros vamos a expresar nuestra solidaridad con el voto, solidaridad que es grande, a pesar de que la enmienda que el proponente acepta no nos gusta nada. No sé si ustedes habrán visto hoy en un diario de tirada nacional el mapa de grandes infraestructuras prometidas y pendientes. Al precio al que vamos a aprobar la moción de esta tarde, que nos las traigan todas un día, que las aprobaremos. Si es para que se hagan cuando se pueda, podemos aprobar aquí el plan de infraestructuras del próximo siglo sin ningún tipo de resquemor.

Nos gustaría que se hubiera especificado un plazo, aunque fuese generoso. Si con un plazo generoso el Partido Popular se porta como se porta, dele usted manga ancha y veremos en qué termina el paso a nivel de Flaçà.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Popular. Tiene la palabra la senadora Clemente.

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Gracias, presidente.

También nosotros nos sumamos al pesar por el accidente sufrido en Bolaños de Calatrava, como apuntaba nuestra compañera del Grupo Vasco.

La propuesta que esta tarde nos trae el Grupo Parlamentario Nacionalista está en fase de tramitación para formalizar el convenio de colaboración entre ADIF, la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Flaçà con el fin de eliminar el paso a nivel en el municipio en la línea Tarragona-Barcelona-Francia.

El pasado 13 de septiembre el Ministerio de Fomento informó al comité de dirección de ADIF, que aprobó seguir adelante con este convenio, que posteriormente se ha tramitado al Ministerio de Hacienda; y estamos a la espera de la autorización. Por tanto, es algo que va para adelante. Esperamos que, cuando menos, el convenio se firme este año. Así pues, al estar realizándose todas las acciones para la supresión del paso a nivel, vamos a apoyar esta propuesta. Esperamos que este proyecto se lleve a cabo de una vez, porque es una demanda que, como se ha dicho, se ha traído a colación hace ya bastante tiempo.

El Gobierno del Partido Popular tiene las prioridades claras, y tiene un proyecto de desarrollo —más adelante mi compañero lo va a defender— para la supresión de los pasos a nivel, un tema que para todos es importante, no para un grupo más y para otro menos; todos tenemos claras las necesidades de este país. Eso se va haciendo paso a paso, uno tras otro, y está claro que este va para adelante.

Una vez más, vayamos de la mano con la Generalitat, y en los próximos meses acometamos la supresión de este paso a nivel.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señorías.

Si no hay inconveniente por parte de los distintos grupos, propongo hacer la votación al final. *(La senadora Iparragirre Bemposta pide la palabra).*

Tiene la palabra, senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Sin ánimo de abrir un debate, quisiera hacer una reflexión. Cuando tenemos comisiones como la de esta tarde, con seis mociones, como algunos grupos solo tenemos un representante, puede darse el caso de que, porque tengamos que marcharnos, o por cualquier otra razón, no podamos quedarnos en la última moción y hagamos una valoración, de no estar presentes, la defendamos, pero no estemos en la votación. Si dejamos las votaciones de todas las mociones para

el final —no voy a entrar en calificaciones sobre a qué grupos puede beneficiar o para qué tipo de cosas puede serlo—, entiendo que algunos, como los grupos minoritarios, podemos salir perjudicados. No me opongo a que hoy se realice de esa manera, y ya adelanto que me voy mañana, pero quiero dejar esto sobre la mesa por si se pudiera debatir en una reunión de Mesa y portavoces. Y estaría conforme con lo que se acuerde. Como se da esa situación, aunque no sé si se comparte, aunque repito que no quiero abrir un debate, sí que conste en acta para que en algún momento podamos debatirlo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Tiene razón, pero le recuerdo que en una reunión de Mesa y portavoces, no en la última, sino en la anterior, a la que usted no pudo asistir, hablamos de votar al final. Yo no tengo inconveniente en que tratemos y acordemos este tema en la próxima Mesa y portavoces. No hay ningún tipo de problema, pero en este caso vamos a dejar la votación para el final.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Ya he dicho que no quería abrir un debate. Evidentemente, no estaría en aquella Mesa y portavoces por la misma razón que los grupos pequeños; tendría cinco reuniones de Mesa y portavoces a la misma hora, y todavía no he aprendido a estar en todas. En cualquier caso, repito que no era un tema para debatir hoy, sino para dejarlo sobre la mesa.

El señor PRESIDENTE: Bien, si les parece, podemos tratarlo en la próxima reunión de Mesa y Portavoces, y quedará claro para toda la legislatura.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCLUIR EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018 LA INVERSIÓN PÚBLICA COMPROMETIDA PARA LA PACIFICACIÓN DE LA ANTIGUA CARRETERA NACIONAL N-II A SU PASO POR LA COMARCA DEL MARESME, EN LA PROVINCIA DE BARCELONA.

(Núm. exp. 661/000527)

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

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción —la que figura en segundo lugar pasa a ser la sexta, por petición del Grupo Parlamentario Socialista—, la tercera del orden del día, por la que se insta al Gobierno a incluir en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 la inversión pública comprometida para la pacificación de la antigua N-II a su paso por la comarca del Maresme, en la provincia de Barcelona.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, señor presidente.

Señorías, la comarca del Maresme, en Barcelona, en Cataluña, es muy alargada y queda encajonada entre el mar y la sierra litoral. Se trata de un territorio que está densamente poblado, para el que la movilidad es un aspecto muy complicado, pero fundamental. Gran parte de esa movilidad se realiza actualmente de forma motorizada, por la antigua N-II, que supone un corte entre los pueblos y sus costas —entre los pueblos del Maresme y el mar— y, en consecuencia, una pérdida muy importante de calidad de vida para su ciudadanía.

Existe un absoluto consenso entre las organizaciones sociales, entre todos, todos los partidos políticos de la zona y la ciudadanía sobre la necesidad de recuperar la fachada litoral de los pueblos del Maresme. Eso significaría convertir la antigua carretera N-II en una vía cívica, un paseo para viandantes, para ciclistas y para la movilidad urbana que pueda conectar los pueblos del Maresme entre sí y con sus playas y su mar.

Este consenso lleva también décadas de trabajo y forma parte de la Declaración del Maresme 2015, creada por una plataforma denominada Coordinadora Preservem el Maresme y que cuenta con el apoyo de todos los grupos políticos en la comarca y en Cataluña.

La manera de conseguir ese salto cualitativo en la comarca pasa por una serie de cambios, y uno de ellos es una mejora exponencial del transporte público, pero otra es la necesidad de convertir una carretera que pasa por el interior, la C-32, en la vía principal motorizada; es decir, que habría que liberar la C-32 del peaje para que los coches que ahora se mueven por la N-II puedan salir por la C-32.

Liberar esa autopista no tendría que ser un problema dado que esa vía rápida ha sido ampliamente amortizada, ha sido pagada hasta 32 veces a la empresa concesionaria, que es Abertis.

A pesar de que estos cambios son un clamor en el territorio y que generan unanimidad, hasta el momento no se han producido y la N-II, a su paso por el Maresme, sigue siendo una carretera con una gran intensidad de tráfico, con retenciones y con una elevada siniestralidad, que también genera problemas de contaminación y de ruido, y que impide el uso de ese espacio como lugar de uso cívico.

Con el objetivo de dar solución a este problema, el 30 de diciembre de 2009 se acordó el traspaso de la N-II del Estado a la Generalitat, que se materializó en virtud del Real Decreto 118/2010, de 5 de febrero y, desde 2010, el Estado tiene comprometido el traspaso de los recursos económicos en firme que debían acompañar ese traspaso competencial; se trata de un traspaso de recursos económicos en firme para mejorar las infraestructuras y la movilidad en el Maresme. Concretamente, el acuerdo entre la Generalitat de Cataluña y el Gobierno de España conviene que el Estado transferirá la totalidad de 400 millones de euros, de los que se han transferido hasta el momento 97,4 millones de euros. Terminar ese traspaso es imprescindible para que, de una vez por todas, pongamos en marcha la transformación de la movilidad de la comarca que el Maresme está pidiendo y necesita. Por ello, la propuesta es que esta comisión pida al Gobierno que se incluya en los próximos presupuestos, para 2018, la inversión pública comprometida ya desde 2010, para pacificar la N-II a su paso por el Maresme y, por tanto, que durante el próximo año se haga efectivo el traspaso de esos 302 millones de euros que restan, pendientes de su traspaso a la Generalitat a tal efecto.

Por tanto, la propuesta es que se termine lo que se empezó, terminar el traspaso económico que debe acompañar al traspaso competencial de esa carretera y lograr un tiempo de cambio en esa comarca.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a esta moción. Para su defensa, tiene la palabra el senador Cruz.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Es evidente que estamos hablando de un problema que viene de lejos y que lleva vivo muchísimo tiempo. Tanto es así que el convenio es del año 2008 y se firmó entre el Ministerio de Fomento de aquel momento y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña. Se trataba de un protocolo de colaboración para arreglar diversas actuaciones en esa N-II a su paso por el Maresme y su cambio de titularidad y traspaso a la Generalitat. Estamos hablando de 50 kilómetros y algunos metros más. Por lo tanto, se trata de un trozo de la N-II que se transfirió a la Comunidad Autónoma de Cataluña en el año 2010.

A pesar de que estamos de acuerdo con el planteamiento de la moción en el sentido de la necesidad de acometer estas obras y mejorar la conectividad con la autopista C-32 y, por lo tanto, de convertir la antigua N-II en una vía urbana y de conexión con el mar de todos los pueblos y de toda esa comarca, hemos presentado una enmienda que trata simplemente de mejorar dos aspectos: por un lado, actualizar esta moción, porque hay que tener en cuenta que se presentó en marzo de 2017, cuando todavía no se habían aprobado los presupuestos para este año —lo que se hizo en junio-julio— y, en consecuencia, no se contempló ni debatió esta actuación. Por lo tanto, proponemos que se cambie el año por 2018, para mejorar la inversión en la antigua N-II. Y, por otro lado, queremos hacer referencia a la necesidad de que los recursos públicos se empleen en aquello que se haya acordado. En su momento, en los años 2009 y 2010, se transfirieron 97,4 millones de euros a la Generalitat de Cataluña para la ronda de Mataró, pero la Generalitat de Cataluña cogió los 97,4 millones de euros y no la hizo; por tanto, no destinó esos fondos a la finalidad establecida en ese compromiso y ese convenio con el Estado.

Mi grupo parlamentario está de acuerdo en que hay que mejorar la zona y que es importante llevar adelante esos convenios, pero también lo es que los recursos se empleen en proyectos concretos para mejorar esa N-II y no que se transfieran a la Generalitat y luego esta haga con ellos lo que considere conveniente, empleándolos en esa zona o en otra de la amplia comunidad autónoma.

Por lo tanto, nuestra propuesta es hacerlo efectivo durante 2018 y que a medida que se vayan licitando los proyectos concretos —no hablamos de la ejecución sino de la licitación—, que se transfieran a la comunidad autónoma los recursos precisos hasta alcanzar esos 302,6 millones de euros pendientes y acordados en su momento.

En definitiva, sí a la propuesta, sí a la necesidad, sí a la obligación del Estado —porque así se convino en los años 2009 y 2010, en el traspaso y en el real decreto—, pero sí también a que la Generalitat cumpla y destine esos recursos a las necesidades de la zona y no a otras carreteras o zonas del territorio, aunque posiblemente tengan necesidades iguales o similares.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para indicar si acepta o no la enmienda, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, señor presidente.

Quiero decir que nosotros hemos autoenmendado la moción para que ponga 2018 y no 2017. En este sentido, creo que la enmienda del Partido Socialista, en todo caso, debería haber sido de adición y no de sustitución, pues sencillamente añade el elemento de la licitación.

Es cierto que en 2010, cuando se hizo el traspaso, existía la idea de que la alternativa a la N-II tenía que ser la realización de unas vías paralelas a la C-32, empezando por la ronda de Mataró, pero eso era una barbaridad ecológica y una barbaridad para el conjunto social, por lo que se combatió desde los movimientos sociales y políticos, desde espacios políticos amplios donde diría que incluso había alcaldes socialistas. Esa actuación se logró parar y la lógica decía que la única opción viable era transformar la C-32 en la vía alternativa a la N-II; y, en este sentido, se entiende que el dinero que estaba pensado para ese fin debería dedicarse a este otro, a generar una alternativa a la posible N-II.

Evidentemente, entendemos que los proyectos se licitarán, pero que deberán ser aquellos que quepan dentro del pacto por la movilidad sostenible del Maresme, que es el que se está trabajando en el Maresme con todos los partidos políticos, con la Generalitat y con todas las alcaldías. Por ello, la petición de esta moción al Estado es que sencillamente termine lo que empezó, que termine un traspaso económico que tiene comprometido en firme y, a partir de ahí, ya pediremos a la Generalitat que dedique el dinero a lo que debe dedicarlo.

Entendemos que esa cuantía tiene que estar a disposición de cualquiera de las actuaciones que pacten en la comarca los ayuntamientos y la Generalitat para solucionar los problemas de movilidad del Maresme; es decir, que cualquier actuación que quepa en el pacto por la movilidad sostenible del Maresme, que es lo que generará una alternativa a la N-II, será susceptible de recibir dinero de ese compromiso del Estado.

En este sentido, entendemos que esta enmienda no sigue la lógica que estamos apuntando, que es sencillamente que el Estado termine su trabajo, que transfiera ese dinero y, partir de aquí, trabajar en este pacto por la movilidad sostenible del Maresme, que se está terminando ya con las alcaldías para abordar todas las actuaciones que sean necesarias para la movilidad de la comarca.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señorías.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, señor presidente. Buenas tardes.

La moción de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea habla de instar al Gobierno a que tenga en cuenta la pacificación de la antigua carretera N-II a su paso por la comarca del Maresme para incluirla en los Presupuestos Generales del Estado. En este sentido, lo que me gustaría pedir a su grupo es que colaboren para que efectivamente pueda haber presupuestos en el año 2018. Todos los diputados y todos los votos suman. Es importante para la nación en la que vivimos que haya presupuestos.

Por otro lado, en tanto en cuanto no es algo que dependa de mí, el Grupo Parlamentario Mixto se va a abstener en la votación de esta moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, tiene la palabra el senador Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

La senadora Freixanet lo ha narrado muy bien; se trata de un proyecto de una gran envergadura, integrado en lo que llamamos el arco mediterráneo, el corredor mediterráneo famoso, en el que hay un grado de tráfico de vehículo privado y de camiones altísimo. Por lo tanto, como muy bien decía ella, es cuestión de pacificar y de conseguir que se convierta en algo razonable.

Sobre la aplicación exacta en ese proyecto o en otro, como también ha dicho ella, dado que existe un acuerdo de todas las fuerzas políticas, todas sin excepción, en la comarca del Maresme, creo que lo más razonable es dejar que se aplique en aquello que ellos prioricen. En este sentido, fíjese en un detalle y es que ese real decreto es de 2010 y estamos terminando 2017; es decir, como siempre, una vez más, vamos a un ritmo preocupante.

Además, hay que tener en cuenta que los tramos de N-II a los que se refería la senadora Freixanet a lo mejor soportan cinco veces el tráfico que soportan muchas de las vías que se están ejecutando en otras partes del territorio español y, por tanto, entiendo que hay que saber priorizar, que hay que ser razonables y si en el marco de este pacto por la movilidad del Maresme los ayuntamientos priorizan un punto exacto u otro, creo que todos somos mayores de edad, que todas las instituciones tienen su autonomía y que además existen todos los controles técnicos como para que se garantice que los recursos irán donde tienen que ir: a la mejora de la movilidad de Mataró y del Maresme en general.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señor presidente.

Intervengo únicamente para manifestar que mi grupo parlamentario se va a abstener en la votación de esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Esquerra Republicana de Catalunya, mientras en el Estado español haya presos políticos y suspensión de la autonomía vía artículo 155, no presentará iniciativas legislativas ordinarias salvo las de control del Gobierno español.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora FREIXANET MATEO: Sencillamente quiero insistir en que lo que se les pide hoy es que el Estado termine un traspaso económico que está comprometido, en firme, desde el año 2010. Ese traspaso económico acompañaba al traspaso competencial, el de la titularidad de la N-II, y debía servir para generar una alternativa que pueda vaciar de coches esta carretera, que necesitamos transformar en vía cívica.

Es cierto que la alternativa que se pensó y se pactó en 2010 fue la de crear unas vías nuevas al lado de la autopista, pero eso no tenía absolutamente ningún sentido pues, como he dicho antes, la autopista ya ha sido pagada 32 veces y, además, suponía un gravísimo impacto ambiental.

Los movimientos sociales, políticos y ciudadanos pararon esa barbaridad, pero eso no significa que no haya que generar una alternativa a la N-II, y en este momento hay un consenso absoluto en Cataluña sobre que la única forma es liberar la C-32.

Todo lo que les he comentado de la acción posterior es ya competencia catalana y, por tanto, no se les está pidiendo nada en ese aspecto. En Cataluña se está trabajando en el marco del pacto por la movilidad sostenible del Maresme y existe unanimidad en abrir esta alternativa a la N-II.

Nosotros estamos manteniendo toda la presión al Govern de la Generalitat para que destine los 97,4 millones que ya están transferidos a lo que los tiene que destinar, que es a la movilidad en el Maresme, para que libere de una vez por todas la C-32 y para acometer múltiples actuaciones en la comarca que mejoren exponencialmente el sistema de transporte público. En eso estamos en Cataluña, y al Estado, a ustedes, solo se les pide una cosa y es que terminen lo que empezaron, que el Gobierno del Estado mande los 302,6 millones comprometidos en firme cuando se hizo el traspaso competencial. Les pedimos que terminen ese trabajo y que los envíen con el compromiso de que ese dinero vaya a cubrir las actuaciones de movilidad que el territorio necesite, aquellas actuaciones que quepan dentro del pacto por la movilidad sostenible del Maresme.

Creo que la petición no puede ser más sencilla y, además, deben saber ustedes que llevamos décadas esperando esa transformación.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Sinceramente, lamento la posición de la proponente porque la enmienda del Grupo Socialista, en cuanto al punto primero, solo corregía que el año debía ser 2018 y, en el punto segundo, solo añadía «... a medida que se vayan licitando los proyectos concretos...», pero sin hablar de ninguno de ellos. Ahora bien, lo que se quiere es conseguir que se transfieran los 302 millones pero la Generalitat no se compromete a nada, porque aquí no se compromete a nada. Por ello hablábamos de proyectos concretos y me extraña mucho que no quiera el apoyo del Grupo Socialista en esta materia, máxime cuando estamos de acuerdo en lo mismo: en la necesidad de la mejora de la antigua N-II, que está transferida a la comunidad autónoma desde el año 2010, no lo debemos olvidar. En este sentido, he de decir que desde el año 2010 la Generalitat tiene los 97 millones y, hasta la fecha —como usted acaba de señalar—, no ha empleado ni un duro en mejorar esa carretera, en esa zona.

Nosotros no hablamos de proyectos concretos, no hablamos de la ronda de Mataró, pero esa ronda fue lo que se acordó en su momento. En cualquier caso, si en Cataluña consideran que no debe ser la ronda de Mataró sino otra y que tienen que hacer la adecuación de la N-II estaremos de acuerdo porque nosotros lo que planteamos es que se adecúe la N-II para la mejora del territorio y que se hagan las conexiones con la C-32, como establece el real decreto. En este sentido, el real decreto de transferencia de la carretera dice literalmente que las obras son para la creación de una nueva infraestructura en el Maresme que permita adecuar la nueva funcionalidad de la actual carretera nacional, que evite la congestión del tráfico comarcal y que facilite la conexión con la autopista C-32. Y eso es lo que hemos dicho todos aquí.

Por lo tanto, le pido que reconsidere su posición porque lo único que hemos planteado es que se concreten los aspectos y no que el Estado no haga la transferencia. El Estado tiene que transferir los recursos, pero para cosas concretas, que obliguen a la Generalitat a emplear los fondos en esa zona porque hasta ahora esos 97 millones de euros no los ha empleado.

Debo recordar que mi grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Socialista, instó en 2015 en el Parlamento de Cataluña —y se aprobó, además, por unanimidad—, a la conversión de la autopista C-32 —entre Montgat y Palafolls— en la vía de comunicación comarcal de los municipios del Maresme, libre de peaje en el año 2016. Y quiero recordar que en esa fecha el PDeCAT, que gobernaba en Cataluña junto con Esquerra, votó en contra porque liberar esa autopista en 2016 habría significado que la Generalitat se tuviese que hacer cargo de 400 millones de euros, pero es una cuestión concreta que tendrán que resolver allí.

En definitiva, lo que quiero plantear es que nosotros queremos esa carretera —de hecho, ese convenio lo firmó un Gobierno socialista para mejorar esa carretera y esa vía de conexión—, pero también es necesario que los recursos se destinen a aquello que se ha acordado y, hasta la fecha, habiendo transcurrido ya siete años, esos 97 millones transferidos no están ahí. Usted considera que todavía están en las arcas del Gobierno de Cataluña para este tema, pero yo dudaría mucho que siete años después el Gobierno de Cataluña tenga esos 97 millones esperando para emplearlos en el Maresme; los habrá empleado en otras cuestiones.

Por lo tanto, repito que sí estamos a favor de la moción y de la necesidad —lo hemos planteado reiteradamente—, pero queremos que se especifique que se ha de emplear en esas mejoras concretas. Si usted tiene otra redacción que nos pueda ofertar se lo agradecería porque queremos votar a favor de esta propuesta, queremos votar a favor de que se transfieran los 300 millones, pero que sirvan para algo, para que se empleen de una vez y que la comarca del Maresme y esos 50 kilómetros de la zona se mejoren considerablemente, de tal manera que esa autopista sea también la vía de comunicación ordinaria y que los ciudadanos no padezcan esa centrifugación del tráfico permanente que se produce en esa zona a diario.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Sanz Jerónimo.

La señora SANZ JERÓNIMO: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Efectivamente, el 24 de abril de 2008 el Ministerio de Fomento y la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña firmaron un protocolo donde se establecieron los compromisos a asumir por ambas administraciones en orden a la realización, de forma coordinada y con la mayor colaboración y celeridad posible, de los acuerdos encaminados a la ejecución de una vía alternativa a la carretera N-II y a la autopista C-32 en la comarca del Maresme que mejore la funcionalidad de la carretera

N-II, evitando las actuales travesías urbanas, aumentando su capacidad y mejorando las conexiones con la autopista C-32.

Los compromisos contraídos por el Ministerio de Fomento fueron los siguientes: primero, transferir a la Generalitat de Cataluña la inversión necesaria —estimada, como se ha dicho aquí ya, en 400 millones de euros— para la ejecución de las obras en esta zona, que no voy a repetir. El marco de referencia de esta actuación sería el estudio informativo que redactado por el Ministerio de Fomento para una autovía urbana entre Montgat y Tordera, con clave E14B0019, denominado Mejora de la N-II en el Maresme, tramo Montgat-Tordera, según el cual el presupuesto estimado para la ejecución de las obras era de 400 millones de euros. Segundo, el compromiso del ministerio era transferir a la Generalitat de Cataluña el tramo de la carretera estatal N-II comprendido entre los puntos kilométricos 630,300 Montgat y 682 Tordera. Tercero, seguir realizando los trámites para la redacción y aprobación del estudio informativo de la vía que conecte el Baix Llobregat-Abrera-Terrassa con la autopista AP-7 Granollers, con clave E14B0016, denominada Cierre de la autovía orbital B-40 y poder proceder a la redacción de los proyectos de ejecución y obras. Y cuarto, el compromiso del Ministerio era llevar a cabo la redacción de un itinerario de gran capacidad y libre de peaje que fuese alternativo o complementario con la autopista AP-7 y su conexión con la A-2. A su vez, los compromisos contraídos por la Generalitat de Cataluña fueron los siguientes: ejecutar la vía alternativa a la carretera N-II y a la autopista C-32 en la comarca de Maresme. Estos son los compromisos que se adquirieron, y no otros que se juzgaron después.

Con fecha 18 de diciembre de 2009 el Consejo de Ministros aprobó el cambio de titularidad del tramo de la N-II a su paso por la zona del Maresme a favor de la Generalitat de Cataluña, autorizando la cesión. El acuerdo de 29 de diciembre de 2009 entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat ratificó los acuerdos de protocolo de 2008 —como ya se ha dicho aquí— y comprometió una aportación de 97,4 millones de euros del Ministerio a la Generalitat para las obras previstas en el citado protocolo. El Real Decreto 118/2010, de 5 de febrero, acordó el cambio de titularidad a favor de la Generalitat de la N-II —por tanto, el cambio de la titularidad ya se acordó en 2010— entre los puntos kilométricos citados, que se hizo formal con la firma del acta de entrega el 9 de abril de 2010.

Pues bien, les diré que la situación actual es la siguiente, aunque algunas cosas ya las ha mencionado el portavoz socialista: el tramo de la N-II entre los puntos kilométricos 631,820 de Montgat y 682 Tordera es competencia de la Generalitat de Cataluña desde el 9 de abril del año 2010; repito, competencia de la Generalitat de Cataluña.

En el marco del protocolo y de los acuerdos firmados en 2008 y 2009, respectivamente, entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat, el Ministerio de Fomento hizo en 2009 su primer libramiento, de 97,4 millones de euros a la Generalitat, para la ejecución de la denominada en el territorio ronda de Mataró, no para otros menesteres acordados de otra forma y no firmados en este protocolo.

Las citadas obras se licitaron y adjudicaron, pero como ha dicho el portavoz socialista —y repito— no se ejecutaron. El dinero que se acordó y se firmó se debe destinar a lo que se acordó y no para otras cosas. Por lo tanto, la Generalitat no ha justificado la inversión de los 97,4 millones de euros aportados por el ministerio en el año 2009. El Ministerio de Fomento está a la espera desde ese momento y hasta ahora de que se justifique esta inversión para continuar, por supuesto, las aportaciones previstas en el protocolo de 2008 y desbloquear este tema. Por lo tanto, es la Generalitat quien ha incumplido y quien debe cumplir y ejecutar las obras.

En consecuencia, el Grupo Parlamentario Popular, por todo lo expuesto, no va a votar a favor de esta moción.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE SORIA.

(Núm. exp. 661/000531)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Iniciamos el debate de la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la mejora de las infraestructuras de ferrocarril en la provincia de Soria.

Para su defensa, tiene la palabra el senador don Jesús Manuel Alonso.

El señor ALONSO JIMÉNEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Permítanme, brevemente, exponer un poco la situación en la que se encuentra la provincia de Soria, la extrema situación en la que se encuentra, fruto de la mala industrialización que se hizo a mediados del siglo pasado y fruto también del permanente o histórico olvido institucional.

Es una provincia llena de posibilidades y, por lo tanto, no nos podemos olvidar de ella. La realidad es que está compuesta de 500 municipios urbanos, agrupados en 183 municipios, de los que solamente tienen más de 100 habitantes la mitad; 11 de ellos tienen más de 1000 habitantes; solo 3 tienen más de 5000 habitantes; y, solo uno —en este caso la capital—, tiene más de 20 000 habitantes.

A pesar de que el territorio representa el 2,4 % de nuestro país, la población solamente engloba al 0,2 % de toda España. Tiene un crecimiento vegetativo negativo. Así, en 1950 contaba con 161 182 habitantes y en el año 2017 somos menos de 90 000; es decir, que se ha producido una pérdida del 55 % de la población en 50 años. Cada año perdemos más de 1000 habitantes, y tenemos una población de 9 habitantes por kilómetro cuadrado, de las más bajas de Europa.

Nuestra tasa de envejecimiento es la más baja de la Unión Europea, como lo demuestra un dato demoledor: la población de más de 65 años representa el 27 % en el caso de Soria, frente al 17 % que representa en el resto del país.

En definitiva, se está produciendo permanentemente la pérdida más importante que tienen los territorios, que es la pérdida de capital humano, de gente preparada, formada, empapada de valores de esfuerzo, de sacrificio, de espíritu de superación, de responsabilidad y que, sin embargo, va a desarrollarse a otras comunidades autónomas.

El aislamiento que históricamente ha padecido la provincia de Soria ha conducido a esta grave situación y, por lo tanto, desde Soria clamamos ya y decimos basta a la discriminación y al olvido institucional. Soria —les invito a que la conozcan— es una tierra llena de posibilidades, y entre todos tenemos que invertir esta tendencia.

En este grave contexto presentamos esta moción para la defensa de una infraestructura que consideramos fundamental para invertir la negativa tendencia de la provincia de Soria, al amparo de la responsabilidad y de la solidaridad interterritorial, tan en boga hoy.

La situación actual implica que una persona que monte en un tren en Soria o que vaya de Madrid a Soria tardará, asómbrense, más de tres horas en hacer un trayecto de apenas 200 kilómetros. El tren que tenemos sale a las 17:32 horas de Soria y llega tres horas más tarde a Madrid, lo que impide la conexión con otros trenes o con otros medios de transporte en la capital de España.

Soria no pide un tren de alta velocidad, solamente pide que se mejoren las infraestructuras con las que actualmente contamos porque son lamentables y tercermundistas.

Por ejemplo, hay un tramo donde no se puede circular a más de 80 kilómetros por hora. Hay varias secciones de kilómetros donde no se puede circular a más de 50 kilómetros por hora. Son frecuentes las averías de los medios de transporte, de los trenes que circulan por esta red ferroviaria.

Somos conscientes de que el Ministerio de Fomento invierte más del 45 % del presupuesto en líneas de alta velocidad, pero en Soria ni siquiera estamos pidiendo una línea de alta velocidad. Estamos pidiendo simplemente que se adecúe, que se reforme la red ferroviaria actualmente existente, pues es penosa, ruinosa, lamentable y contraria a las expectativas y al desarrollo de nuestra provincia. Por supuesto, es inadmisibles —como ha sucedido recientemente— que el Gobierno no solamente no haya ejecutado obras, sino que haya procedido a la rescisión de los contratos de las obras ya adjudicadas, eso sí, saliendo caro al Estado y teniendo que abonar las arcas del Estado más de 837 000 euros.

Soria es una provincia que está ubicada en un punto estratégico de nuestro país. Con gente aguerrida, trabajadora y emprendedora que está unida, cohesionada y es consciente del grave problema de la despoblación, del envejecimiento, y entre todos vamos a apostar al unísono por cambiar esta tendencia. Pero necesariamente tenemos que contar con el apoyo del Estado, y especialmente del Ministerio de Fomento, para dotar a esta provincia de las mínimas infraestructuras imprescindibles para los sorianos. No estamos pidiendo un trato igualitario al resto de los españoles reclamando un tren de alta velocidad, simplemente pedimos una mínima estructura ferroviaria para empezar a dotar a esta provincia de un conjunto de infraestructuras y de mínimas posibilidades para invertir esta tendencia negativa que anteriormente he descrito.

Por lo tanto, necesitamos que esta moción salga adelante y queremos convencer a los grupos políticos que integran esta Cámara Alta para que, entre todos, seamos conscientes del grave problema que padece Soria y que padecen otras provincias españolas, como es la despoblación, como es el envejecimiento, y, sin embargo, estamos hablando de territorios que tienen posibilidades, que tienen recursos y gente dispuesta a

luchar por salvar esos territorios. Pero, como digo, necesitamos el auxilio y el apoyo del Gobierno español, y especialmente del Partido Popular, que en este momento tiene la responsabilidad del Gobierno.

Por ello, presentamos esta moción e instamos al Gobierno a través del Senado, en primer lugar, a la finalización urgente de los trabajos de renovación en la totalidad de la línea Soria-Torralba que garantice la seguridad y mejore los tiempos de viaje en la actualidad entre Soria y Madrid.

En segundo lugar, a la implantación de nuevas frecuencias entre Madrid y Soria, incluyendo un servicio directo o, al menos, semidirecto que permita rebajar los tiempos y realizar el trayecto con mayor comodidad adaptándose a las necesidades de los usuarios de Soria. Dicho servicio podría implantarse en torno a las 15:30 o 16 horas, complementando los existentes actualmente a primera hora de la mañana y última de la tarde en ambos sentidos.

En tercer lugar, a recuperar la parada facultativa de Coscurita y establecer también parada facultativa en Torralba, al menos en dos de los trenes diarios, para favorecer posibles conexiones con servicios regionales con destino o procedentes de Zaragoza que también efectúan parada en dicha estación.

En cuarto lugar, a fomentar el uso del tren con alguna medida tarifaria que pueda atraer nuevos clientes, así como usar en todos los servicios el material móvil de la serie 599, más fiable que otras series de batería diésel. Actualmente se emplea esta serie, excepto en el servicio adicional de los fines de semana, con salida los viernes de Madrid y regreso los domingos, en los que se emplean los trenes serie 598 y últimamente serie 594.

En quinto lugar, a solicitar al Ministerio de Fomento un completo estudio de la línea Torralba-Soria-Castejón con el objeto de revitalizar el tramo Torralba-Soria con mejores tiempos de viaje y reabrir de forma inmediata el tramo Soria-Castejón, posibilitando así nuevas conexiones que sirvan para recuperar el tráfico ferroviario de mercancías y el servicio de viajeros hacia otros destinos desde Soria. Esta medida se considera fundamental para dar sentido al ferrocarril soriano y generar nuevas frecuencias tanto con Madrid como con Zaragoza y Pamplona. En dicho estudio deberán contemplarse las rectificaciones de trazado necesarias e incluso una posible electrificación de todo el trazado para hacerla competitiva con unas inversiones que se consideren razonables.

En sexto lugar, a señalar lumínica y acústicamente algunos de los pasos a nivel situados en su recorrido, planteándose la implantación de barreras o la eliminación de aquellos especialmente peligrosos.

Finalmente, a recuperar los trenes que finalicen su recorrido en Arcos de Jalón para mejorar la comunicación ferroviaria de la localidad, sus 13 pedanías y toda la zona sur de la provincia, solicitando la obtención de la declaración como obligación de servicio público del servicio ferroviario 17 403 y 17 404.

Vuelvo a insistir, la situación que en este momento padece la provincia de Soria —como otros territorios de nuestro país, pero creo que Soria es un ejemplo de exclusión extrema y, sin embargo, es una tierra llena de posibilidades— merece una atención, merece un sacrificio, merece una corresponsabilidad y solidaridad para implantar infraestructuras que de una vez por todas inviertan la tendencia negativa de esta provincia, de una tierra que es rica, que tiene gente emprendedora, gente trabajadora y gente luchadora. Lo pido expresamente y aplico el sentido y el criterio de la responsabilidad y de la solidaridad de todos los españoles para la aprobación de esta moción para el pueblo de Soria donde, unánimemente, todos los partidos políticos exigieron esta moción en la Diputación provincial. Espero que se haga lo mismo por todos los grupos políticos en esta misma Cámara.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el senador don Eugenio González García.

El señor GONZÁLEZ GARCÍA: Muchas gracias señor presidente.

Esta tarde el Grupo Socialista nos ha presentado una moción sobre la mejora de la infraestructura ferroviaria en la provincia de Soria. Una extensa moción —en su texto— a la que hemos presentado una enmienda de sustitución con el fin de llegar a un acuerdo para continuar los trabajos ya iniciados de mejora de la fiabilidad y la renovación de la línea convencional entre Torralba y Soria.

El portavoz del Grupo Socialista ha pedido en su intervención el auxilio y el apoyo del Gobierno español, y tengo que decirle que ese auxilio y ese apoyo del Gobierno español se está demostrando con hechos y con obras, que es lo que hay que hacer a la hora de acometer infraestructuras ferroviarias. Porque ADIF ya está trabajando en esta línea ferroviaria desde el año 2014. Porque, además, el Gobierno de la nación, como se nos pedía, está haciendo un estudio de alternativas de estos servicios ferroviarios que están declarados obligaciones de servicio público. Porque, además, el Gobierno de la nación está estudiando las tarifas para las obligaciones de servicio público para toda la flota de Renfe en todo el territorio nacional y no

para un trayecto determinado. Porque en esta zona en concreto, y por sus circunstancias específicas, se están realizando mejoras en la red convencional que permitan mejorar la fiabilidad y la calidad del servicio.

Por ello, y por algunas cosas más que luego indicaré, creo que la enmienda que ha presentado el Grupo Popular satisface lo pretendido por el Grupo Socialista en su moción. Pone de manifiesto el interés verdadero de este Gobierno por mejorar los servicios ferroviarios de la provincia de Soria. Garantiza y hace compatibles los intereses comerciales, técnicos y medioambientales con el interés social y el mantenimiento del servicio público expresado por el Grupo Socialista en su exposición de motivos. Esta enmienda que el Grupo Popular ha presentado pretende continuar los trabajos de renovación de la línea convencional Torralba-Soria para la mejora de la fiabilidad y la reducción de los tiempos de viaje y continuar con el análisis de los diferentes servicios ferroviarios de transporte de viajeros competencia de la Administración General de Estado que están declarados obligaciones de servicio público, con objeto de actualizar la declaración vigente, con el objetivo de una mejora global en la prestación del servicio.

Yo espero que el Grupo Socialista apruebe esta enmienda y podamos seguir trabajando, porque todos queremos que se mejoren los servicios ferroviarios en la provincia de Soria tan querida por todos nosotros. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para manifestar si acepta o rechaza la enmienda, tiene la palabra el senador Alonso.

El señor ALONSO JIMÉNEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Permítame un momento que me reponga del sobresalto que acabo de recibir. Tengo que agradecer las palabras de mi compañero, que ha dicho que es la querida provincia. ¡Menos mal! Porque francamente me parece, no voy a decir falta de respeto, pero sí una humillación la propuesta que se plantea aquí ante la Cámara para intentar sustituir la moción que acabo de presentar. No tiene absolutamente nada que ver. La enmienda del Grupo Popular dice: «Continuar los trabajos de renovación de la línea convencional Torralba-Soria». Si continuar significa continuar en los términos que se han desarrollado este año, pues evidentemente yo me voy a mi provincia totalmente deprimido, porque quiero recordar que con fecha 30 de enero de 2017 se acordó la rescisión del contrato. Expedientes desistidos a renunciaciones y resoluciones de contratos. Aquí aparece la renovación de la vía del tramo Coscurita línea Torralba-Soria: cero inversión. Y no solamente se produce cero inversión, sino que encima supone un coste a las arcas del Estado de más de 837 000 euros a costa de no invertir en esta línea ferroviaria en la provincia de Soria. Si esta es la línea de continuidad, si esta es la política de los hechos y de las obras que acaba de exponer mi compañero y de compromiso con la provincia de Soria, pues evidentemente me parece —voy a evitar otros términos—, cuando menos, una falta de respeto y una humillación para esta provincia y para los sorianos en particular. Así transmitiré este lamentable mensaje para la provincia de Soria.

Y la enmienda dice a continuación: «Continuar con el análisis de los diferentes servicios ferroviarios». Pero ¿hasta cuándo y hasta dónde vamos a continuar? ¿Tan difícil es definir la necesidad de los servicios ferroviarios de carácter obligatorio? ¡Si eso se hace en una hora! Vamos a darle hora y media si se hace una resolución un poco lenta. Eso es una falta de compromiso literal. Es un paño caliente. Es una provincia que, como digo, es la más despoblada del territorio español, la más envejecida del territorio español. Y si las soluciones del Partido Popular son rescindir contratos y sentirse satisfechos con lo ya hecho, evidentemente yo, como soriano, y como español incluso, me siento humillado y fracasado ante la presentación de esta enmienda.

El pueblo de Soria ya no se puede quedar dormido; el pueblo de Soria es un pueblo que está francamente cohesionado y unido en este momento. Vuelvo a insistir: la moción que yo traigo aquí a esta Cámara fue aprobada, prácticamente en términos similares, por unanimidad en un pleno en la Diputación Provincial de Soria, incluidos los miembros del Partido Popular. En consecuencia, pido reflexión, pido que incluso soliciten un receso, que llamen al Ministerio de Fomento y que intenten cambiar y adherirse a esta moción. En un momento en el que la Unión Europea va a aprobar y va a introducir como elemento y criterio básico a la hora de adjudicar subvenciones la despoblación, el Partido Popular nacional no puede dar la espalda a una provincia que ha sido importante en nuestro país, con grandes personalidades, con un gran capital humano, con grandes recursos y con muchas posibilidades. Pero sí les pido, por favor, que no la dejen morir, que no la condenen a la muerte a base de una discriminación negativa, a base del olvido institucional, sin ningún tipo de aportación real, cierta, concreta y determinada. Me habría gustado que la enmienda hubiese dicho: A fecha X se va a garantizar la inversión concreta y determinada que necesita la provincia de Soria. Eso es lo que vengo yo a pedir aquí: recursos para la provincia de Soria.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 194

16 de noviembre de 2017

Pág. 15

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Turno de portavoces.
Tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente. Intervengo solo para manifestar mi voto afirmativo a esta moción. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno ahora para el Grupo Nacionalista. Tiene la palabra el senador Bagué Roura.

El señor BAGUÉ ROURA: Intervengo únicamente para dar apoyo también a la moción presentada. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno para el Grupo Vasco. La senadora Iparraguirre tiene la palabra.

La señora IPARRAGUIRRE BEMPOSTA: Únicamente intervengo para decir que el Grupo Vasco se abstendrá.
Gracias.

El señor PRESIDENTE: Turno ahora para Esquerra Republicana. Senadora Castel, tiene la palabra.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.
Esquerra Republicana, mientras en el Estado español haya presos políticos y la suspensión de la autonomía vía artículo 155, no presentará iniciativas legislativas ordinarias, salvo las del control del Gobierno español.
Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. *(La señora Fernández Muñoz: Hay que centrarse en los asuntos de la moción, ¿eh?)*.
Turno ahora para Unidos Podemos. Tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente. De manera breve y para hacer alguna puntualización.

A mi grupo lo único que le llama la atención y de una manera importante es la magnitud de la obra y la escasez de los recursos que se destinan. Es una propuesta que vamos a apoyar, pero consideramos que los recursos que se van a destinar, esos 6,5 millones de euros son escasos. Por poner un ejemplo, en 2007 el Gobierno socialista licitó la supresión de un solo paso a nivel y se cifraba el presupuesto en 6 millones de euros. Bien, eso simplemente como puntualización.

Entendemos que, como ya se ha explicado, Soria es una provincia rural que sufre problemas importantes de despoblación y en ese sentido merece un plan integral conjunto de transporte y de movilidad, porque es uno de los elementos fundamentales para la vertebración y el desarrollo de cualquier territorio, en este caso de Soria. Como mi grupo ya ha defendido en muchas ocasiones, el tren convencional es un instrumento fundamental frente a las grandes infraestructuras que son mucho más caras y más ineficientes. En ese sentido, estamos de acuerdo con el fondo de la moción y la vamos a apoyar.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno ahora para el Grupo Socialista. Tiene la palabra el senador Alonso.

El señor ALONSO JIMÉNEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero agradecer, como no puede ser de otra forma, el sentido común derivado del apoyo recibido por los grupos políticos. Creo que quien intenta gobernar con seriedad, con responsabilidad, con solidaridad, cuando un proyecto que se propone es razonable, automáticamente se adhiere a esa propuesta. Todos estamos aquí para no tirarnos los trastos a la cabeza, no decir: tú has invertido más que yo, yo más que tú, sino para buscar soluciones a la gente. Estamos aquí porque hemos sido elegidos democráticamente para hacer la mejor gestión posible de todos los intereses de los ciudadanos. Y, por lo tanto, cuando

un representante del pueblo hace una propuesta porque esa propuesta es querida por su tierra, por su gente, y unánimemente admitida por todos los agentes sociales, es porque esa gente, esa tierra, necesita soluciones. Yo he venido aquí a presentar esta moción en términos de máxima justicia, en términos de máxima equidad e incluso he sido muy recatado —como bien ha dicho la compañera de Podemos— porque hemos presentado una propuesta con una cantidad económica que es casi ridícula, mínima, y ni siquiera esa cantidad es asumida y admitida por el Grupo Popular. Simplemente continuar, continuar, continuar. Podríamos hacer hasta una rima o una canción, pero ¿hasta cuándo? ¿Continuar hasta cuándo? ¿Hasta que no quede nadie? ¿Hasta que no haya solución? ¿Hasta que la situación sea irreversible? Por lo tanto, reclamo y pido nuevamente reflexión y conciencia a los representantes del Partido Popular, que hagan juicio crítico, con justicia, con equidad, con solidaridad territorial y con responsabilidad con la gente de una tierra que, paradójica e históricamente, siempre ha confiado masivamente en el Partido Popular. Paradójicamente. Evidentemente, a partir del minuto cero que yo salga de aquí, los sorianos se van a enterar de cuál es la corresponsabilidad, el compromiso con el que, desde aquí, se han asumido los problemas de los sorianos.

Insisto, les pido apoyo y reflexión. (*Risas*). Y continuar —sí, no se ríen, también diré cuál es el gesto, el tono y la actitud—, continuar debe ser dar solución a los problemas, atajar los problemas que tiene la gente, y dotar a una tierra que tiene posibilidades, que tiene futuro, de medios e infraestructuras para sacarla entre todos adelante. Los sorianos somos gente aguerrida, trabajadora; aquellos sorianos que no han sido capaces de desarrollar sus grandes proyectos empresariales en su tierra y han ido fuera han demostrado las grandezas que han sido capaces de crear. Nosotros necesitamos esta ayuda, este apoyo. Por lo tanto, pido reflexión y que la moción salga adelante.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Popular. Tiene la palabra el senador González García.

El señor GONZÁLVIZ GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Alonso, le pido que se reponga del sobresalto que le ha provocado mi anterior intervención porque en absoluto quiero dañar su salud esta tarde, solamente quiero constatar que el Partido Popular ha respondido con respeto y con seriedad a las propuestas del Grupo Socialista. Dice usted que no he hablado con respeto. Nos ha dicho que hemos faltado el respeto a la provincia, que hemos dado un mensaje lamentable. Mire usted, no nos descalifique. Ha dicho usted que esta enmienda es una humillación, y yo creo que humillar es quien promete y no cumple, que es lo que ha hecho el Partido Socialista en la provincia de Soria. Eso es lo que han hecho ustedes a lo largo del tiempo. Pero, además, le voy a decir una cosa: ¿es que Soria existe desde hace cuatro o cinco años que gobierna Mariano Rajoy? ¿No ha gobernado el Partido Socialista nunca en España?

Yo les quisiera preguntar a ustedes si recuerdan el Plan Soria prometido por don José Luis Rodríguez Zapatero a bombo y platillo; ese Plan Soria que anunciaron allí y que tenían ustedes previsto acabar en 2008. Y dice usted que no entiende cómo la gente en Soria confía en el PP. ¿Cómo no van a confiar en el PP? Confían en el PP porque cumplimos y porque no pueden confiar en ustedes, que hacen planes que son de cara a la galería.

Ustedes descalifican nuestra enmienda diciendo que este estudio que hace el ministerio se podría hacer en una hora. Mire usted, los estudios que hace el ministerio son serios y concienzudos. No son como las clases de economía de quince minutos que le daban a Zapatero. Nosotros hacemos estudios serios y concienzudos, y por eso estamos trabajando con seriedad para hacer las cosas en esta provincia. Mire usted, los recursos de los gobiernos son limitados y en cada legislatura los gobiernos tratan de hacer las cosas como mejor deben para los ciudadanos. Y mire usted, esta moción que ustedes han presentado es una moción muy al estilo del Grupo Socialista cuando está en la oposición. Cuando en Soria se están haciendo inversiones multimillonarias en autovías, ustedes vienen esta tarde al Senado a hablar de ferrocarriles. Si estuviéramos haciendo inversiones multimillonarias en ferrocarriles, hablarían ustedes de autovías. Yo le voy a decir una cosa: ¿ustedes saben lo que pasó cuando gobernó el Partido Socialista en España? (*El señor Oñate Marín: No, no lo sabemos todavía*). Decían ustedes antes que los respetáramos y que no nos riéramos. Pues mire usted, yo nunca me he reído y los he respetado. Yo les pido que se tranquilicen y, si no, que se tomen una tila. Mire usted, en Soria, el Grupo Socialista dejó empantanadas las autovías: una sin pagar y sin terminar, como fue el caso de la A-15, y otra sin empezar, como el caso de la A-11. (*El señor Alonso Jiménez: Si me permite, señoría, le ruego que se remita al contenido de la moción*). Le ruego que no me interrumpa más porque yo le he escuchado con mucha atención.

La conexión Soria-Madrid la ha hecho el Partido Popular, que es la A-15. En la A-11 hay seis tramos en Soria que se están haciendo ahora mismo, y usted decía que maltratábamos a Soria. Hay invertidos más de 200 millones de euros. Y eso es creer en Soria y apostar por Soria. Y mire usted, yo lo que le digo es que también Soria tuvo la oportunidad de tener alta velocidad. Y es que ustedes cuando gobernaron pararon el proyecto del AVE a Calatayud, porque había una propuesta de una lanzadera que conectaba con la línea Madrid-Barcelona.

En definitiva, le quiero decir al Grupo Socialista que lo interesante es que hubieran apoyado la enmienda que ha planteado el Grupo Popular. Porque el Partido Popular está invirtiendo y está cumpliendo. Y mire usted, cuando el Gobierno de la nación traiga aquí los Presupuestos Generales del Estado, van a tener la oportunidad de apoyarlos y será más fácil que entre todos podamos poner más dinero para Soria y para todas las provincias de España. Pero es que hasta el subconsciente les falla. En su moción hacen un reconocimiento a la buena política ferroviaria del Gobierno —lo dicen en la exposición de motivos— y a la apuesta del Gobierno de Mariano Rajoy por la alta velocidad sin olvidar la líneas convencionales ni la obligación de servicio público, como es el caso de la provincia de Soria. Reconocen ustedes las grandes inversiones que se han hecho en líneas de alta velocidad en Castilla y León. Pero miren ustedes, estamos en momentos de recuperación porque tuvimos que sacar a España de la crisis, de la ruina económica en la que la dejaron otros porque había que pensar en otras cosas.

Miren ustedes, actualmente ADIF está invirtiendo en la provincia de Soria. En los últimos tres años se han hecho tareas de rehabilitación de vías, sustitución de traviesas, electrificación de ancho de vías, nivelación mecanizada, tratamiento de aparatos de vía en las estaciones de Torralba, Almazán, Coscurita y Soria. Y este año 2017 se están continuando las obras iniciadas en el 2014. Y está prevista la supresión de limitaciones temporales de velocidad antes de finales de este mes de noviembre en más de 12 kilómetros de esta línea. Además —esto que le ha sonado a usted a cachondeo—, el Ministerio de Fomento está analizando los diferentes servicios ferroviarios sin que aún podamos adelantar el resultado porque es un trabajo serio y concienzudo que se está haciendo con criterios medioambientales, sociales y económicos, teniendo como prioridad una mejora global del servicio.

Yo sé que es bueno hacer victimismo. Yo también soy de una provincia pequeña donde tenemos problemas ferroviarios. Pero mire usted, si se suprimieron las paradas en Coscurita y Torralba fue como consecuencia de la escasez de viajeros: hubo una media de menos de un viajero al día, y también eso tiene que saberlo la gente. La reducción de las tarifas de ADIF no se hace solo para Soria, es una política estatal con iguales criterios en todas las líneas de media distancia y de la obligación de servicio público.

En definitiva, yo creo que ha perdido usted la oportunidad de que hoy aprobemos esta moción para seguir trabajando por su provincia, para no hacer ustedes victimismo, para no llegar ahora con cuentos chinos a su provincia diciendo ustedes que el Partido Popular no quiere a Soria. El Partido Popular quiere a Soria, los sorianos saben quién quiere a Soria y quién no la quiere. Por eso, el Partido Popular gobierna siempre en Soria y ustedes siempre están en la oposición porque el movimiento se demuestra andando y su comportamiento es de olvido a Soria permanentemente. (*Rumores.— Aplausos*).

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS PASOS A NIVEL, IMPULSANDO EL DESARROLLO DEL PLAN DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL PUESTO EN MARCHA EN EL AÑO 2016.

(Núm. exp. 661/000619)

AUTOR. GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Popular por la que se insta al Gobierno a mejorar la seguridad de los pasos a nivel, impulsando el desarrollo del Plan de supresión de pasos a nivel puesto en marcha en el año 2016.

Tiene la palabra, para su defensa, el senador don Pedro Pérez Ruiz.

El señor PÉREZ RUIZ: Gracias, señor presidente. Señorías.

Todos ustedes saben que los pasos a nivel sobre las vías férreas suponen un peligro real para los vehículos y personas que cruzan las vías, y también para los viajeros del tren, que se pueden ver afectados por la colisión entre un convoy y un vehículo que cruza indebidamente los raíles. Los pasos a nivel son

especialmente peligrosos cuando carecen de barreras y las protecciones se limitan a señales acústicas y luminosas que a veces son ignoradas por distracción, temeridad o exceso de confianza. Recientemente, en la Región de Murcia ocurrió un accidente con víctima mortal en un tramo de vía tristemente conocido por los siniestros en él ocurridos. Se trata concretamente del recorrido por ferrocarril entre Lorca y Puerto Lumbreras el día 4 de enero de 2001. El tren atropelló una furgoneta provocando la muerte de doce ciudadanos ecuatorianos. Y dos años después, en enero de 2003, se produjo otra colisión provocando nueve heridos: el conductor de automóvil y ocho viajeros del tren. Todos estos accidentes se han producido en pasos a nivel sin barreras en carreteras vecinales muy transitadas por vehículos particulares, agrícolas y trabajadores del campo.

A pesar de los esfuerzos realizados por el Ministerio de Fomento, en los últimos años a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, aún siguen existiendo muchos pasos a nivel peligrosos. En este contexto, en el año 2016 se ha puesto en marcha un Plan de supresión de pasos a nivel que tiene como objetivo eliminar aquellos pasos a nivel con mucho tráfico, de manera que en la primera fase se abordará la redacción de los proyectos para la supresión de 74 pasos a nivel. Asimismo, cabe destacar, dentro de las actuaciones a realizar para la construcción de alta velocidad entre Murcia y Almería, que se suprimirán todos los pasos a nivel existentes.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular —y en este caso todos los grupos han firmado una transacción— propone a esta comisión la siguiente moción: La Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a continuar mejorando, de acuerdo con la normativa vigente, 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, y valorando la posibilidad de incrementar las dotaciones presupuestarias futuras.

Esta transacción a la moción inicial está firmada por todos los grupos, excepto por Esquerra Republicana de Cataluña.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Ha presentado una enmienda el Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el senador Delgado. (*Rumores*).

El señor PÉREZ RUIZ: Presidente, la transacción está firmada por todos los grupos, excepto por Esquerra. Ya la tiene la Mesa en su poder.

El señor PRESIDENTE: De acuerdo.

Turno de portavoces, entonces.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente. Quiero manifestar el apoyo a la transacción y anuncio que votaremos a favor.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno del Grupo Nacionalista. Tiene la palabra el señor Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: En el mismo sentido le vamos a dar apoyo a la transacción.

El señor PRESIDENTE: Turno para el Grupo Vasco. Tiene la palabra la senadora Iparraguirre.

La señora IPARRAGUIRRE BEMPOSTA: El Grupo Vasco manifiesta lo siguiente. La reflexión que he realizado en la primera moción que se ha presentado sobre los pasos a nivel podría repetirla para este caso. Pero este caso es diferente. Este caso lo presenta el grupo que sustenta al Gobierno del Estado. Y, sinceramente, tras leer la moción y escuchar al senador repetir la lectura, el *petitum* de la moción, que dice: 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, esta senadora se cuestiona si el Gobierno de España, el Ministerio de Fomento con su plan ya en marcha, y repetido a bombo y platillo por el ministro —incluso para responder a interpelaciones que yo misma le he realizado—, necesita que el Grupo Popular que sustenta al Gobierno traiga esta moción a esta comisión.

Sinceramente, me parece una mecánica parlamentaria un poco... Bueno, voy a evitar el adjetivo calificativo. Ciertamente, si no fuera porque el contenido de la moción es lo suficientemente importante —como he dicho

al defender la primera moción, sobre los pasos a nivel, porque hoy mismo estábamos hablando de muertes... (*Rumores*). Escúcheme, señor senador, si no le importa, igual que solicitaba usted silencio— sería para votar en contra. No lo vamos a hacer; pero no podemos adherirnos con un voto afirmativo, porque el pasado día 8 de noviembre, el ministro visitó Cantabria y ahí también anunció el Plan de mejora de seguridad de los pasos entre andenes al mismo nivel. Repito, a esta senadora ya le dijo que en enero de 2017 se licitaban los proyectos para equis pasos a nivel, y al senador Oñate, del Grupo Socialista, ya le respondió el secretario de Estado en el mismo sentido cuando hablaba incluso de esta misma zona.

Por tanto, hemos firmado —es cierto— la transaccional para facilitar que pueda salir, y evidentemente, si además están de acuerdo en esos términos los dos grupos mayoritarios, mejor todavía. Pero quiero poner una reflexión encima la mesa: creo que hay cosas importantes —y lo digo en representación de un grupo de un partido político que es un partido de gobierno, lo digo en el ejercicio de la responsabilidad de saber; no estoy haciendo demagogia—, sinceramente, creo que hay cuestiones importantes que podríamos debatir, como la aportación por parte de la oposición de algún matiz a la moción que presenta el Grupo Popular.

No vamos a hacer lo que habitualmente hacen ustedes cuando presentamos nosotros una moción: presentar una enmienda de sustitución, no de adición —como decía antes la senadora Freixanet—. No, ustedes directamente presentan una enmienda de sustitución. Parece ser que no sabemos presentar mociones. Pero creo que no tiene excesivo sentido, repito, que el grupo que sustenta al Gobierno... O mejor formulo la pregunta: ¿Qué necesita el Ministerio de Fomento para llevar a cabo este plan, que no pongo en duda que lo va a llevar? Tráigannos la cronología; tráigannos los presupuestos; dígnanos cuáles van a abordarse y cuáles no, para que lo sepa la ciudadanía, en este caso, la ciudadanía de la región que ustedes solicitan, o de Ciudad Real, en la que esta mañana han fallecido dos personas, o de Girona, que se ha presentado anteriormente, o de Guipúzcoa, que, puesto que soy electa por Guipúzcoa, puedo hacer alusión a ello. Concretemos. Sepamos algo. Y no creo que deba ser vía moción o instando al Gobierno a que lo realice. ¡Por supuesto que debe realizarlo! Y más si tiene un compromiso adquirido, y además el ministro va dando respuesta de ello.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Vasco se abstendrá.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

No puedo estar más de acuerdo con la senadora Iparragirre. Pero en Esquerra reiteramos que mientras haya presos políticos y la suspensión de la autonomía vía artículo 155 no intervendremos ni participaremos en legislación ordinaria ni en iniciativas legislativas ordinarias.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, señor presidente.

Como ya han repetido diversos senadores y senadoras, este es un asunto preocupante y recurrente y hoy tenemos aquí un ejemplo claro. Es una cuestión que si no resolvemos de manera eficaz, seria y eficiente, supone nada más y nada menos que la pérdida de vidas humanas. Nos encontramos con unos cruces particulares que permiten la intersección entre vías férreas y carreteras, caminos o pasos donde realmente un tren, por la velocidad, por el peso o por diferentes razones, no puede esquivar lo que se encuentra delante, que puede ser una persona, y pocas posibilidades hay de que el accidente acabe medianamente bien. Por tanto, es importante.

Pero estoy de acuerdo con lo que decía la senadora del Grupo Vasco: algunas cuestiones hay que ponerlas encima de la mesa. Yo voy a citar y a comentar muy brevemente la normativa de desarrollo de la materia. La Orden ministerial de supresión y protección de pasos a nivel, a mi grupo le parece muy poco ambiciosa, deja demasiado margen de actuación, y eso ¡cómo no! permite decisiones no solo discrecionales sino a veces arbitrarias, que no tienen en cuenta lo peligroso que puede ser la existencia de estos pasos a nivel.

Por otro lado, si hablamos de tomarnos en serio los pasos a nivel, ustedes tienen la función de gobierno, y no solo hay que presentar mociones, que no sé si tienen mucho sentido. Además, como decía la senadora del Grupo Vasco, que las presente el propio Grupo Popular... Lo que tienen que hacer es comprometerse,

y eso significa básicamente elaborar un plan serio y aportar recursos económicos concretos y traerlos aquí para que podamos verificarlos y controlarlos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

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

Igual que han venido haciendo los grupos que me han precedido, quiero hacer una reflexión, y es que nos resulta triste tener que aprobar mociones para dar solución y evitar accidentes que están provocando muertes, como la acaecida hoy en Bolaños de Calatrava, segando la vida de un matrimonio, y desde aquí quiero dar personalmente mi más sentido pésame. De ahí la importancia de dar cumplimiento a las mociones que aquí aprobamos. No queremos dudar de la buena fe del partido proponente al presentar esta moción, cuyo *petitum*, en origen era más genérico y laxo, y gracias a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista se ha concretado algo más, y por eso hemos firmado la transaccional a la que se ha llegado.

Entendemos que el esfuerzo inversor del Gobierno va a ser mayor que el que vienen realizando durante los últimos ejercicios, porque hay una realidad: con la inversión que venían realizando en los últimos ejercicios era totalmente imposible hacer efectivo el cumplimiento de la Orden de 2 de agosto de 2001, y, en consecuencia, el cumplimiento del Plan de supresión de pasos a nivel 2017/2024. Por eso entendemos que a partir de ahora, el Gobierno se ve obligado a dejar plasmado ese esfuerzo inversor en los Presupuestos Generales del Estado.

Acabo diciendo que es una necesidad imperiosa la eliminación de los pasos a nivel, pero siempre buscando soluciones que mejoren sobre todo la seguridad.

Por último, esperamos que esta moción que se presenta no se quede en una buena intención a la que todos los grupos parlamentarios nos vemos obligados porque queremos que este problema se solucione, y esperamos no tener que recordárselo al Gobierno en próximas fechas porque haya actuado y evitado el problema que suponen actualmente los pasos a nivel.

Mi grupo parlamentario va a apoyar esta propuesta. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor PÉREZ RUIZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, yo quisiera dar las gracias y pedir una aclaración. No sé si la senadora Iparragirre ha dicho que va a votar a favor o en contra.

El señor PRESIDENTE: Se va a abstener.

El señor PÉREZ RUIZ: Le agradezco la abstención. Pero quiero decirle, que, como bien decía, tiene responsabilidades de Gobierno en su comunidad, y usted sabe perfectamente que no tiene nada que ver y tiene mucho que ver la labor del Ejecutivo con el Legislativo. Aquí estamos en el Senado de España y estamos haciendo propuestas todos los grupos, y el Grupo Popular también puede hacer propuestas. Decir que porque sustentamos al Gobierno no podemos instarle, como hacemos, a que siga haciendo inversiones y a que siga mejorando las cosas, no nos parece correcto. O quizá no lo he entendido yo bien.

Dice que el 8 de noviembre el ministro De la Serna ya le dijo que iba a implementar más recursos para esto. Creo que eso también va a depender muchísimo de ustedes, del Grupo Socialista y de todos los grupos, si ahora, cuando se presenten los Presupuestos Generales del Estado para 2018 contamos con su apoyo, con su ayuda para poder incluso modificar las partidas que corresponden a la supresión de pasos a nivel con barrera y poder conseguir estos objetivos no solo para una comunidad, sino para todas.

Usted sabe que este proyecto que hace ADIF lleva ya consigo unas inversiones importantes y que están licitadas, y no le han engañado. Son nueve lotes los que se plantean en el ministerio: uno, concretamente, afecta fundamentalmente al Principado de Asturias, otro al Principado de Asturias y Galicia, otro a Castilla y León, otro al Principado de Asturias y Cantabria, otro a Cantabria y La Rioja, otro al País Vasco, el séptimo a la Comunidad Valenciana, a la Región de Murcia y a Cataluña, otro a Cataluña y Aragón, y el último, el noveno, a Andalucía especialmente. Son proyectos que tienen ya nombre y apellidos y cuentan con recursos económicos.

Yo creo que hay que instar permanentemente al Gobierno a que siga haciendo cosas, y lo debe hacer cualquier grupo. A veces ustedes creen que no les apoyamos simplemente porque son iniciativas presentadas por los grupos de la oposición, y no es verdad. No las apoyamos simplemente porque no tienen razón en su planteamiento y creemos que son mejores las enmiendas o adiciones que presenta el Grupo Popular, y creo que a eso tenemos derecho como parlamentarios, y además es lo que han querido los ciudadanos. Tenemos mayoría absoluta para enmendar los errores que ustedes cometen, igual que aceptamos enmiendas para mejorar, en este caso la propuesta que nosotros presentamos, y que puede enmendar el Grupo Socialista y cualquier otro grupo. Esa es nuestra misión. Y yo quiero que eso no se le olvide.

Yo hoy quiero dar las gracias al Gobierno y al Ministerio de Fomento fundamentalmente porque ayer se empezó una obra vital para la Región de Murcia, que estamos sufriendo muchísimo, y ustedes lo saben: el soterramiento de la estación de El Carmen, con todos los follones que se conocen a nivel nacional. Yo quiero agradecer que después de ciento cincuenta años se inicien las obras —que no van a terminar mañana sino dentro de unos años— para quitar esa barrera de ciento cincuenta años en mi querida ciudad de Murcia, y quiero agradecer al ministro De la Serna, al Ministerio de Fomento, al Gobierno de España y al presidente Rajoy esta apuesta por mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de la Región de Murcia y, por ende, de España, porque hoy no se puede ir a Murcia, y hemos de empezar a reivindicar, fundamentalmente en ferrocarriles, que el Levante y el Suroeste de España existen también y que necesitamos, igual que los demás, tener esas infraestructuras. Y yo creo que con ese apoyo podemos cumplir todos lo que realmente es nuestra misión.

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado instará tantas veces como crea necesarias al Gobierno de España para que siga mejorando la calidad de vida de los ciudadanos, para que siga mejorando su economía y siga creando puestos de trabajo.

Y no quiero terminar esta intervención, que pretendía que fuera breve, sin agradecer también la no firma, pero sí la asistencia de la portavoz de Esquerra Republicana de Cataluña. Quiero decirle, desde mi modesta opinión, y con todo el respeto, que en España no existen presos políticos, hay políticos presos. (*Rumores*). Y quiero también agradecer al Gobierno de España que haya puesto en marcha una orden, que ha dado este Parlamento, este Senado de España, que tenía la competencia exclusiva, con la aplicación del 155, para devolver a Cataluña y a sus instituciones la legalidad, respetando su estatuto y la Constitución. Por eso le agradezco al Gobierno de España y al presidente Rajoy que haya cesado al Gobierno ilegal de la Generalidad de Cataluña y que haya puesto en marcha rápidamente la solución para que vuelva la legalidad a Cataluña. Y aunque usted no haga ninguna propuesta, nosotros le agradecemos su presencia aquí. Pero vamos a seguir trabajando para mejorar la vida de los catalanes y de los españoles y para seguir creando empleo y más riqueza en España.

Muchas gracias. (*Aplausos.— Rumores*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA REALIZACIÓN DE OBRAS DE MEJORA EN EL TRAMO DE LA CARRETERA NACIONAL N-625 A SU PASO POR EL DESFILADERO DE LOS BEYOS, ENTRE VEGA DE PERVÍS (ASTURIAS) Y OSEJA DE SAJAMBRE (LEÓN).

(Núm. exp. 661/000714)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Mixto por la que se insta al Gobierno a la realización de obras de mejora en el tramo de la carretera nacional N-625 a su paso por el desfiladero de los Beyos, entre Vega de Pervís (Asturias) y Oseja de Sajambre (León).

Para su defensa, tiene la palabra la señora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Señorías, la moción que hoy trae Foro a esta comisión versa sobre la carretera N-625, que une las comunidades autónomas del Principado de Asturias y Castilla y León a través del Puerto del Pontón, de 1280 metros de altitud, y el desfiladero de los Beyos.

Durante años ha sido una persistente arma arrojada por parte de los socialistas asturianos contra los gobernantes del Partido Popular en Madrid, llegándose a dar la curiosa situación de un delegado del

Gobierno en Asturias, el señor Trevín, anunciando en el año 2011 que en el verano de 2012 esa carretera estaría terminada, y a día de hoy seguimos como estaba en aquella rueda de prensa.

A estas alturas de la película sonroja observar que todos aquellos que pedían reiteradamente la mejora y el acondicionamiento de la N-625 de León a Santander por Cangas de Onís, meten sus cabezas debajo del ala para no rechistar y olvidan que deberían hacer fuerza para reivindicar lo que es de justicia para una zona bastante castigada en cuanto a inversiones de calado se refiere.

Mucho se habla de la puerta de acceso al paraíso asturiano, pero la entrada por la vertiente leonesa, sinceramente, señorías, da miedo. Creo razonable que se miren las prioridades de la comunidad autónoma cada vez que se pide alguna actuación de sumo interés para el principado. Entre esas solicitudes, debería tener su propio peso la histórica carretera del Pontón. Una vía que suele incluirse en todos y cada uno de los programas electorales de las diferentes formaciones políticas cada vez que se avistan comicios, con independencia del ámbito que sea. Eso sí, transcurridas las elecciones, si te vi no me acuerdo. Entretanto, los vecinos de la zona suroriental siguen ninguneados y olvidados. Nadie, ni el Partido Popular, ni el Partido Socialista, pueden decir con absoluta claridad que tuviesen interés en hacer algo destacado en ese angosto vial y así mejorar la comunicación del suroriente de Asturias con León. El tiempo pasa y el problema continúa, para dolor de los conductores que transitan a diario por la zona. No todo se soluciona con echar capas de rodadura sobre la calzada.

No quiero ni pensar los beneficios turísticos que hubiese deparado para el área de influencia de la comarca de los Picos de Europa, y por ende para todo el oriente, contar con una carretera nacional no tercermundista que atrajese flujo hacia estos lares, sobremanera en épocas de temporada baja para el sector. Y eso no es ser visionaria, es la realidad, que es bien distinta para quienes residimos en esa zona interior del área oriental del Principado de Asturias.

Para nada se trata de ejecutar una autovía o una carretera de alta capacidad, sino de adecuar en condiciones un trazado ya de por sí anclado en el tiempo y de vital importancia para el desarrollo de la comarca. Es necesario poner todos de nuestra parte para sacar del túnel esa gran asignatura pendiente en materia viaria para esta zona, como es el acondicionamiento y mejora de la vieja carretera del Pontón.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

A esta moción, el Grupo Popular le ha presentado una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra el señor Sánchez Díaz.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Muchas gracias, presidente.

Señorías, esta es una carretera especialmente sensible en Asturias, en una zona de una tremenda riqueza natural y paisajística. Prácticamente estamos en medio de tres parques de la cornisa: el parque de Redes, el parque de Ponga y el parque de Covadonga, los Picos de Europa, de los que ahora vamos a celebrar su centenario.

En su momento hubo planes, que hoy serían muy poco seguidos. En algún momento se pensó en una salida de Asturias a Castilla y León por el Pontón, que sería una carretera distinta. Hoy esto sería imposible, porque hoy en el estudio medioambiental, en primer lugar, nadie lo aceptaría, y no sería recomendable porque la riqueza turística y medioambiental de esta zona es espectacular y extraordinaria.

Esa es una carretera estrecha; no es una carretera especialmente peligrosa, o sea no hay puntos negros señalados, pero sí es una carretera estrecha, de montaña y en medio de dos parques naturales, con el río Sella allí. Por tanto, cualquier trabajo que se realice va a tener una dificultad significativa, sobre todo medioambiental. Al ser estrecha, hay una parte, la de León, que tiene 6 metros —la parte de Asturias tiene 5 metros—. Y si se ensancha esa carretera, ya se está hablando de otra cosa, ya no se está hablando de una carretera de montaña, de una zona especialmente protegida y de una riqueza espectacular.

Nuestra enmienda va en el sentido de que el ministerio siga trabajando para hacer el mantenimiento: limpiar los arcones, etc. El piso no está especialmente mal, pero que se mantenga permanentemente una vigilancia de seguridad. Pero posiblemente no se pida nunca, a lo mejor no se debe pedir, que sea una carretera de grandes tránsitos y de grandes velocidades, porque aparte de la comunicación entre los pueblos, pequeños pueblos —los rendimientos de la carretera son muy bajos, es decir hay poco tráfico—, es verdad que en verano y en vacaciones tiene un gran atractivo. Pero yo creo que muchas veces lo que busca la gente es precisamente ese atractivo y no que lo desnaturalicemos con una gran carretera, que tampoco es lo que se pide en esta moción.

Nuestra enmienda pide que se siga trabajando para que se mantenga esa carretera, que es estrecha, pero que se mantengan los márgenes absolutamente limpios y desbrozados, de tal suerte que el tránsito

sea seguro. Nunca va a ser un tránsito rápido, porque a esa zona, especialmente la gente de fuera, no se va con prisas, o no se debería ir con prisas. Por eso pedimos que se acepte esta enmienda, que creo que da respuesta a los vecinos: mantener la estabilidad del pavimento y de los márgenes y ver en qué medida se podría ir ensanchando sin ninguna agresión al medioambiente.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para manifestar su aceptación o rechazo, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, señor presidente.

Estoy completamente de acuerdo con el senador Sánchez. Nadie está pidiendo aquí una gran infraestructura, se está pidiendo que se adecúe la carretera, y lo he dicho bien claro. No se trata de ampliarla ni de echar capas de rodadura.

Pero no puedo aceptar la enmienda porque si usted lee la prensa asturiana, que me consta que lo hace, como asturiano que es, sabrá que este verano, no hace tanto, los propios vecinos, que son los más interesados en preservar su medioambiente —efectivamente, estamos en medio de tres parques—, lo que quieren es que se desbroce, que no haya baches y que se tenga cuidado con las piedras que caen a la carretera todos los días. Y eso no está pasando. Por lo tanto, no podemos aceptar la enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Nada más que lo dicho.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, tiene la palabra el señor Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

Mi grupo va a dar apoyo a la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la señora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: El Grupo Parlamentario Vasco se va a abstener.

El señor PRESIDENTE: ¿Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana? (*Pausa*). La senadora Castel no está.

Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos, tiene la palabra la señora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Nosotros apoyaremos esta iniciativa. Entendemos que, por el hecho de que se trate de una carretera de montaña entre pequeñas localidades y que, por tanto, tiene poco tránsito, no puede dejarse de lado, no puede quedar abandonada. Eso es importante para los habitantes de la zona, que tienen que transitar y realizar su vida cotidiana por allí, sintiendo que se juegan la vida. Eso sí, una cosa muy importante a defender y a tratar es que el desfiladero de los Beyos, entre Vega de Pervís y Oseja de Sajambre, atraviesa el Parque Nacional Picos de Europa, que también es lugar de interés comunitario y zona especial de protección para las aves y reserva de la biosfera. Así pues, en tan significativo medio natural no cabe cualquier tipo de actuación, cabe únicamente una que sea del todo respetuosa con los valores naturales que dichas figuras de conservación preservan y, desde luego, solo cabe actuación previa una adecuada evaluación de sus repercusiones sobre la integridad de la Red Natura 2000 y los valores ambientales que llevaron a esa declaración. En ese sentido, con esas reservas va nuestro sí crítico y condicionado.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor PALOMO GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Efectivamente, el tramo de la N-625, para el cual Foro Asturias pide su adecuación —vamos a utilizar este término— está incluido dentro del Parque Nacional Picos de Europa, que está enclavado en tres comunidades autónomas: Asturias, Cantabria y Castilla y León. Dentro de la provincia de León, el parque, que es el más antiguo de España, engloba dos ayuntamientos, dos municipios: Oseja de Sajambre y Posada de Valdeón, con doce núcleos de población. Los habitantes de estos doce pueblos de montaña viven fundamentalmente del turismo y en menor medida de la ganadería, que forma parte del paisaje que después todos vamos a admirar en el parque nacional, y también de alguna industria agroalimentaria, como la fabricación de quesos. Cualquier estrategia para fijar población, para evitar la desertización y para mantener el paisaje espléndido, moderado por la acción humana y por la ganadería, pasa por dar facilidades a los visitantes para que estos no se concentren en unos pocos meses del año.

En 2016, los visitantes al Parque Nacional Picos de Europa fueron más de 2 millones. Sin embargo, solo una mínima parte de los visitantes pasó por la parte leonesa, por la parte habitada. ¿Por qué? Sobre todo por las malas comunicaciones que existen, especialmente desde Asturias, como ha dicho la senadora Domínguez de Posada.

Apoyaremos la moción presentada sin ninguna reserva, porque, como ya se describe en la moción, la carretera N-625 a su paso por el bellissimo desfiladero de los Beyos —valga la redundancia— no reúne las mínimas condiciones de seguridad y de hecho imposibilita el acceso normal a las poblaciones y al parque nacional, tanto a los habitantes como a los visitantes. Los habitantes llevan reclamándolo muchos años.

No reiteraremos los argumentos ya expuestos, pero lo cierto es que esta carretera nacional necesita un proyecto de mejora que la ponga a la altura del siglo XXI, y no puede esperar más tiempo, ni sirve un mantenimiento ordinario, por supuesto, con todas las cautelas que ha expuesto la portavoz del Grupo Podemos, porque estamos dentro de un parque nacional, pero también estamos en una carretera nacional.

Por si acaso, aprovechando que el río Sella pasa por los Beyos, alguien nos vuelve a contar ahora el cuento del malvado Zapatero, responsable de la muerte de Viriato. *(Risas)*. Y si no lo saben, se lo digo yo, les diré que el Ayuntamiento de Oseja de Sajambre, que es el máximo reivindicador de la adecuación de la carretera, está gobernado por el Partido Popular. Por tanto, no creo que tenga nada que ver con un relato que ya nos suena a mítico: todos sabemos que toda la culpa es de Zapatero.

Bien, pues por todos esos motivos apoyaremos la moción presentada por Foro Asturias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Sánchez Díaz.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Gracias, señor presidente.

El portavoz del PSOE se equivoca de presidente en este caso. No fue Zapatero el que mató a Viriato ni a Manolete *(Risas)*; ni siquiera el que incumplió prácticamente respecto a las obras de esta carretera. Fue Felipe González, fíjese usted. *(Risas)*. Veo que no se preparó el tema mucho. *(Risas)*. Mire, en el Plan de carreteras 1984/91 viene esta carretera. Usted posiblemente no estaría en política porque sería muy joven, pero es evidente que esta carretera ya estaba en el plan. No se hizo. Pero después, siendo delegado de Gobierno, el señor Trevín, diputado hasta el otro día, dijo: Esa carretera se hará en 2011. Pero tampoco se hizo. ¿Se fija usted de dónde vienen los males? *(Risas)*. Por eso casi acierta en este caso, pero no con los nombres *(Risas)*. Esta carretera en el año 96, gobernando ya el Partido Popular, se arregló por la parte de León, que tiene un tramo más ancho, 1 metro más, tiene 6 metros. En la parte de Asturias no se arregló en esa época, sigue con los 5 metros, y se aumenta ahora la dificultad con las declaraciones de los parques, porque, evidentemente, hubo momentos en que alguien pensó que podía haber una salida del oriente de Asturias hacia León por ahí. Hoy eso sería absolutamente impensable y yo creo que nadie lo quiere por la riqueza medioambiental de la zona.

¿Qué proponemos nosotros? Vamos a seguir limpiando cunetas, desbrozando, manteniendo el pavimento. No hay una especial peligrosidad, eso es cierto, porque no hay puntos negros. Sí habrá, pero aunque la carretera sea más ancha, evidentemente siempre habrá, por lo menos, desprendimientos, como los hay en muchas carreteras, especialmente en la zona de Picos de Europa y en algunos senderos importantes, como la Ruta del Cares, desgraciadamente con bastantes muertos en su historia. Pero son zonas que tienen una riqueza.

La moción inicial decía que con 900 000 euros había bastante, pero el ministerio dice que no, que la obra no se hace con 900 000 euros, que cuesta más de 200 millones de euros. La obra que estamos haciendo es de una envergadura que posiblemente nadie apoyaría hoy. Sí hay que trabajar en esa zona,

sí hay que tenerla limpia, y sí que tiene que tener también condiciones de seguridad, pero evidentemente hubo oportunidades en la época del PSOE que se perdieron, y hoy no podemos recuperarlas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DE CERCANÍAS FERROVIARIO DE LA LÍNEA C2 DE RENFE, ENTRE MADRID Y GUADALAJARA.

(Núm. exp. 661/000478)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Vamos a debatir la última moción. Moción del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para mejorar el funcionamiento del servicio de cercanías ferroviario en la línea C2 de Renfe entre Madrid y Guadalajara.

Tiene la palabra, para la defensa de la misma, la senadora Serrano.

La señora SERRANO MORALES: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías. Lunes, 6 de noviembre de 2017. Los medios de comunicación informan que los más de 200 viajeros de un tren de cercanías de Madrid se han echado las vías a las puertas de Atocha tras un colapso en el servicio provocado por una avería en las instalaciones de la estación. Los usuarios, ante la falta de información de Renfe, y después de permanecer media hora parados y sufrir retrasos de más de una hora, activaron la apertura de puertas y recorrieron a pie los 100 metros que distanciaban el tren de la estación. En total, unos 50 trenes se vieron afectados. Señorías, yo misma viajaba ese día en uno de los trenes; los retrasos me impidieron coger un tren AVE con destino a Valencia con el que enlazaba a continuación; alguna senadora que está aquí, precisamente en esta comisión, conoce este asunto. «Vergonzoso, caótico, lamentable»; así se expresaron en las redes sociales los miles de usuarios afectados. Pero lo más grave de esta situación, señorías, es que sería solo una anécdota si no fuera porque la realidad cotidiana de casi todas las mañanas en el servicio ferroviario de cercanías de Madrid son los andenes repletos de gente por retrasos y averías, y más concretamente en la línea C2, que une Guadalajara con Madrid. Porque señorías, este billete de tren significa mucho para quienes vivimos en Guadalajara. Es mi billete de hoy, idéntico al que utilizan a diario miles de viajeros para desplazarse a Madrid a trabajar, a la Universidad o a realizar gestiones y actividades de ocio. Para nosotros, el tren de cercanías vertebró nuestras vidas y genera riqueza y desarrollo económico y cultural, porque gracias a él muchas empresas eligen ubicarse en nuestro territorio, y muchos estudiantes pueden desplazarse fácilmente a las universidades de Alcalá o de Madrid. Su uso fomenta la movilidad y es esencial para luchar contra el cambio climático.

El tren, la línea C2 de cercanías, es fundamental para Guadalajara y para el corredor del Henares. Por eso es lamentable el deterioro que se está produciendo en ella en los últimos años, y que se agrava cada día. Los retrasos que sufren los trenes son continuos y afectan negativamente a la vida de la gente. Se producen de manera repetida, todos los días de la semana y a lo largo de toda la jornada. Por otra parte, las averías en los trenes son constantes debido a la falta de mantenimiento de la maquinaria y las instalaciones, provocando más irregularidades y retrasos en los servicios. La estampa que nos encontramos los viajeros es ya habitual y cotidiana: anulación de trenes que estaban anunciados —debido a la falta de personal—, averías por escaso mantenimiento, y retrasos continuos por el mal estado de las vías, obligando a los maquinistas a ir más despacio muchos tramos del recorrido, con lo que se acumulan los minutos perdidos y se junta un tren con otro, teniendo que parar alguno de ellos; nefasto sistema de información sobre las incidencias, de manera que el desconocimiento es absoluto entre los viajeros, e incluso —pásmense, señorías— entre el propio personal de Renfe, que se tiene que enterar de lo ocurrido por Twitter; pésima política de comunicación, como se ha producido recientemente con el cambio de horarios de cercanías del 5 de noviembre, provocando desconcierto entre miles de usuarios y trabajadores; estaciones en mal estado; falta de limpieza en los vagones; escaleras mecánicas que llevan muchos meses estropeadas; aglomeraciones en los andenes; caos circulatorio; decadencia absoluta de la estación de Guadalajara, impropia de una capital de provincia; trenes, andenes y estaciones inaccesibilidad, donde las personas se juegan la vida cruzando las vías.

Tengo aquí fotos y es un no parar: las cosas funcionan realmente muy mal, señorías, y no solo lo digo yo como usuaria, y no solo lo dice el Grupo Parlamentario Socialista; hay recientes artículos en prensa sobre

este servicio con títulos como: «El tren de la bruja, salida desde Guadalajara» o «Cercanías, el tren de las averías». Son numerosísimas las reclamaciones de los viajeros a través de Renfe y de los Ayuntamientos; se han hecho peticiones de firmas y hay cientos de mensajes y quejas diarias en las redes sociales. Animo a sus señorías a que eche un vistazo a Twitter; si lo hacen serán conscientes de lo que estoy contando. Y es que un servicio que era modélico, que era referencia en Europa, se ha convertido en un calvario para miles de personas que toman el tren a diario. ¿Y quién es el culpable de esto señorías? Porque algún responsable tendrá que haber, digo yo. ¿Tendrá que ver esto con la drástica reducción presupuestaria del Ministerio de Fomento para el cercanías de Madrid? Los recortes han arruinado el servicio. En Guadalajara y en el corredor del Henares el mal funcionamiento del servicio es ya clamoroso. Se ha creado una plataforma de ayuntamientos de distintos signos políticos, «Recuperar Cercanías C2»; se han presentado mociones en los ayuntamientos de Guadalajara y municipios del corredor, en la diputación y en las Cortes de Castilla-La Mancha, reclamando soluciones al Gobierno, y se han aprobado por unanimidad, con el apoyo del Partido Popular. Hay que hacer algo y pronto, señorías.

Para que nuestra reivindicación no quede en vía muerta, en nombre de los miles de ciudadanos que usan cada día el cercanías, le pedimos al Gobierno que mejore el servicio, especialmente la línea C2, de manera que se acaben los retrasos, se recupere la puntualidad y se aumente la frecuencia y la capacidad de los trenes. También solicitamos en esta moción mejorar las infraestructuras en las estaciones de la línea C2 en materia de seguridad, aparcamiento, iluminación y accesibilidad, sobre todo a los trenes. Queremos que el servicio vuelva a ser modélico, como lo era hace años, uno de los mejores de Europa. Nos apenan los comentarios que se pueden leer todos los días en las redes sociales similares a este: No vayáis nunca entren, que con cercanías de Madrid llegas tarde a todos los sitios.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora VALDENEBRO RODRÍGUEZ: Gracias, presidente, buenas tardes.

Señora Riansares, estamos totalmente de acuerdo en que ahora mismo la línea C2 necesita sustanciales mejoras en la prestación de sus servicios, y también en sus infraestructuras. Es una realidad innegable, que además está afectando al funcionamiento del servicio de cercanías y a sus usuarios, a los viajeros de esta línea, la C2, que anualmente utilizan más de 25 millones de viajeros que merecen un servicio de calidad y que mejore la puntualidad. Por eso, me gustaría, y así se lo hecho saber esta misma tarde, que pudiéramos llegar un acuerdo, pero por desgracia no he visto que su actitud sea la de escuchar y entiendo que la enmienda que presentamos no va a ser atendida, a pesar de que mejora sustancialmente los términos del *petitum* de su moción.

Tal es mi convencimiento en relación con las necesidades de la línea C2, que en el mes de julio, mis compañeros senadores por Guadalajara y yo misma, presentamos en esta Cámara, o dimos registro, a una moción que solicitaba a esta comisión que instara al Gobierno a poner en funcionamiento medidas que mejorasen la prestación de los servicios de esta línea, de la C2. Además, esas medidas son muy concretas, reales y necesarias y, por supuesto, mucho más numerosas que las que usted propone en esta moción. Y esas medidas que proponíamos son las que hemos tomado como marco referencial para formular la enmienda de sustitución que le hemos presentado. Ya nos gustaría que la admitiera, porque en el fondo buscamos lo mismo, buscamos soluciones para Guadalajara y para la zona del corredor del Henares. En definitiva, buscamos soluciones para nuestros vecinos. En primer lugar, como saben, se está llevando a cabo un estudio para actualizar las relaciones ferroviarias y aprobar un nuevo contrato para la prestación de los servicios ferroviarios de cercanías entre la Administración General del Estado y Renfe. ¿Y qué pedimos nosotros? Pues pedimos que se garantice que la demanda actual cuente con los medios personales y materiales adecuados, porque a usted le preocupa, puesto que ha hablado de falta de personal, que se mejoren; sin embargo, nada dicen en el *petitum* de su moción y nosotros sí. También pedimos que se preste especial atención a la línea C2, porque la frecuencia de los trenes en las horas puntas puede ser mejorable, y también la puntualidad. Estamos, por lo tanto, hablando de medios materiales y humanos, de frecuencia y de puntualidad.

Otra cosa que nos preocupa, y que recogemos en nuestra enmienda, es el mantenimiento de la calidad de la línea, porque ha habido, y no queremos que se repitan, cancelaciones en las expediciones de los trenes, y deseamos que viajar sea una experiencia positiva; eso es lo que queremos. Por lo tanto,

pedimos que se incluyan en el nuevo contrato, que entrará en vigor en enero de 2018, estas peticiones que formulamos, además de mecanismos para controlar la calidad del servicio que ha de estar acorde con los parámetros que demanda nuestra sociedad. También pedimos que se sigan implementando medidas que ya se toman y que tienden a reducir las incidencias y a mejorar la puntualidad en los servicios de cercanías. Queremos que se continúen desarrollando las actuaciones necesarias para mejorar la accesibilidad en la línea C2, tanto en las estaciones como en los trenes. Evidentemente, esto iría en función de la disponibilidad de los recursos, pero siempre en los términos que recoge el marco normativo, es decir, la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

En nuestra enmienda hablamos, por lo tanto, de mejorar los medios humanos y materiales, las frecuencias, la puntualidad, la calidad y la accesibilidad, tanto en las estaciones como en los trenes, y que esto se recoja en el nuevo contrato que tiene que entrar en vigor el día 1 de enero de 2018. La enmienda que presentamos mejora sustancialmente la moción que ustedes presentan, y por lo tanto yo le ruego encarecidamente que reconsidere si la va a aceptar o no, porque Guadalajara necesita una solución más ambiciosa que la que usted pide. Porque en la exposición de motivos coincidimos, pero luego, en el *petitum*, usted se ha quedado corta. Por lo tanto, le ruego que reconsidere su postura y que acepte esta enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Turno de aceptación o rechazo de la enmienda. Tiene la palabra la senadora Serrano.

La señora SERRANO MORALES: Muchas gracias, señor presidente.

Señora Valdenebro, no podemos aceptar la enmienda de sustitución que ha presentado el Partido Popular, que ha presentado su Grupo, porque consideramos que no mejora en nada la moción que hemos traído aquí. En ella no figuran compromisos claros y específicos, solo consideraciones generales que no conducen a nada, que son papel mojado y que no se pueden ejecutar. La enmienda habla de prestar especial atención a la línea C2 haciendo una declaración de intenciones y remitiendo a un estudio que están realizando. ¿A qué compromete eso? Creo que a nada en realidad. En la enmienda no se trata de la necesidad de aumentar la capacidad de los trenes en horas punta, que supondría, desde nuestro punto de vista, aliviar las aglomeraciones que se producen en determinados momentos y que tanto afectan al mal funcionamiento del servicio. No hay tampoco en su propuesta compromisos claros con la accesibilidad, en los trenes o en las estaciones, tan preocupante y tan importante, ni con anualidades y presupuestos para abordarla, pues ustedes indican siempre la consabida coletilla de «en función de la disponibilidad de recursos». No se dice, además, nada de la mejora de infraestructuras, iluminación, seguridad ni de la necesidad de aumentar los presupuestos en equipamiento o en materiales que causan la mayoría de las averías que se producen en los trenes.

Señora Valdenebro, si ustedes están de acuerdo conmigo en el mal funcionamiento del servicio de cercanías, como nos ha expresado en esta Comisión, ¿por qué presentan una enmienda de sustitución? Apoyen sin fisuras la moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, y así permitirán, señorías, con su voto, que se apruebe, y podrán mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos de Guadalajara, del corredor del Henares, de Madrid y de todas las personas que utilizan los trenes en sus desplazamientos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

Turno para el Grupo Mixto. Senadora Domínguez de Posada, tiene la palabra.

La señora DOMINGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Solo voy a manifestar nuestro voto afirmativo esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Turno ahora para el Grupo Nacionalista. Señor Bagué Roura, tiene la palabra.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente.

Vamos a dar el voto afirmativo a la moción tal como se ha presentado.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Vasco, Senadora Iparragirre, tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 194

16 de noviembre de 2017

Pág. 28

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Sí, señor presidente.
El Grupo Vasco votará favorablemente a la moción.

El señor PRESIDENTE: Turno ahora para Unidos Podemos. Senadora Garrido, tiene la palabra.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Nuestro grupo votará de manera afirmativa porque entendemos que la moción apuesta por el tren de cercanías, que presta un servicio, como hemos dicho anteriormente, eficaz, y que responde a las necesidades reales de la ciudadanía. En este caso, al igual que otros servicios públicos, también el servicio de cercanías sufrió recortes con la excusa de que el número de viajeros bajaba o era menor. Ahora hemos visto, en los últimos tiempos, que las encuestas nos dicen que hay más viajeros, pero eso no ha significado una mayor inversión; eso supone que falta personal, que hay averías y que al final tenemos un tren de cercanías de una calidad bastante discutible.

Por otro lado, tenemos la privatización del sector ferroviario, que ha condicionado incluso los servicios de obligación pública, porque se han desprovisto una vez más de inversión; por lo tanto, ya es hora de que el tren de cercanías se convierta en algo prioritario, y de que se cuente con recursos económicos que hagan posible un tren de cercanías de calidad y que responda a las necesidades de los ciudadanos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Garrido.

Turno para el Grupo Socialista. La senadora Serrano tiene la palabra.

La señora SERRANO MORALES: Muchas gracias, señor presidente.

El pasado 21 de marzo, día internacional de la poesía, alguien escribió un tweet con el siguiente contenido: La vida es lo que pasa mientras esperas un tren de cercanías en Guadalajara. Ese mismo día, señorías, tuve la oportunidad de formular una pregunta oral en el pleno al ministro de Fomento sobre el mal funcionamiento del servicio de cercanías de Madrid. La respuesta del ministro me sorprendió y me decepcionó al mismo tiempo. La respuesta me sorprendió porque, increíblemente, el señor de la Serna no conocía la realidad del servicio de cercanías de Madrid. No la conocía, porque si la hubiera conocido, si alguna vez hubiera utilizado los trenes de cercanías, no hubiera respondido como lo hizo, aludiendo a una encuesta de calidad de los usuarios antigua, de 2015, que no se sabe quién la elabora ni dónde se publica. Y me decepcionó sinceramente, porque en su respuesta no hubo ni una sola referencia a una posible solución de futuro, del tipo: «Estamos trabajando» o «vamos a trabajar en ello». Por eso, hemos traído hoy esta moción sobre el mismo tema, señorías, para dar a los senadores del Partido Popular una nueva oportunidad de sumarse a ella y solicitar al Gobierno una mejora importante del servicio de cercanías de Renfe, como ya han hecho sus compañeros del Partido Popular en ayuntamientos y diputaciones, y también en las Cortes de Castilla-La Mancha.

Hemos de trabajar juntos para pedir que acaben los retrasos en los viajes, que finalicen las incidencias que se producen todos los días y que se invierta en el mantenimiento de materiales y equipamientos, la principal razón de los retrasos y averías cotidianas en los trenes. Además hay falta de inversiones, menos gastos en personal y empeoramiento del servicio. Lejos del salir del caos, cada vez son mayores las demoras, las averías y las incidencias. A la entrada de la estación de Azuqueca de Henares hay una placa conmemorativa que se puso el 1 de junio de 2009 por el 150 aniversario del primer tren que llegó a la ciudad, en reconocimiento a la importancia del ferrocarril para su desarrollo industrial, comercial y cultural. Pues bien, 150 años más tarde el tren sigue siendo fundamental para la ciudadanía, para quienes por conciencia social utilizan el transporte público, para quienes no disponen de otro medio de transporte y para fomentar su uso entre quienes utilizan el transporte privado. Podemos decir que el tren de cercanías es el tren de la gente a la vista de los miles de usuarios que lo utilizan. Para Guadalajara y su desarrollo es absolutamente fundamental. Les pido, señorías, que seamos una única voz para pedir al Gobierno de España que lleve a cabo la mejora del servicio de cercanías, de forma que vuelva a tener el prestigio que antes tenía desde el punto de vista de la fiabilidad y seguridad, y que lo devuelva a los niveles de calidad de hace unos años. El Gobierno no puede hacer oídos sordos a los problemas que afectan a miles de personas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra la senadora Valdenebro.

La señora VALDENEBRO RODRÍGUEZ: Gracias.

No es cierto que usted quiera ser una única voz. No es verdad. Porque si así fuera, hubiese admitido esta enmienda que le hemos presentado, por el mero hecho de que supera o va más allá de lo que usted pide su moción. Cuando usted se ha explicado, ha añadido detalles que en la moción no vienen; ha hablado de iluminación y de seguridad, y en su moción no piden esas cosas. Se queda muy corta. Y, por eso, yo ya le he explicado en mi anterior intervención que en el mes de julio los senadores por Guadalajara del Partido Popular presentamos una moción a la que nos vamos a aferrar, porque es mucho más ambiciosa, porque pide mucho más de lo que pide usted en esta moción que trae hoy. Por lo tanto, vamos a votar en contra.

Somos conscientes, verdaderamente conscientes, de cuál es la situación y queremos que mejore. De hecho, estamos trabajando para que mejore, nos estamos moviendo para conseguir mejoras; aunque ya hay cosas que están cambiando; por ejemplo, pasos que está dando Renfe. Porque Renfe conoce cuál es la radiografía de la situación, y además es el primer interesado en que el servicio se preste adecuadamente.

¿Qué es, por lo tanto, lo que se está haciendo? Para solucionar, por ejemplo, el tema de la puntualidad, se está analizando la demanda. Se ha puesto en funcionamiento un nuevo plan para mejorar esa puntualidad y programar una oferta de trenes que responda a la demanda de los viajeros. Usted hablaba del día 5 de noviembre. He visto las fotos. Pero no se puede hacer de un caso excepcional la norma. Eso no está bien ni me parece normal. El 5 de noviembre se puso en funcionamiento un nuevo plan de horarios que pretendía mejorar la puntualidad y la frecuencia en las horas punta. Este plan de horarios se anunció con antelación, porque yo misma lo he visto. Yo utilizo habitualmente Twitter, y estaba enterada de que se modificaban los horarios, pero evidentemente la red de cercanías de Madrid es muy extensa, muy compleja, y tendrá que ir haciendo ajustes a medida que vayan implementándose estas modificaciones que van a mejorar sustancialmente las necesidades de los usuarios, no me cabe la menor duda.

Se está también analizando, porque otro aspecto a tener en cuenta son las frecuencias, la demanda que tienen los viajeros para ir adecuando la oferta de las expediciones de los trenes a esas necesidades de servicio que tienen los viajeros, y esto se tiene que recoger en el nuevo contrato que vincula la prestación de servicios con la Administración General del Estado; por eso, en la enmienda que yo le he presentado, que parte de la moción aquella que presentamos en julio, pedimos que estas cuestiones se tengan en cuenta de cara al nuevo contrato que entrará en vigor, insisto, el 1 de enero de 2018.

En cuanto a las condiciones de accesibilidad de la línea C2, usted sabe porque es usuaria de cercanías —yo lo he sido durante muchísimos años— que las paradas son muy cortitas y que hay frecuencia en los trenes. Para que haya accesibilidad se tienen que hacer accesibles las estaciones, los andenes y los elementos rodados, que son los trenes. Me llama mucho la atención, porque usted es usuaria, que proponga en su petitum que, para que viajen más viajeros, se utilicen trenes de dos plantas y que, al mismo tiempo, pida accesibilidad cuando sabe perfectamente que los trenes de dos plantas están siendo retirados porque no cumplen con las medidas de accesibilidad, porque no son accesibles. Me choca entonces mucho que pida que en las horas punta haya más trenes de dos plantas y que, a reglón seguido, pida usted mejoras en la accesibilidad, pues no lo entiendo. Porque, como le decía, se están sustituyendo los trenes de dos plantas, los del modelo de la serie 450, por los de última generación, que son los trenes Civia. ¿Y qué es lo que sucede? Que se tienen que ir implementando y renovando todos los trenes y sustituyendo los 450 por los Civia. Y en lo que nos afecta a la línea C2, que es la de Guadalajara, la del corredor de Henares, en estos momentos, estos trenes, los Civia, circulan solamente hasta Alcalá de Henares. Ya quisiéramos que llegaran a Guadalajara, pero van a llegar. ¿Cuándo van a llegar? Ahora mismo se están haciendo obras en las estaciones de Alcalá de Henares, Alcalá de Henares Universidad y Meco; se trabaja en el recrecido de andenes; cuando la obra esté terminada, estos trenes podrán llegar hasta Guadalajara, que es lo que nosotros queremos; y cuando lleguen vamos a mejorar la puntualidad y también la accesibilidad.

Hay que sustituir —coincido con usted y ojala lo consigamos pronto— toda la red de trenes que tenemos ahora por los Civia. Cuando esto se logre se podrá fijar ese horario con los vagones o los trenes accesibles; pero en tanto en cuanto no estén todos renovados no se puede hacer; lo que sí que se puede hacer, porque ya se está valorando y estoy convencida de que va a ser una realidad en breve, es anunciar por megafonía cuando tenemos un tren que sí es accesible; eso será una realidad, estoy convencida, en breve.

Por último, existe, en lo tocante a la accesibilidad de las estaciones, un plan que ya está en marcha y lo estamos viendo en Alcalá y en Meco. En estas estaciones se están adecuando los andenes, instalando ascensores, escaleras mecánicas, etcétera. En definitiva, lo que se pretende con este plan es dar

cumplimiento a la ley que protege los derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social, y por eso nosotros pedíamos que se continuase con las actuaciones necesarias para mejorar la accesibilidad en esta línea.

Coincidimos, vuelvo a insistir —y ya termino—, con el análisis que se ha hecho de la situación, en tanto en cuanto es necesario devolverle la calidad que siempre ha tenido el servicio de cercanías, así como responder a una serie de necesidades que tenemos los viajeros de la línea C2, pero, evidentemente, lo que se pide se queda corto; nosotros pedimos más medios materiales y humanos; y no entendemos por qué, si usted critica la falta de personal, no pide mejoras en los recursos humanos; no entendemos, si usted dice que hay falta de mantenimiento, que no pida nada al respecto. Nosotros queremos una mayor calidad y, por lo tanto, que se mantengan los estándares de calidad que venían siendo un distintivo en el servicio de cercanías. Pedimos, por eso, mejor puntualidad o mayor puntualidad, frecuencia y accesibilidad en las infraestructuras, en las estaciones y también en los trenes. Por lo tanto, como lo que nosotros pretendemos y proponemos mejora sustancialmente su moción, como somos mucho más ambiciosos y queremos que además estas propuestas se plasmen en el nuevo contrato que tiene que regular la vinculación de Renfe con la Administración General del Estado, nos vamos a esperar a nuestra moción, que se debatirá en esta misma comisión, y de momento votamos en contra de la suya. Lamentamos que no haya tenido a bien admitir lo que nosotros le hemos propuesto. Más adelante podremos sacar adelante nuestras peticiones y, entre tanto, seguiremos trabajando para que el servicio de cercanías de la C2 mejore.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Habiendo terminado de debatir las seis mociones, vamos a votarlas en el orden de la convocatoria, no en el orden de debate.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA CONCRECIÓN DE UN CONVENIO DE COLABORACIÓN INTERADMINISTRATIVA PARA LA ELIMINACIÓN DEL PASO A NIVEL SITUADO EN LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE FLAÇA (GIRONA). (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000140)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA PARTIT DEMÒCRATA (PDECAT-CDC)-
AGRUPACIÓN HERREÑA INDEPENDIENTE-COALICIÓN CANARIA (AHI/CC-PNC)

El señor PRESIDENTE: En primer lugar, votamos la moción del Grupo Parlamentario Nacionalista por la que se insta al Gobierno a la concreción de un convenio de colaboración interadministrativa para la eliminación del paso a nivel en la estación ferroviaria de Flaça. La votamos con la enmienda del Grupo Parlamentario, que fue aceptada por el proponente.

Efectuada la votación, fue aprobada por 25 votos a favor.

El señor PRESIDENTE: Ha sido aprobada por unanimidad.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO DE CERCANÍAS FERROVIARIO DE LA LÍNEA C2 DE RENFE, ENTRE MADRID Y GUADALAJARA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000478)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para mejorar el funcionamiento del servicio de cercanías de la línea C2 de Renfe, entre Madrid y Guadalajara. La votamos en sus términos.

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

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCLUIR EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018 LA INVERSIÓN PÚBLICA COMPROMETIDA PARA LA PACIFICACIÓN DE LA ANTIGUA CARRETERA NACIONAL N-II A SU PASO POR LA COMARCA DEL MARESME, EN LA PROVINCIA DE BARCELONA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000527)

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

El señor PRESIDENTE: Vamos con la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Común Podem-En Marea, para instar al Gobierno a que en el año 2018 se incluya en los presupuestos la inversión pública comprometida para la pacificación de la antigua carretera N-II a su paso por la comarca del Maresme. Todos los grupos políticos han firmado una transacción, pero se vota la moción en sus términos iniciales. (*Protestas*).

Perdón, señorías, no me he explicado bien y les he liado: votamos el texto transaccionado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 8; en contra, 15; abstenciones, 2.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE SORIA. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000531)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Votación de la moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a la mejora de las infraestructuras en Soria. La votamos en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 9; en contra, 15; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS PASOS A NIVEL, IMPULSANDO EL DESARROLLO DEL PLAN DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL PUESTO EN MARCHA EN EL AÑO 2016. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000619)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Votación de la moción del Grupo Parlamentario Popular por la que se insta al Gobierno a mejorar la seguridad en los pasos a nivel. La votamos en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 24; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA REALIZACIÓN DE OBRAS DE MEJORA EN EL TRAMO DE LA CARRETERA NACIONAL N-625 A SU PASO POR EL DESFILADERO DE LOS BEYOS, ENTRE VEGA DE PERVÍS (ASTURIAS) Y OSEJA DE SAJAMBRE (LEÓN). (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000714)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Votamos la moción del Grupo Parlamentario Mixto por la que se insta al Gobierno a la realización de obras de mejora en el tramo de la N-625 a su paso por el desfiladero de los Beyos, entre Vega de Pervís y Oseja de Sajambre.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 194

16 de noviembre de 2017

Pág. 32

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 9; en contra, 15; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Señorías, muchas gracias.
Se levanta la sesión.

Eran las dieciocho horas y cuarenta minutos.