



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 206

14 de diciembre de 2017

Pág. 1

## COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el jueves, 14 de diciembre de 2017

### ORDEN DEL DÍA

#### TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

##### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la licitación de nuevos contratos del tramo del Corredor Mediterráneo litoral.  
(Núm. exp. 681/001374)  
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

#### TRAMITACIÓN AGRUPADA

##### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las actuaciones en el aeropuerto de Reus (Tarragona) sin la presencia del personal de Aena, S. A. encargado de activar, gestionar y ejecutar el plan de autoprotección, así como las medidas previstas al respecto.  
(Núm. exp. 681/001379)  
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPER)
- Pregunta sobre las medidas de control o fiscalización llevadas a cabo para garantizar la seguridad en el aeropuerto de Reus (Tarragona).  
(Núm. exp. 681/001380)  
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

#### TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

##### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la previsión diaria de viajeros que hizo Aena, S. A. para los días 29 de abril a 1 de mayo de 2017 en el aeropuerto de El Prat, en Barcelona, para que se produjese una situación de caos y aglomeraciones.  
(Núm. exp. 681/001173)  
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el calendario previsto por el Gobierno para el desarrollo del proyecto de soterramiento del tramo de la línea férrea convencional comprendido entre Vallbona d'Anoia y Montcada i Reixac (Barcelona).  
(Núm. exp. 681/001178)  
Autores: BAGUÉ ROURA, JOAN (GPN) y CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el proyecto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de renovación de la línea ferroviaria entre A Coruña y Ferrol, recogido en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.  
(Núm. exp. 681/001214)  
Autores: MATO ESCALONA, ÁNGEL MANUEL (GPS); GARCÍA MAÑÁ, LUIS MANUEL (GPS); POSE MESURA, MODESTO (GPS); VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS) y DELGADO JIMÉNEZ, DAVID (GPS)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la situación en que se encuentran las remodelaciones de los enlaces en la carretera FE-14 a su paso por el municipio de Ferrol (A Coruña).  
(Núm. exp. 681/001383)  
Autores: MATO ESCALONA, ÁNGEL MANUEL (GPS); GARCÍA MAÑÁ, LUIS MANUEL (GPS); POSE MESURA, MODESTO (GPS) y VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS)

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los motivos de los fallos de seguridad y las previsiones existentes con respecto a la mejora de la línea ferroviaria C-3, entre Bilbao y Orduña (Bizkaia).  
(Núm. exp. 681/001249)  
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno para subsanar los problemas de inseguridad que provocan los fallos de las barreras del paso a nivel del barrio de El Kalero en Basauri (Bizkaia).  
(Núm. exp. 681/001297)  
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Pregunta sobre las averías que se han producido en los últimos cinco años en los pasos a nivel de Bizkaia, con indicación de sus motivos, fechas y pasos en que se produjeron.  
(Núm. exp. 681/001389)  
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Pregunta sobre las averías que se han producido en los últimos cinco años en los pasos a nivel de Gipuzkoa, con indicación de sus motivos, fechas y pasos en que se produjeron.  
(Núm. exp. 681/001392)  
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 206

14 de diciembre de 2017

Pág. 3

- Pregunta sobre las averías que se han producido en los últimos cinco años en los pasos a nivel de la Comunidad Foral de Navarra, con indicación de sus motivos, fechas y pasos en que se produjeron.

(Núm. exp. 681/001393)

Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

- Pregunta sobre las averías que se han producido en los últimos cinco años en los pasos a nivel de Araba/Álava, con indicación de sus motivos, fechas y pasos en que se produjeron.

(Núm. exp. 681/001394)

Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el posicionamiento del Gobierno con respecto al proyecto de reforma de la plaza del Grano de León, la cual forma parte del Camino de Santiago, declarado Patrimonio de la Humanidad.

(Núm. exp. 681/000297)

Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el resultado y la valoración que hace el Gobierno en relación con el número de viviendas públicas en alquiler que se han promovido con las ayudas previstas en el Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016.

(Núm. exp. 681/000421)

Autor: GARRIDO GUTIÉRREZ, MARÍA PILAR (GPPD)

- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para favorecer el acceso a la vivienda de los jóvenes.

(Núm. exp. 681/000426)

Autor: GARRIDO GUTIÉRREZ, MARÍA PILAR (GPPD)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los plazos de ejecución de obras previstos por el Gobierno para la supresión de los pasos a nivel de Pozo Estrecho, Los Mateos y Alumbres, en el municipio de Cartagena (Murcia).

(Núm. exp. 681/000431)

Autor: OÑATE MARÍN, FRANCISCO JAVIER (GPS)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los avances realizados en las obras del nuevo acceso sur viario al puerto de Gandia (Valencia/València).

(Núm. exp. 681/000949)

Autor: CLEMENTE OLIVERT, ANTONIO ÁNGEL (GPP)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los avances producidos en las obras de conversión en autovía de la carretera SG-20, en la provincia de Segovia.  
(Núm. exp. 681/000955)  
Autor: SANZ JERÓNIMO, PALOMA INÉS (GPP)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las características de las obras de recuperación de la Casa de los Grifos, en Alcalá de Henares (Madrid).  
(Núm. exp. 681/000956)  
Autor: SOLER-ESPIAUBA GALLO, JUAN (GPP)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las actuaciones previstas en la autovía A-5, en el entorno de Móstoles (Madrid).  
(Núm. exp. 681/000957)  
Autor: SOLER-ESPIAUBA GALLO, JUAN (GPP)

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las propuestas del Gobierno para la protección, conservación y rehabilitación del Castillo de Monteagudo, en Murcia.  
(Núm. exp. 681/001127)  
Autor: SOTO BURILLO, JUAN LUIS (GPS)
  - Pregunta sobre el estado en el que se encuentra el Plan Director del Castillo de Monteagudo, en Murcia.  
(Núm. exp. 681/001128)  
Autor: SOTO BURILLO, JUAN LUIS (GPS)
-

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

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías.

En primer lugar, vamos a aprobar el acta de la sesión del día 16 de noviembre de 2017.

¿Podemos aprobarla por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada.

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

#### — PREGUNTA SOBRE LA LICITACIÓN DE NUEVOS CONTRATOS DEL TRAMO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO LITORAL.

(Núm. exp. 681/001374)

AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

El señor PRESIDENTE: Damos la bienvenida al secretario de Estado a esta comisión para contestar en nombre del Gobierno a las preguntas formuladas de manera escrita y reconvertidas en preguntas orales y a las preguntas orales directas.

El secretario de Estado contestará de manera agrupada a alguna de ellas, como luego explicaremos, y para cada pregunta tienen en total quince minutos, que habrá que repartir entre la pregunta, la contestación del secretario de Estado, la réplica y la réplica. Vamos a procurar ceñirnos a esos quince minutos en total por pregunta.

En primer lugar, como tramitación individual, comenzamos con la pregunta de doña Laura Castel Fort, sobre la licitación de nuevos contratos del tramo del corredor mediterráneo litoral.

Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Gracias, secretario de Estado, por venir a contestar estas preguntas.

Su departamento ya nos ha contestado, pero mantuve viva esta pregunta porque yo hacía referencia a los tramos del corredor mediterráneo litoral, pues habían anunciado que dejaban en suspensión unos contratos y los volvían a licitar. Por eso, le pedía la relación de estos contratos, la causa de la suspensión y el momento de su tramitación.

Sin embargo, la respuesta se ceñía al tramo entre Murcia y Almería. Por este motivo mantengo viva la pregunta, pues tengo entendido —según nos trasladó literalmente el ministro el día 10 de abril a los representantes de la Taula Estratègica del Corredor Mediterrani, en el centro cultural Blanquerna, donde también estaba usted presente— que la falta de capacidad administrativa es la causa del retraso del corredor mediterráneo; problemas técnicos y limitaciones en la tramitación administrativa. Y dado que el ministro anunció estas como las causas del retraso del corredor mediterráneo y teniendo en cuenta que se han producido modificaciones, sobre todo en el trazado del corredor entre Vandellós y Tarragona, donde ha habido diferentes cambios de opinión, mantengo la pregunta.

Primero, el proyecto era el desdoblamiento en ancho internacional; luego, con la ministra Pastor, se pasó al tercer carril, y la última modificación, con el ministro de la Serna, parece ser el ancho internacional. Dados estos cambios de opinión, y aunque sí me interesa el tramo Murcia-Almería —pues sé que es complicado y está sin conexión y, por tanto, es necesario que se haga, pues si no funciona en este tramo, tampoco funcionará más arriba—, me gustaría que se ceñiera al tramo que pasa por Cataluña, sobre todo teniendo en cuenta estos cambios de modificación de los proyectos.

En la última visita a la estación de Cambrils, en junio de 2017 —no sé si usted también estaba—, el ministro señaló nuevas modificaciones en el proyecto. La Camp Tarragona pasaba a ser la estación central, puesto que tiene 900 000 viajeros al año y, en cambio, Tarragona ciudad parece que se queda con mercancías y cercanías. Aun así, los viajeros de larga distancia que pasan por Tarragona ciudad son 865 000, por lo que la diferencia con la estación central no es mucha. También anunció que desaparecería la estación central intermodal, la que está al sur del aeropuerto de Reus, que estaba programada con ocho vías de ancho internacional.

Debido a todos estos cambios, si fuera tan amable, me gustaría que me explicara qué modificaciones ha habido y qué nuevos contratos se han licitado.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDAS (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, centrándome en la rama litoral del corredor a la que se refiere, quiero insistir en el carácter prioritario desde todas las perspectivas, política, económica y social para este Gobierno, así como incidir en que allí se centra el 48 % de la población, un 44 % del producto interior bruto y se genera la mitad del tráfico de mercancías.

El corredor mediterráneo litoral, en su concepción actual, supone una inversión aproximada de alrededor de 22 000 millones de euros, de los que, hasta la fecha, se han ejecutado 14 000 millones. Todas las actuaciones del corredor están programadas y cuentan con los recursos técnicos y económicos necesarios para su correcto desarrollo.

La situación actual es la siguiente, por hacer un repaso. El tramo entre frontera francesa y Barcelona está en servicio desde enero de 2013, lo que posibilitó los servicios internacionales de alta velocidad entre España y Francia. Además, en septiembre de 2012, se puso en servicio el acceso provisional al puerto de Barcelona en ancho estándar y se sigue avanzando para desarrollar el nuevo acceso ferroviario.

En el siguiente tramo, desde Barcelona a Tarragona, para viajeros el corredor está en servicio desde 2008, y para mercancías en ancho estándar estamos actuando en el tramo Castellbisbal-Vilaseca. Entre Castellbisbal y Martorell, después de un proceso de rescisión del contrato, se está redactando el nuevo proyecto para licitación de las obras. En los otros dos subtramos, de Martorell a Vilaseca, se han tramitado los correspondientes modificados y se ha autorizado la continuidad provisional de las obras.

En el tramo entre Tarragona y Vandellós, hemos adelantado el plazo de finalización de las obras y vamos a acabarlas este año. A partir de entonces comenzará el periodo de circulación en pruebas. Entre Vandellós y Castellón, se ejecutará el cambio de ancho sobre la plataforma existente. Se están redactando los proyectos para acometer el cambio de ancho previsto en 2020.

Entre Castellón y Valencia, y tras haber finalizado las obras, se encuentra actualmente en fase de pruebas la adecuación al ancho estándar, mediante la instalación del tercer carril en una de las vías, y ya trabajamos en la segunda fase, que contempla la implantación del tercer carril en la otra vía.

Además, y ante el potencial incremento de tráfico de mercancías y viajeros que se prevé, gracias a las actuaciones que se están desarrollando se ha proyectado la construcción de un nuevo trazado de ancho internacional entre Valencia y Castellón. El contrato para la redacción del estudio informativo se licitó el pasado mes de septiembre.

Por otro lado, y en el mismo entorno del corredor, dentro del Plan para la mejora de los accesos ferroviarios a los puertos, en los próximos años acometeremos inversiones en el puerto de Castellón, en el de Sagunto y en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza.

Retomando el desarrollo del corredor a partir de Valencia, el tramo entre Valencia y nudo de La Encina en ancho estándar está en un grado de ejecución del 83 %. Desde La Encina a Monforte del Cid y Alicante, el tramo está en servicio desde junio de 2013, como parte de la línea de alta velocidad entre Albacete y Alicante. A partir de Monforte del Cid está prevista una plataforma para vía doble hasta Murcia. Actualmente el grado de ejecución de la actuación es del 89 %.

En el tramo entre Murcia y Cartagena estamos ultimando los trámites para licitar los proyectos de implantación de ancho estándar mediante el tercer carril, así como la electrificación de la línea actual. Continuamos avanzando en el tramo Murcia-Almería, donde, como saben, están finalizadas las obras de plataforma en algunos tramos y estamos redactando los proyectos de los restantes.

En el tramo entre Almería y Granada estamos realizando un planteamiento integral para conseguir una reducción de tiempos, con un presupuesto total de unos 360 millones de euros.

Entre Granada y Antequera ya hemos iniciado la fase de pruebas en la vía principal, y entre Antequera y Algeciras también estamos acometiendo actuaciones de renovación de vía, así como de las instalaciones de seguridad. Además, se está tramitando la contratación de redacción de los proyectos para la electrificación de los tramos Bobadilla-Ronda y Ronda-Algeciras.

En definitiva, señoría, el corredor mediterráneo es, y así se ha dicho, un proyecto prioritario, y seguiremos trabajando para que sea una realidad lo antes posible.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.  
Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Señor secretario de Estado gracias por la relación de obras en ejecución. De todas maneras, ciñéndonos al tema, vuelvo a lo mismo: de los tramos catalanes, específicamente, qué contratos se han rescindido y se han vuelto a licitar, y si no se han vuelto a licitar si se están redactando los pliegos o qué.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Insisto en que en el único tramo donde se han planteado dificultades es entre Castellbisbal y Vilaseca. Entre Castellbisbal y Martorell ha habido que rescindir el contrato y se está redactando el nuevo proyecto de licitación de las obras.

En los otros dos subtramos entre Martorell y Vilaseca se han tramitado ya los correspondientes modificados y están en una situación de continuidad provisional de las obras.

En todos los demás tramos, Tarragona-Vandellòs, se ha adelantado el plazo de finalización, y en cuanto a Vandellòs-Castellón pasamos al otro límite provincial y me remito a lo ya comentado.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES EN EL AEROPUERTO DE REUS (TARRAGONA) SIN LA PRESENCIA DEL PERSONAL DE AENA, S. A. ENCARGADO DE ACTIVAR, GESTIONAR Y EJECUTAR EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN, ASÍ COMO LAS MEDIDAS PREVISTAS AL RESPECTO.

(Núm. exp. 681/001379)

AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS DE CONTROL O FISCALIZACIÓN LLEVADAS A CABO PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO DE REUS (TARRAGONA).

(Núm. exp. 681/001380)

AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

El señor PRESIDENTE: Las siguientes preguntas agrupadas de la senadora Castel son sobre las actuaciones en el aeropuerto de Reus sin la presencia del personal de AENA encargado de activar, gestionar y ejecutar el plan de autoprotección, así como sobre las medidas previstas al respecto, y sobre las medidas de control y fiscalización llevadas a cabo para garantizar la seguridad en el aeropuerto de Reus.

Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

En la primera pregunta damos a entender que la dirección de AENA autoriza en el aeropuerto de Reus el movimiento de pasajeros y la facturación de equipajes sin la presencia del personal de AENA encargado de activar y ejecutar el plan de autoprotección. El 90 % del personal que tiene funciones en estos planes para casos de incendio, inundación, derrumbe o amenaza de bomba se encontraría ausente, y esta situación que se produjo durante 2016 se sigue produciendo durante 2017. Incluso se realizó una pregunta el pasado septiembre de 2016 a la dirección de AENA, pero sigue sin respuesta a día de hoy. Estamos preocupados por esto.

Al pedir la conversión a pregunta oral, al cabo de dos días llegó la respuesta por escrito, y la respuesta que ustedes nos dieron era que Reus dispone de un plan de autoprotección aprobado en el que se describen las actuaciones a realizar y la forma en la que se debe gestionar la incidencia. Pero estas actuaciones y la forma de gestionar el plan no se pueden llevar a cabo porque no está el personal que lo debe hacer. Digamos que estamos en un bucle.

También nos dicen que está registrado electrónicamente en la plataforma Hermes, por tanto, va refrendado por la Dirección General de Protección Civil, pero, a día de hoy, no consta que este plan



realmente esté validado por la Generalitat. También nos contestan que todo el personal que trabaja en el aeropuerto ha recibido formación, esto puede ser verdad, pero el grueso del personal que debe implementar el plan no se encuentra siempre.

Nos hablan también de que corresponde a la Policía Nacional velar por la seguridad interior. Nosotros esto no lo cuestionamos. De hecho, el plan de autoprotección no cuestiona la seguridad interior desde el punto de vista de la seguridad policial, porque el plan, al fin y al cabo, lo que prevé son acciones a realizar encaminadas a proteger a los usuarios en caso de una emergencia. Nos dicen que no les han constado estas supuestas irregularidades mencionadas, pero los planes de autoprotección se incumplen y un ejemplo es el Madrid Arena. De hecho, solo con el incremento de trece personas más para cubrir este horario o incrementar el horario operativo de 6 a 2, se cubrirían estas incidencias. El resto de aeropuertos con el mismo horario tienen cinco equipos; en cambio, el aeropuerto de Reus tiene cuatro. Nosotros instaríamos a que incrementaran el personal. Además, esto de que no hay constancia de las irregularidades no es cierto, porque en los aeropuertos todo queda registrado y hay apertura de mostradores a las 6:30 de la mañana, cuando el centro de coordinación aeroportuaria está cerrado y el encargado de gestionar el plan solo está operativo a partir de las 8; los bomberos tampoco están hasta las 8 y los agentes de la terminal tampoco. Esto por un lado.

La segunda pregunta habla de los servicios mínimos. Nosotros le planteábamos que en una resolución del Ministerio de Fomento de 2013 se establecían las condiciones mínimas de seguridad y el personal mínimo para cubrirlos. Nuestra denuncia es que no se cumplen los servicios mínimos. Nos contestan que esta resolución del ministerio es con motivo de una huelga y no tiene ninguna relación con la operativa de hoy. Esta resolución impone el personal mínimo para que la instalación opere con la mínima seguridad. Si operamos por debajo de los servicios mínimos decretados, tenemos un problemón, teniendo en cuenta que las resoluciones son de 2013, cuando había 971 000 pasajeros y a día de hoy tenemos más de un millón, con lo cual hay más pasajeros y se está por debajo de los servicios mínimos.

También nos han dicho que la plantilla es la adecuada para la demanda de vuelos. En el año 2016 hubo muchos servicios que quedaron descubiertos, veintiocho servicios descubiertos en balizamiento y suministro eléctrico, teniendo en cuenta que en este tipo de actuaciones con trabajos de alta tensión la normativa dice que, como mínimo, tiene que haber dos personas y no había ni una; veintiocho veces, veintiocho servicios, cuarenta y tres jornadas no ha habido agente de terminal; dos jornadas no ha habido servicio de pista y plataforma. En fin, son muchas las veces que se incumple la certificación.

Usted dice que está certificado, pero se incumple. Es como si yo tengo el carné de conducir, pero incumplo la normativa. Tendré la certificación, pero no cumplo. Nos dicen que cumplen con la adecuación de recursos, y esto no es cierto. Tengo un listado de servicios en los que se ha operado por debajo de los servicios mínimos decretados; ha habido una denuncia a AESA por la reducción de seguridad por falta de personal. Por todo esto, me gustaría que nos diera una respuesta.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en el Aeropuerto de Reus no se realiza ninguna operación aeronáutica sin que esté presente el personal de AENA. Si bien, para facilitar el vuelo, se llevan a cabo actividades complementarias que son realizadas en presencia del personal de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado o de empresas colaboradoras de AENA.

Para garantizar en todo momento la seguridad de las personas e instalaciones, el Aeropuerto de Reus dispone de un Plan de autoprotección vigente, que ha sido aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como parte de la certificación del aeropuerto realizada por este organismo en 2015. En este plan se describen las actuaciones a realizar en caso de que se produzca una emergencia y la forma en la que se debe gestionar la incidencia.

El Plan de autoprotección fue también refrendado en esa misma fecha por la Dirección General de Protección Civil de la Generalitat de Catalunya, realizando AENA, con fecha 21 de febrero de 2017, su registro electrónico en la plataforma Hermes de la Generalitat para confirmar su homologación. Todo el personal que trabaja en el aeropuerto, tanto de AENA como de las empresas externas, ha recibido formación en la materia y es conocedor de la existencia del Plan de autoprotección del aeropuerto, que, además, está disponible en el buzón electrónico dentro del apartado de seguridad.



Por otro lado, les indico que AENA cumple en todo momento con las medidas de seguridad preceptivas, de acuerdo con la legislación vigente. El pasado 5 de abril de 2016, el Aeropuerto de Reus obtuvo el certificado que otorga AESA sobre la base del nuevo Reglamento Europeo 139/2014, una vez que se verificó el cumplimiento de los requisitos técnicos de diseño y operación establecidos para el conjunto de sus infraestructuras y equipos, lo que certifica su correcto funcionamiento y organización.

Quiero destacar, además, que el Aeropuerto de Reus fue el cuarto aeropuerto en España certificado por AESA de acuerdo con este nuevo reglamento, que da uniformidad a los aspectos técnicos y documentales a nivel europeo y amplía los requisitos exigidos a los gestores de los aeropuertos, en ámbitos como la competencia del personal, la adecuación de recursos y las garantías de solvencia técnica y financiera.

Por tanto, este certificado sitúa a las instalaciones del Aeropuerto de Reus en el primer nivel de los estándares internacionales de seguridad, una vez acreditada la aptitud, tanto de la infraestructura como del gestor aeroportuario, para garantizar la seguridad de las operaciones y de las aeronaves.

Adicionalmente, les indico que la agencia ha realizado una actuación inspectora de control normativo en el Aeropuerto de Reus, de conformidad con la Ley 21/2003, de seguridad aérea, modificada por la Ley 1/2011, y con el Reglamento de Inspección Aeronáutica, aprobado por el Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, así como un seguimiento de la propia certificación que ha permitido verificar el cumplimiento de los requisitos técnicos de diseño y operación y los compromisos adquiridos durante el proceso de certificación.

En cuanto a la seguridad general del aeropuerto, les indico que son las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, dependientes del Ministerio de Interior, las que velan por ella. AENA, como gestor aeroportuario, colabora con dichas fuerzas en los términos previstos en la legislación vigente. A estos efectos, en cada aeropuerto existe un comité local de seguridad, del que forman parte Policía Nacional, Guardia Civil y, en su caso, las policías autonómicas. En dichos comités, se coordina y gestiona la adopción de las medidas de seguridad adecuadas para el cumplimiento de las distintas normativas de seguridad o el establecimiento de medidas extraordinarias ante situaciones excepcionales, garantizándose de esta forma unos niveles adecuados de seguridad en los aeropuertos de la red.

Por todo ello, cabe concluir que se ofrece a los usuarios del Aeropuerto de Reus toda la seguridad que establece la legislación vigente y, de ningún modo, el aeropuerto está desprotegido.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, secretario de Estado.  
Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

¿Qué quiere que le diga? No es cierto lo que dice porque falta personal. De hecho, el Plan estratégico de navegación aérea identifica, entre sus ocho retos, el de la seguridad; y el Plan de vuelo 2020 pretende incrementar los niveles de seguridad en tres planos: seguridad operacional, seguridad física y prevención de riesgos laborales. Pues bien, es que no los cumplen. Usted dirá que tiene la certificación, pero es que el Aeropuerto de Reus no lo cumple por falta de personal. Con la crisis, se ha reducido y no han vuelto a reponer. No hay controladores, por ejemplo, para dar servicio de vuelos a hospitales para llevar a cabo trasplantes de corazón, siendo una zona en la que se producen muchas operaciones de este tipo. A veces, se han tenido que desviar vuelos a Barcelona.

Se trata de un aeropuerto que está saturado, no solo en la zona de los pasaportes —que puede ser o no de su competencia— sino también en la recogida de maletas. Aquí le muestro unas fotos de pasajeros que recorren la distancia desde los estacionamientos hasta la terminal a 40 grados al sol, para que luego hable usted de seguridad. Usted a lo mejor no lo ve desde allí. Si quiere, luego se lo enseñó. Aquí, seguridad, ninguna. En estas fotos puede ver cómo en la cinta de recogida de equipajes está todo tirado, la cola de pasajeros que se forma fuera de la terminal para la recogida de equipajes, etcétera.

Esto se podría solucionar entrando un equipo más. Es lo que correspondería por el tipo de aeropuerto, el grupo 2. Reus ha pasado de ser el primero del grupo 2 al octavo; además, es el único que no tiene mercancías, y tiene los terrenos expropiados para hacer la terminal.

Por tanto, nos gustaría que hubiera un compromiso por su parte para incrementar el personal. Ha habido denuncias. No lo nieguen.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señorita.  
Tiene la palabra, secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, la gestión del Aeropuerto de Reus y la organización de los recursos humanos con que cuenta el aeropuerto se realiza teniendo en cuenta la demanda de tráfico, las necesidades operativas y los requerimientos de seguridad, todo ello, en cumplimiento de la normativa en vigor que resulta de aplicación. Y en cuanto a la plantilla del aeropuerto, le diré que es la adecuada para atender la demanda de vuelos existentes en esta infraestructura, así como para prestar el servicio necesario en los términos de calidad y de seguridad requeridos.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE LA PREVISIÓN DIARIA DE VIAJEROS QUE HIZO AENA, S. A. PARA LOS DÍAS 29 DE ABRIL A 1 DE MAYO DE 2017 EN EL AEROPUERTO DE EL PRAT, EN BARCELONA, PARA QUE SE PRODUJERE UNA SITUACIÓN DE CAOS Y AGLOMERACIONES.

(Núm. exp. 681/001173)

AUTOR: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)

- PREGUNTA SOBRE EL CALENDARIO PREVISTO POR EL GOBIERNO PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO DE SOTERRAMIENTO DEL TRAMO DE LA LÍNEA FÉRREA CONVENCIONAL COMPRENDIDO ENTRE VALLBONA D'ANOIA Y MONTCADA I REIXAC (BARCELONA).

(Núm. exp. 681/001178)

AUTORES: BAGUÉ ROURA, JOAN (GPN) Y CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN)

El señor PRESIDENTE: Las preguntas de los senadores Josep Lluís Cleries y Joan Bagué han sido retiradas, por lo que decaen del orden del día.

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE EL PROYECTO DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) DE RENOVACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE A CORUÑA Y FERROL, RECOGIDO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2017.

(Núm. exp. 681/001214)

AUTORES: MATO ESCALONA, ÁNGEL MANUEL (GPS); GARCÍA MAÑÁ, LUIS MANUEL (GPS); POSE MESURA, MODESTO (GPS); VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS) Y DELGADO JIMÉNEZ, DAVID (GPS)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta es de los senadores Ángel Manuel Mato Escalona, Luis Manuel García Mañá, Modesto Pose Mesura, Ricardo Varela y David Delgado, sobre el proyecto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de renovación de la línea ferroviaria entre A Coruña y Ferrol, recogido en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.

Para su formulación, tiene la palabra el senador Mato.

El señor MATO ESCALONA: Gracias, señor presidente. Gracias, secretario de Estado.

Mi pregunta es muy concreta. Quiero saber qué previsiones tiene el Gobierno, en relación con la renovación de la línea ferroviaria, línea de ancho ibérico, línea construida en el año 1913, entre las ciudades de Ferrol y A Coruña, con una población, aproximadamente, de 600 000 habitantes.

Como sabe, el pasado año, los Presupuestos Generales del Estado destinaban medio millón de euros para ese trazado. Me gustaría que me explicara qué obras tenía previsto el Gobierno acometer con ese medio millón de euros. Si hace el favor, me dice cuál es la previsión de reducción de tiempos de viaje que,

como sabe, entre dos ciudades que distan 50 kilómetros está en torno a una hora y veinte —le recuerdo que la duración del mismo trayecto en vehículo privado es de, aproximadamente, unos veinticinco minutos—; una hora y veinte, 600 000 habitantes. Querría saber con la obra que tienen prevista en los presupuestos en cuánto vamos a reducir ese tiempo. Y también querría saber si tiene previsto el Gobierno desarrollar la conexión ferroviaria, con el eje atlántico que une, como sabe, Vigo y A Coruña, hacia Ferrol y conectar toda la costa litoral.

Por otro lado, también querría saber si está previsto hacer esa obra de *bypass* a lo largo del próximo año, en qué situación se encuentra el expediente y cuál es la intención del Gobierno para resolver un problema que está generando numerosas dificultades, respecto al cual ha habido incluso una declaración institucional por parte de todos los alcaldes de la zona y del que se viene hablando desde el año 2000. Había un proyecto en ejecución, un proyecto que se estaba desarrollando, un proyecto que tuvo numerosas alegaciones, un proyecto que ustedes pararon. Yo creo que en Galicia hoy no debería haber ciudadanos de primera y de segunda, y, por consiguiente, como creo que su Gobierno es un Gobierno responsable, que le ha tocado varias veces gobernar, e incluso aquí, en esta Cámara hay varios senadores gallegos que conocen perfectamente la zona, querría saber cuál es la apuesta del Gobierno, que, por cierto, está plasmada a través de una carta al alcalde de Betanzos por la hoy presidenta del Congreso de los Diputados, Ana Pastor, siendo ministra de Fomento, en la que había una apuesta clara por la conexión ferroviaria con Ferrol, por que el eje atlántico siguiera terminando en la ciudad de Ferrol y por que esas 600 000 personas que dependen del ferrocarril no fueran ciudadanos de segunda en nuestro país.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

Señoría, el Ministerio de Fomento hace una apuesta firme por modernizar el ferrocarril en toda España y particularmente en Galicia.

Entre Ferrol y A Coruña, como sabe, el Ministerio de Fomento inició en años pasados los estudios para el desarrollo de una nueva conexión de altas prestaciones. El primer antecedente data de 2003, momento en el que se redactó un primer estudio informativo del tramo A Coruña-Ferrol, que fue sometido a información pública en ese año y fue objeto de alegaciones contradictorias, por lo que se decidió dividirlo en dos tramos: A Coruña-Betanzos y Betanzos-Ferrol. Esta división no solucionó el problema. El subtramo A Coruña-Betanzos se sometió nuevamente a información pública en 2007 y de nuevo fue objeto de fuertes críticas, lo que hizo que se volviera a iniciar su tramitación en 2009, que tampoco se pudo completar. El tramo Betanzos-Ferrol se vio también afectado por esta situación, por lo que en 2010 quedó paralizada su tramitación ambiental. Por tanto, hay que señalar que en este tramo A Coruña-Ferrol no se ha podido contar con uno de los ingredientes básicos en este tipo de actuaciones: un consenso social significativo en torno a ella, lo que ha impedido la tramitación y aprobación de los estudios informativos que estaban siendo preparados.

Con estos antecedentes, ahora estamos trabajando en la mejora de la línea existente con modificaciones de trazado de menor calado, como el *bypass* de Betanzos, para que mejoren las condiciones de explotación y los tiempos de viaje en la línea de ancho convencional. El Ministerio de Fomento ha finalizado un estudio previo sobre la construcción de este *bypass* en la localidad de Betanzos que elimina la maniobra de inversión de marcha con el consiguiente ahorro de tiempo. Ahora tenemos previsto continuar con el estudio informativo que nos permita seleccionar la alternativa más adecuada desde los puntos de vista ambiental, de explotación, económico y social. Esperamos que pueda haber una pronta tramitación de los Presupuestos Generales de 2018, pues en su borrador hemos propuesto la inclusión de dotación suficiente para este fin con 200 000 euros.

Además, en la línea de ancho convencional y relacionado con la pregunta concreta de su señoría, ADIF ha realizado actuaciones de mejora consistentes en el tratamiento de trincheras en una longitud total de casi 2 kilómetros durante la última legislatura en la línea A Coruña-Ferrol y ahora se está analizando la realización de más actuaciones de mejora. Es por ello que se incluyó en los Presupuestos Generales del Estado de 2017 una partida que tiene como denominación Renovación de la línea A Coruña-Ferrol, con un importe estimado de 4 millones de euros entre 2017 y 2020. Aún estamos en fase de análisis para determinar el alcance de la intervención a realizar, de manera que en este momento todavía es

difícil adelantar conclusiones y concretar actuaciones que la conforman, porque aún no están totalmente definidas.

En relación con la red de ancho métrico, se está trabajando en su mejora, habiendo intensificado la inversión en las trincheras en la línea de ancho métrico Ferrol-Ribadeo. Entre 2015 y 2016 se invirtieron en Galicia 2,4 millones de euros, actuando en las trincheras, eliminándose diez limitaciones temporales de velocidad asociadas y está previsto continuar trabajando en este sentido en la mencionada línea, para lo que se está preparando la documentación para licitar próximamente la elaboración de los proyectos de ejecución de las obras de supresión de las seis limitaciones temporales de velocidad, existentes por el estado de las trincheras. Además, están planificadas actuaciones para la modernización de las instalaciones de seguridad entre Ferrol y Ortigueira y se está realizando el refuerzo del puente de O Barqueiro en la línea Ferrol-Pravia.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, secretario de Estado.  
Turno para el secretario de Estado, que tiene la palabra.

El señor MATO ESCALONA: Muchas gracias, secretario de Estado.

Gracias porque me ha hablado usted del ancho métrico y se ha despachado con la línea Ferrol-Ribadeo. Yo le preguntaba por Ferrol-A Coruña. Galicia no es tan grande y aquí hay, como decía, varios senadores gallegos. En la anterior ocasión me habían respondido sobre la línea Ferrol-Ribadeo que es de ancho métrico, como usted muy bien dice, pero yo le estoy preguntando por la línea de ancho convencional, ancho ibérico entre Ferrol y A Coruña. Son 200 000 euros, no me equivoco en la cifra, para hacer la renovación de una línea.

Dice que no hay consenso social. (*El señor Mato Escalona muestra un documento*). Esta es la declaración institucional firmada por todos los alcaldes del trazado pidiendo, reclamando la mejora de la línea entre Ferrol y A Coruña. Tengo aquí algunos datos. La Confederación de Empresarios de A Coruña, la Cámara de Comercio, las organizaciones sindicales, todos los alcaldes, el Parlamento de Galicia por unanimidad, un sinnúmero de colectivos ciudadanos reclaman que se pueda abordar una conexión adecuada entre Ferrol y el eje atlántico y entre Ferrol y A Coruña.

Usted dice: han invertido, han mejorado, tienen previsto... Esta es la realidad. Le leo, señor secretario de Estado: «En el tren matinal de A Coruña-Ferrol se tarda tanto como viajando en bicicleta». Esta es la apuesta que ustedes tienen en relación con el tren Ferrol-A Coruña. No lo haga por mí, no lo haga por mi grupo, hágalo por los ciudadanos. Dese usted cuenta de que en A Coruña todos los ciudadanos de la costa norte reciben tratamiento radiológico para el cáncer, allí se encuentra la Audiencia Provincial, allí se encuentra la universidad más importante que tenemos para acceder a los estudios universitarios. Señoría, no estamos hablando solamente de movilidad, que ya de por sí sería importante. ¿Sabe cuántos vehículos circulan diariamente entre Ferrol y A Coruña? 120 000, datos del propio Ministerio de Fomento. Estamos hablando de la prestación de servicios básicos, por lo tanto, le pido un poco de rigor.

Ustedes tenían previsto ya este año medio millón de euros y dice que hoy no me puede concretar cuánto se va a reducir el tiempo de viaje, que tienen previsto un estudio informativo del que desconoce el alcance y me dice también que están mejorando la línea Ferrol-Ribadeo. En otra ocasión, señor secretario de Estado, volveré a reiterar la pregunta Ferrol-Ribadeo, una línea de la que usted me habla y que tiene el 30 % de todas las incidencias de las líneas de ancho métrico del Estado, el 30 %. Una de cada tres incidencias de todo el Estado se produce en la línea Ferrol-Ribadeo.

Por lo tanto, señoría, cuando usted comparezca aquí, y perdóneme que le hable en este tono, venga, por favor, a decirnos algo. No venga a contar lo mismo que me contaron hace un año, porque yo represento a los ciudadanos de mi comunidad autónoma, concretamente a los ciudadanos de mi ciudad, Ferrol. No venga a decirme hoy que, después de haber tenido muchos problemas desde el año 2000, no hay consenso ciudadano para resolver un problema importantísimo de movilidad de 600 000 personas, pero sobre todo para que todos los ciudadanos puedan contar con los mismos servicios, que no haya ciudadanos de primera y de segunda. Tal y como dice aquí (*El señor Mato Escalona muestra un documento*) la ministra Ana Pastor.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Turno para el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Empezando por la última parte de su intervención, me parece identificar mi firma ahí. *(El señor Mato Escalona: Se la paso. Es la suya).*

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Estoy convencido de que diría lo mismo que la ministra Ana Pastor en la carta de referencia.

Insisto, para reducir los tiempos de viaje hay que actuar de una manera muy decisiva sobre el trazado, y cuando se ha querido actuar así se han planteado problemas que han hecho imposible llevarlo a término. Por lo tanto, se toma la decisión de trabajar en un *bypass* y en la mejora de la línea, y en eso estamos empeñados y con todo el interés, en que se mejore la línea y mejoren los tiempos de circulación. Pero la única manera de conseguirlo es con una línea diferente a la que tiene el actual trazado de la línea entre A Coruña y Ferrol, que todos sabemos, por las circunstancias orográficas, cómo es la línea antigua, que es lo que lleva a los tiempos de circulación a los que hace referencia su señoría. No hay otra forma de trabajar ni de acortarlos de manera decisiva más que ir a trazados nuevos, y esos trazados nuevos, como he puesto de manifiesto, desde el año 2003 se han ido encontrando con sucesivos problemas y ha sido imposible llevarlos a término.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE LA SITUACIÓN EN QUE SE ENCUENTRAN LAS REMODELACIONES DE LOS ENLACES EN LA CARRETERA FE-14 A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE FERROL (A CORUÑA).  
(Núm. exp. 681/001383)  
AUTORES: MATO ESCALONA, ÁNGEL MANUEL (GPS); GARCÍA MAÑÁ, LUIS MANUEL (GPS); POSE MESURA, MODESTO (GPS) y VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS)

El señor PRESIDENTE: Siguiente pregunta, de Ángel Manuel Mato Escalona, Luis Manuel García Mañá, Modesto Pose y Ricardo Varela sobre la situación en que se encuentran las remodelaciones de los enlaces de la carretera FE-14 a su paso por el municipio de Ferrol,  
Tiene la palabra el senador Mato.

El señor MATO ESCALONA: Ahora le voy a hablar de otro asunto que también conozco bien. Yo no sé si lo sabe, pero fui concejal de Urbanismo en Ferrol entre los años 2007 y 2011 y en ese mandato tuve la ocasión de acometer con su ministerio una obra que es clave, vital para la ciudad.

Como sabe, esa carretera a la que me refiero tuvo muchísimo tráfico, prácticamente era la única conexión que tenía la ciudad con el resto de Galicia, con la zona sur de Galicia, que, como recordará muy bien, cuando el Discoverer Enterprise rompió el puente de As Pías, tuvo una alternativa distinta: la autovía por la que hoy la mayor parte de la población se dirige hacia la zona sur, la AP-9. Por cierto, señoría, una AP-9 que este año va a subir un 4 % sus peajes. El viaje entre A Coruña y Ferrol, del que le hablaba en mi intervención anterior, cuesta 5,40 euros por recorrido. Por lo tanto, si usted va y viene a Coruña, solamente en peaje tiene que pagar 10 euros, siendo una ciudad que está situada a 50 kilómetros.

Pero le voy a hablar de As Pías. En As Pías, en la N-651, se ha reducido mucho la circulación. Hoy ha pasado a ser una vía urbana. En su momento, allá por el año 2009, presentamos un proyecto para que esa carretera, que hoy es una vía urbana, pasase a ser de titularidad municipal. Con ello se resolvían muchos problemas de interconexiones urbanas. Entre otras cosas, hay un barrio, que se llama O Bertón, de vivienda protegida, que está directamente sesgado por esa carretera y que une uno de los barrios más populosos de nuestra ciudad, el barrio de Caranza, con el barrio de Ultramar. Por lo tanto, desde un punto de vista urbano, es fundamental que esas dos carreteras, que hoy han perdido la utilidad que tenían en su momento y que ya no tienen tanta circulación, se conviertan en bulevares de acceso a nuestra ciudad.

Quiero preguntarle concretamente en qué situación se encuentra el proyecto, porque iniciamos los trabajos allá por el año 2009, y sistemáticamente, desde el año 2015, se incluye en los Presupuestos



Generales del Estado dinero para la ejecución de los dos tramos, y hasta hoy, señoría, da la impresión de que el Gobierno tiene poca voluntad —al menos esa es mi impresión— de acometer ambos proyectos. Yo no le quiero preguntar por la ejecución presupuestaria, ya que la conozco perfectamente: allí no se ha movido ni una piedra, pero sí quiero preguntarle qué tienen previsto hacer, cuáles son los problemas o qué tramitación queda pendiente. Porque la verdad es que nos resulta inexplicable.

Y hay otra cuestión fundamental, que en esa misma carretera, que tenía unos accesos razonablemente adaptados a las necesidades de aquel momento, se producen numerosos accidentes, normalmente en su conexión con las vías urbanas; el miércoles pasado se produjo uno. Por consiguiente, es una actuación imprescindible, que está dividiendo barrios, que se podría acometer, que serviría para dinamizar la economía y, sobre todo, para evitar tener que hacer mayores inversiones en servicios, porque si los barrios están más cercanos se pueden aprovechar los centros educativos de unos barrios para prestar servicio a otros que son de nueva construcción.

Por tanto, le pido que me diga qué tramitación queda pendiente. Yo le iba a preguntar por el año 2017, pero como ha tardado tanto la respuesta, le pregunto directamente si en 2018 se van a iniciar las obras, porque me llegaron las respuestas dos días más tarde y en ellas se me dice que el proyecto no está aprobado. Señor secretario de Estado, yo tengo aquí un BOE del 10 de agosto de 2016 en el que aparece recogida la aprobación inicial dando un plazo de treinta días para la presentación de alegaciones. Así que no es que vaya lento, es que va como el tren Ferrol-A Coruña.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el secretario de Estado. Tiene usted la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

Señoría, como bien señalaba, desde el accidente del año 98, en el que el Discoverer Enterprise colisiona con el puente de As Pías, el Ministerio de Fomento ha realizado un importante esfuerzo inversor para mejorar y ampliar la red de carreteras del Estado en la zona. Tras el accidente, se reconstruyó y amplió el puente de As Pías, que cuenta con calzadas separadas y dos carriles de circulación para cada sentido. Asimismo, se amplió el trazado de la autopista AP-9, incluyendo el ramal de acceso a Ferrol, la AP-9F, con un nuevo puente de carretera sobre la ría de Ferrol, libre de peaje en su tramo final de acceso a la ciudad. Y, como continuación del trazado del ramal de la autopista de acceso a Ferrol, se ejecutaron las carreteras FE-15, que sirve para acceso al puerto interior de Ferrol (porto A Graña), y FE-12, de conexión con el polígono industrial cercano a O Freixeiro. Adicionalmente, se completó el viario estatal con la ejecución de la carretera FE-11, que conecta el interior de la ciudad de Ferrol con el fondo de la ría, donde se ubican importantes industrias. Posteriormente, con la ejecución del puerto exterior de Ferrol, fue necesario garantizar su conexión por carretera con el resto de la red de carreteras del Estado, y así se construyó la N-655, de acceso al puerto exterior.

En la actualidad cabe decir que la red de carreteras del Estado en el entorno de Ferrol proporciona una oferta suficientemente completa considerando las actuaciones que le acabo de exponer y las necesidades existentes. Incluye carreteras que con el paso del tiempo han quedado absorbidas dentro del núcleo urbano de la ciudad y que en estos momentos, como señalaba, tienen un carácter más bien urbano, por lo que podrían ser transferidas al ayuntamiento. Los tramos que reúnen los requisitos exigidos para su posible cesión al ayuntamiento de Ferrol son la FE-11, Avenida de Esteiro y Estrada da Trincheira, la FE-13, Avenida de Nicasio Pérez, y la FE-14, Avenida das Pías. Por ello, en marzo de 2010 se firmó un protocolo entre el ayuntamiento y el Ministerio de Fomento en el que se contemplaban tres actuaciones cuyos proyectos serían redactados por la Dirección General de Carreteras. Estas actuaciones son la remodelación de la FE-14, Avenida das Pías de Ferrol, la remodelación y mejora de la permeabilidad vial mediante la construcción de dos nuevos ramales en el enlace de O Sino de la AP-9 en el tramo Ferrol-Fene y la mejora de la seguridad vial mediante la construcción de dos pasarelas peatonales en la FE-13, Avenida Nicasio Pérez.

Haciendo referencia a su pregunta, actualmente se están redactando los proyectos de remodelación de la carretera FE-14 en la Avenida das Pías de Ferrol para mejorar las comunicaciones entre los barrios de Caranza, Esteiro y Ensanche. Es una actuación que se ha dividido en dos proyectos. El primero de ellos es la conexión de la carretera FE-11 y la calle Caranza, del punto kilométrico 0.0 al 0.6 de la carretera FE-14, con un presupuesto de 4,1 millones de euros. En mayo de 2016 se aprobó el proyecto de trazado e información pública y actualmente estamos redactando el proyecto de construcción. El segundo proyecto



# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 206

14 de diciembre de 2017

Pág. 15

es la conexión de Caranza y O Bertón, del punto kilométrico 0.6 al 1.1 de la carretera FE-14, que tiene un presupuesto de 4,5 millones de euros. El proyecto de trazado está aprobado provisionalmente y fue sometido a información pública, de manera que una vez que se apruebe el expediente de información pública continuaremos con la redacción del proyecto constructivo.

Como sabe su señoría, previamente al inicio de las obras es necesario completar la redacción de los proyectos, aprobarlos, suscribir un convenio entre el Ayuntamiento de Ferrol y el Ministerio de Fomento que desarrolle el protocolo de 2010, adaptarlo a los criterios actuales de eficiencia y finalmente licitar las obras.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.  
Tiene la palabra el senador Mato.

El señor MATO ESCALONA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

El día que quiera hacer una breve historia de mi ciudad cogeré el *Diario de Sesiones* de hoy y veré cómo han evolucionado las infraestructuras desde el año 2000 hasta hoy. Pero mi pregunta era mucho más sencilla. Se resume en una sola palabra: cuándo; se resume en cuándo van a hacerlo. Porque me ha contado todo lo que yo ya sé. Me ha hablado de mi ciudad como si yo fuera un extraterrestre. Yo ya sé que hay un proyecto aprobado en el año 2016. ¡Si empecé por ahí! Y también sé que la ejecución de esos proyectos está presupuestada desde el año 2015. Yo no sé si ustedes hacen los presupuestos sin tener en cuenta si los van a poder ejecutar, simplemente para dejarnos tranquilos allí en la zona norte, o si verdaderamente piensan ejecutarlos en algún momento. Porque si para 2,5 kilómetros escasos, el Ministerio de Fomento requiere dos años enteros para hacer un proyecto de ejecución, no me extraña que el tren Ferrol-Coruña, como le decía antes, desde el año 1913 no tenga ni una sola renovación. Señorías, eso sí es eficacia. Eficacia es que si yo planteo en los presupuestos, desde el año 2010, tener 4,5 millones de euros para ejecutar una obra, esa obra se haga, porque quien sufre los retrasos son los ciudadanos.

Ferrol necesita, con un 24,4 % de paro, que todas las administraciones trabajen coordinadamente. Otro día hablaré en otra comisión, que no es esta, de los planes de reindustrialización de su Gobierno. Soy consciente, porque fui concejal de Urbanismo, de la importancia que tiene la obra de la que estamos hablando, lo sé de sobra. Señorías, yo también tuve responsabilidad de Gobierno, yo también tuve que decidir dónde se invertía o no el dinero, pero lo que nunca hice fue incorporar en un presupuesto algo que sé que no voy a ejecutar. Por lo tanto, yo le reclamo que el Ministerio de Fomento se ponga cuanto antes a trabajar en esos proyectos para resolver un problema que ya lleva camino de una década.

Por lo tanto, mi pregunta es muy sencilla: ¿cuándo lo van a hacer? Dice que el proyecto está aprobado inicialmente, que está pendiente de resolución. Mire, yo, en el año 2010, dejé un anteproyecto y, señor secretario de Estado, todos sabemos el tiempo que lleva realizar un proyecto de ejecución. E insisto, la población de los barrios de Caranza, Bertón, Ultramar y la entrada de Ferrol, el barrio de reciente creación de vivienda de protección oficial, es decir, la gente que más lo necesita, no disponen de los mismos servicios que el resto de los ciudadanos de la ciudad, aparte de que echamos de menos alguna obra del Ministerio de Fomento en una ciudad con una población de 110 000 habitantes y que se ve sistemáticamente abandonada por su Gobierno.

Gracias, señor secretario de Estado.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Turno para el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Precisamente porque usted comenta, señoría, que está sistemáticamente abandonada es por lo que he hecho un relato de todas las obras que ha venido haciendo en la red de carreteras del Estado el Ministerio de Fomento desde hace mucho tiempo. Y ese mismo Ministerio de Fomento es el que en la actualidad está trabajando en los proyectos de remodelación de la avenida das Pías y estamos dando todos los pasos necesarios para que ese proyecto sea una realidad lo antes posible.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE LOS MOTIVOS DE LOS FALLOS DE SEGURIDAD Y LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A LA MEJORA DE LA LÍNEA FERROVIARIA C-3, ENTRE BILBAO Y ORDUÑA (BIZKAIA).  
(Núm. exp. 681/001249)  
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE VA A ADOPTAR EL GOBIERNO PARA SUBSANAR LOS PROBLEMAS DE INSEGURIDAD QUE PROVOCAN LOS FALLOS DE LAS BARRERAS DEL PASO A NIVEL DEL BARRIO DE EL KALERO EN BASAURI (BIZKAIA).  
(Núm. exp. 681/001297)  
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS AVERÍAS QUE SE HAN PRODUCIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS EN LOS PASOS A NIVEL DE BIZKAIA, CON INDICACIÓN DE SUS MOTIVOS, FECHAS Y PASOS EN QUE SE PRODUJERON.  
(Núm. exp. 681/001389)  
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS AVERÍAS QUE SE HAN PRODUCIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS EN LOS PASOS A NIVEL DE GIPUZKOA, CON INDICACIÓN DE SUS MOTIVOS, FECHAS Y PASOS EN QUE SE PRODUJERON.  
(Núm. exp. 681/001392)  
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS AVERÍAS QUE SE HAN PRODUCIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS EN LOS PASOS A NIVEL DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA, CON INDICACIÓN DE SUS MOTIVOS, FECHAS Y PASOS EN QUE SE PRODUJERON.  
(Núm. exp. 681/001393)  
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS AVERÍAS QUE SE HAN PRODUCIDO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS EN LOS PASOS A NIVEL DE ARABA/ÁLAVA, CON INDICACIÓN DE SUS MOTIVOS, FECHAS Y PASOS EN QUE SE PRODUJERON.  
(Núm. exp. 681/001394)  
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Las preguntas del senador Jon Iñarritu han sido retiradas por él mismo y, por tanto, decaen del orden del día. Son las siguientes: las referenciadas con números 681/1249, 681/1297, 681/1389, 681/1392, 681/1393 y 681/1394.

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE EL POSICIONAMIENTO DEL GOBIERNO CON RESPECTO AL PROYECTO DE REFORMA DE LA PLAZA DEL GRANO DE LEÓN, LA CUAL FORMA PARTE DEL CAMINO DE SANTIAGO, DECLARADO PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD.  
(Núm. exp. 681/000297)  
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta es del senador Carles Mulet García, del Grupo Mixto, sobre el posicionamiento del Gobierno con respecto al proyecto de reforma de la plaza del Grano, de León, la cual forma parte del Camino de Santiago, declarado patrimonio de la humanidad.

Tiene la palabra para la pregunta el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, sobre el tema de la plaza del Grano, de León, pregunta formulada a petición de diversos colectivos de esa ciudad, hemos presentado varias preguntas por escrito que no han sido contestadas en tiempo y forma. La mayoría de ellas se han reconvertido y pasarán a ser contestadas en la Comisión de Cultura cuando tengan a bien contestarse, pero por la implicación y la responsabilidad que tiene en estas actuaciones el Ministerio de Fomento, hemos creído que también era conveniente plantearlas en esta comisión.

El Ministerio de Fomento sabe que está financiando el 75 % del coste de esta polémica actuación con el 1 % cultural del Ministerio de Fomento, y sabemos que la pregunta es retórica: ¿cuál es el posicionamiento del Gobierno? Por las pruebas: la falta de actividad, de reacción y de respuesta, nos podemos dar por respondidos. Sabemos perfectamente cuál es el posicionamiento que han tenido hasta ahora, pero nos gustaría que lo modificaran. Por tanto, la pregunta es para saber el posicionamiento en este caso concreto, en lo que atañe al Ministerio de Fomento, sin cuya actuación no se podría perpetrar el atentado contra el patrimonio cultural español que está haciendo en esta ciudad.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Mulet.

Turno para el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, presidente.

Señoría, de acuerdo con el modelo de distribución competencial fijado por el ordenamiento jurídico español, la conservación y mantenimiento de los bienes inmuebles corresponden a sus titulares, y esto significa, en materia de patrimonio histórico, que la comunidad autónoma tiene también el deber de velar por su protección. Por tanto, la competencia del Estado está en salvaguardar el cumplimiento de la normativa en materia de patrimonio histórico pero sin inmiscuirse en ámbitos competenciales que le son ajenos.

No obstante, con estas premisas y en desarrollo del artículo 46 de la Constitución española, el Ministerio de Fomento promueve el Programa 1,5 % cultural, para la conservación y enriquecimiento del patrimonio histórico español. En el marco de este programa, el ministerio ha colaborado en la conservación de la plaza del Grano y su entorno de acuerdo con un proyecto aprobado en la primera convocatoria de ayudas que se publicó en noviembre de 2014. En concreto, el ministerio aprobó financiar esta actuación, que se desarrolla en dos fases: la fase uno, las calles Capilla y Mercado, y la fase dos, la plaza del Grano, aportando la cantidad de 196 789,64 euros, que representa, como dice su señoría, el 75 % del importe total, subvención que ha sido abonada en esta anualidad.

En estos momentos, de acuerdo con las bases reguladoras que rigen la convocatoria de ayudas, el Ayuntamiento de León lleva a cabo el correspondiente control de los pagos, así como de su futura justificación, tal y como prescribe la Ley 38/2003, General de Subvenciones, en lo relativo al plazo máximo de justificación del cumplimiento de la finalidad de la subvención. Fruto de este control, determinados aspectos en torno a la ejecución de las obras y su finalización son conocidos por este ministerio, y así consta que las obras se ejecutaron entre el 3 de noviembre de 2016 y 22 de junio de 2017 y cuentan con acta de recepción de fecha 22 de junio de 2017.

La plaza de Santa María del Camino, también conocida como plaza del Grano, tiene un origen medieval y las obras que se han acometido están relacionadas con la mejora y el mantenimiento de los elementos que se han considerado primordiales para dotar a la plaza y al entorno de la iglesia de Santa María del Mercado de accesibilidad, favoreciendo las condiciones de uso peatonal. A su vez, se han mantenido los aspectos básicos que conforman la estructura de la plaza, tanto a partir de su estado actual como en los aspectos recogidos en la documentación histórica.

Como ya se ha respondido en preguntas parlamentarias formuladas en la presente legislatura, hasta donde este ministerio tiene conocimiento, la actuación del Ayuntamiento de León en la plaza del Grano y su entorno ha contado siempre con todos los informes favorables necesarios, tanto los preceptivos de las correspondientes comisiones de patrimonio histórico, como de otros organismos, como el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Histórico-Artísticos. Asimismo, puede afirmarse, según consta en el acta de recepción de las obras, que estas se han ejecutado de conformidad con el proyecto aprobado, encontrándose en buen estado.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Turno para el senador Mulet. Tiene la palabra.

El señor MULET GARCÍA: Gracias por la respuesta.

Efectivamente, no es ninguna sorpresa lo que nos afirma. Equiparar la destrucción de un monumento único con una actuación de conservación nos parece que dice mucho.

Ha hablado de la primera y de la segunda fase, pero no ha hecho ninguna mención a la tercera, que es la que está ahora en marcha.

Quiero recordar que el comité estatal de Icomos, Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, organización internacional que, como bien sabe, surge de la Unesco, ha emitido informes muy críticos con el proyecto de reforma de la plaza del Grano. Según este organismo —también tiene claro el marco competencial al que usted hacía referencia—, el Gobierno de España debe adoptar una posición clara y tajante a favor de la correcta protección del Camino de Santiago —Camino de Santiago francés y Camino del norte de España—, dada su naturaleza de bien inscrito en la lista de patrimonio mundial.

Sabemos bien que las competencias de patrimonio están transferidas a las comunidades autónomas, pero es el Estado el que ha firmado la Convención de la Unesco. Por tanto, pensamos que sí tiene competencias, como veremos, a la hora de proteger el patrimonio cultural español. Tenemos precedentes claros en los que el Gobierno sí se ha implicado para proteger bienes de cualquier tipo de expolio —aquí estamos hablando directamente de expolio—. Sabe perfectamente que la plaza del Grano, la plaza de Santa María, forma parte del patrimonio de la humanidad. Constituye lo que en la arqueología se conoce como un *unicum*. Nos encontramos ante una plaza que es, en realidad, un documento histórico, arqueológico y etnográfico que ha sobrevivido a lo largo del tiempo. Este es precisamente el motivo —la especialísima personalidad que posee— que ha movido a miles de leoneses a pedir el respeto a su fisonomía tradicional. Se está destrozando —imagino que lo habrán visto para documentarse— todo el empedrado; se está destrozando su estética, su fisonomía; se están agravando los daños de humedad en la iglesia, que es bien de interés cultural; y se está afectando a patrimonio de la Unesco.

Estamos hablando de casos para los que ya existen precedentes. Concretamente, esta semana hemos visto cómo se han desenterrado nuevos restos arqueológicos y se han tapado en horas sin que se conozca la actuación o el seguimiento arqueológico que ha hecho la Junta de Castilla y León. La buena noticia es que, recientemente, el TSJ de Madrid ha admitido a trámite la solicitud de que se retiren las competencias a la Junta y al Ayuntamiento de León por el posible expolio que suponen estas actuaciones. Se ha presentado un recurso contra el Ministerio de Cultura por el silencio administrativo al no haber contestado las peticiones de varias entidades de la ciudad de León. Este es exactamente el mismo trámite que se siguió en su día para frenar el derribo del barrio valenciano del Cabañal, considerado también como conjunto histórico protegido. El propio Ministerio de Cultura me ha reconocido en respuestas anteriores que ha solicitado copia del proyecto y que está estudiándolo con profundidad, lo que demuestra cierta preocupación. Lo que se pide en el recurso presentado es que el Ministerio de Cultura haga lo que hizo con el Cabañal. Por tanto, hay precedentes que demuestran que, respetando la competencia entre administraciones, se puede actuar.

Aquí vemos que el Gobierno ha jugado, en sus diferentes respuestas, a pasar la pelota a la Junta de Castilla y León. Ese ha sido su argumentario, que es competencia de la Junta. Cuando se le pregunta la Junta, esta deriva la responsabilidad al Ayuntamiento. Entre todos están haciendo una dejación de funciones grave. El precedente del Cabañal nos sirve aquí para exigir al Gobierno que haga exactamente lo mismo. De hecho, el Tribunal Supremo hace poco ha avalado por segunda vez la orden que permitió que el Ministerio de Cultura, en diciembre de 2008, suspendiera la reforma del barrio valenciano del Cabañal. El Supremo da la razón y reconoce que los casos de expoliación del patrimonio cultural, artístico y monumental son competencia exclusiva del Estado. Aquí estamos ante un caso claro de expoliación del patrimonio cultural, artístico y monumental con unas obras que, como en el caso de Valencia, son simplemente especulación urbanística. El argumento de dar accesibilidad a un monumento histórico-artístico de estas características es simplemente una excusa.

No esperamos tampoco hoy ninguna respuesta satisfactoria. No esperamos que por acción política el Gobierno cambie de posicionamiento. Esperemos que sean los tribunales quienes más pronto que tarde le obliguen a actuar con respeto al patrimonio cultural, artístico y monumental. Sabemos que es materia más del Ministerio de Cultura que del Ministerio de Fomento, pero, con la financiación que están concediendo, son ustedes también responsables de que se pueda estar perpetrando este atentado, esta expoliación contra el patrimonio cultural, artístico y monumental. Sabemos que es muy difícil, en esta tercera fase, parar la agresión que está sufriendo esta plaza, pero esperamos que esto pueda ser reversible y que, cuando haya un cambio de Gobierno en León, en la Junta de Castilla y León e, incluso, en España, se pueda revertir y devolver a este *unicum* a su aspecto original.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Mulet.  
Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

Señoría, el ministerio ha velado en todo momento por que la intervención en la plaza del Grano se desarrollara de acuerdo con las autorizaciones otorgadas. Por tanto, las actuaciones correspondientes a la primera y a la segunda fase se han desarrollado en el marco de un mismo expediente.

El ministerio tiene también conocimiento de la autorización que dio, en el ámbito de sus competencias, la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León informando favorablemente al proyecto de ejecución de una tercera fase en la plaza del Grano, en la que se incluye la recuperación del empedrado interior. No obstante, en esta tercera fase, este ministerio no tiene relación con las actuaciones que se están realizando al corresponder a una fase distinta de las ya subvencionadas con cargo a los fondos transferidos por el ministerio.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE EL RESULTADO Y LA VALORACIÓN QUE HACE EL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL NÚMERO DE VIVIENDAS PÚBLICAS EN ALQUILER QUE SE HAN PROMOVIDO CON LAS AYUDAS PREVISTAS EN EL PLAN ESTATAL DE FOMENTO DEL ALQUILER DE VIVIENDAS, LA REHABILITACIÓN EDIFICATORIA, Y LA REGENERACIÓN Y RENOVACIÓN URBANAS, 2013-2016. (Núm. exp. 681/000421)  
AUTOR: GARRIDO GUTIÉRREZ, MARÍA PILAR (GPPD)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA FAVORECER EL ACCESO A LA VIVIENDA DE LOS JÓVENES. (Núm. exp. 681/000426)  
AUTOR: GARRIDO GUTIÉRREZ, MARÍA PILAR (GPPD)

El señor PRESIDENTE: Pregunta de Pilar Garrido. Son dos preguntas agrupadas. La primera es sobre el resultado y la valoración que hace el Gobierno en relación con el número de viviendas públicas en alquiler que se han promovido con las ayudas previstas en el Plan estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas. Y la segunda pregunta es sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para favorecer el acceso a la vivienda de los jóvenes.

Tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Señor secretario de Estado, gracias por estar aquí para aclarar y responder las cuestiones que planteamos.

En este caso, las preguntas tienen que ver con vivienda. El Plan estatal de vivienda, como creo que todas sabemos, es uno de los instrumentos fundamentales que tiene el Estado para hacer política de vivienda. Tenemos un plan estatal prorrogado, pero han pasado tres o cuatro años en los que puede ser factible que ustedes hayan hecho una evaluación, es decir, que hayan revisado el plan para ver si se han cumplido objetivos, si las medidas han sido efectivas y, si no lo han sido, para analizar y evaluar por qué esas medidas no han cumplido.

En principio, y desde hace ya muchos años, en este país las políticas de vivienda se vienen haciendo por el Ministerio de Fomento, por el Estado, casi por intuición. Y me explico. En este país no existen datos estadísticos empíricos y reales sobre vivienda, sobre alquiler, sobre oferta, sobre demanda. Y no es que lo diga yo. Tuve ocasión, hace poco menos de un mes, de participar y organizar unas jornadas en las que había una mesa de economistas. Puedo citar a Julio Rodríguez, a Inurrieta o al profesor Naredo. Todos coincidían en lo mismo, es decir, no es algo que yo me haya inventado: en este país se hacen las políticas de vivienda por intuición, no con datos reales. Entonces, quizá sea el momento de empezar a evaluar los



planes de vivienda para ver qué resulta y qué no resulta, para poder avanzar en el ejercicio de ese derecho a la vivienda.

El alquiler —no digo nada nuevo— es el elemento central. Tener un parque de alquiler público o privado que sea asequible ahora mismo es el único mecanismo para que mucha gente pueda acceder a una vivienda. Me gustaría saber los resultados de ese Plan 2013-2016. ¿Cuántas viviendas han promovido bajo el paraguas de ese plan estatal? ¿Están satisfechos? ¿Saben si ha ido bien, si ha ido mal?

Por otro lado, también quería que hiciera alusión al tema de los jóvenes. Hay muchos grupos vulnerables en nuestra sociedad; el de los jóvenes es uno de ellos y, al final, son nuestro futuro. Tienen una situación de precariedad importante. Algunos se han visto obligados a emigrar, muchos de los que se quedan están en paro. El índice de paro juvenil es muy alto y la precariedad laboral les afecta; quizá sea el colectivo que tenga salarios más bajos, más temporalidad, etcétera. Eso hace que se retarde su posibilidad de emancipación, y eso tiene que ver con cuestiones que afectan a la sociedad. Esta semana leía, por ejemplo, que en este momento —creo que hablaban de tres años consecutivos— muere más gente que niños nacen. Y eso tiene que ver también con el hecho de que para desarrollar un ciclo vital es necesario tener el acceso a un alojamiento, a una vivienda.

Me gustaría que me explicara estas cuestiones.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

Señoría, las políticas estatales de vivienda vienen reguladas a través de un complejo normativo, y en la actualidad estamos todavía con la prórroga para el 2017 del Plan Estatal de Vivienda 2013-2016, plan que contemplaba, entre sus medidas innovadoras, la oferta de vivienda en alquiler mediante la generación de un programa de fomento del parque público de viviendas dirigido a aportar una solución a las familias que no alcancen un umbral mínimo de rentas entre todos sus miembros, al tiempo que regula la reserva de un 30 % de las viviendas de alquiler en rotación para aquellos sectores que están siendo atendidos por los servicios sociales.

En relación con este programa, durante los ejercicios 2013 a 2017 siete comunidades autónomas han presentado proyectos de actuación para un total de 40 acuerdos, que han alcanzado a 490 viviendas, requiriendo una financiación estatal de 6,4 millones de euros. De cara al futuro, el Ministerio de Fomento se propone intensificar los esfuerzos en colaboración con los demás actores implicados para fortalecer en España el parque de viviendas en alquiler destinado a las personas económicamente menos favorecidas. En esta línea, el nuevo plan estatal de vivienda para el periodo 2018-2021, pendiente todavía de su aprobación final, contempla el objetivo de crear un parque público y privado de vivienda en alquiler más amplio, destinado a satisfacer las necesidades de la población que no sobrepasen unos determinados umbrales de ingresos económicos.

En cuanto a su pregunta sobre las medidas que se piensan adoptar por parte del Gobierno para favorecer el acceso a la vivienda de los jóvenes, este nuevo plan estatal de vivienda 2018-2021 incorpora un programa específico de ayuda a los jóvenes hasta 35 años de edad, en el que se posibilita la concesión de una ayuda al alquiler o de una ayuda a la adquisición de vivienda. Para ello, en primer lugar, el programa facilita a los jóvenes el acceso a una vivienda en alquiler como régimen de tenencia especialmente adecuado para preservar la movilidad que en ocasiones exige el mercado de trabajo o los periodos de formación. Se trata de una ayuda al alquiler durante tres años por un importe equivalente al 50 % de la renta mensual, siempre y cuando esta no supere los 600 euros. Incluso excepcionalmente se admite para rentas mensuales de hasta 900 euros en aquellos municipios en que las circunstancias socioeconómicas y el mercado de alquiler lo aconsejen. En este supuesto, la ayuda al alquiler en el tramo de 600 a 900 euros sería del 30 %. Se exige que la vivienda en arrendamiento sea residencia habitual y permanente del arrendatario.

Por otra parte, las personas que tengan su domicilio habitual y permanente en la vivienda arrendada, consten o no como titulares del contrato de arrendamiento, no podrán superar en conjunto ingresos de tres veces el Iprem.

En segundo lugar, el programa también ayuda a los jóvenes que opten por la adquisición de vivienda, sea libre o protegida, con una ayuda para la adquisición de 10 800 euros, si bien con el límite del 20 % del precio de adquisición de la vivienda. Para ello, el joven no podrá superar unos ingresos de tres veces



el *Iprem*, y la vivienda adquirida deberá ser la residencia habitual y permanente del beneficiario por un plazo mínimo de cinco años. De esta forma, planteamos a los jóvenes con menor poder adquisitivo dos opciones: el alquiler, que es la que más nos interesa y tratamos de incentivar, o la compra, con un idéntico importe de ayuda para que se adapte mejor al proyecto de vida que cada uno elija.

Finalmente, quiero destacar que con este nuevo plan, y con un marcado carácter social, y tras un amplio proceso participativo, seguiremos apoyando el mercado de alquiler aumentando la oferta y ayudando a la demanda, de manera muy particular en el caso de familias con menos recursos económicos.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.  
Tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

No sé por dónde empezar. Me asombra. Usted dice tan tranquilo que en un plan estatal se han hecho 490 viviendas. ¿Sabe usted las familias que hay en España pendientes de acceso a una vivienda protegida en alquiler? Y le voy a recordar lo que decía en el Pleno el otro día el ministro, que se reía —dicho entre comillas— de Barcelona diciendo que ellos habían puesto en marcha solo 500 viviendas. Es decir, 500 viviendas en Barcelona y 490 en un plan estatal, a nivel del Estado. Quizá deberían pensar un poco antes de hablar. Pero esto no le toca a usted.

Respecto al nuevo plan y a las medidas que se han planteado, en principio parece que lo que yo decía de evaluar y ver si estas medidas son efectivas o no, parece que no lo han tenido muy en cuenta porque al final no hay cambios. Y no los hay, primero, porque el presupuesto, la cantidad de recursos económicos que están dedicando a la política de vivienda, es del 0,06 % del PIB. El otro día hablaba usted de participación, pero si no recuerdo mal, este lunes se reunieron con usted siete representantes de municipios importantes y le pidieron algunas cuestiones de sentido común, entre ellas, incrementar los recursos económicos. Porque usted me está hablando de ayudas a los jóvenes, pero esas ayudas solo pueden ser posibles si hay recursos económicos, porque si solo dedicamos 400 o 500 millones de euros no creo que sirva para nada.

Por otro lado, se habla de apostar por la compra para jóvenes. Son 10 800 euros para que los jóvenes compren vivienda. En principio, dada la situación de precariedad, de movilidad, de etapa vital, a la que usted también hacía alusión, no parece el mecanismo más adecuado. Más bien parece un apoyo, como suele pasar siempre con la configuración de las políticas de vivienda, a las entidades financieras para que saquen ese *stock* que no consiguen colocar.

El panorama es muy negro, y le voy a dar dos o tres datos, y acabo. Estamos hablando de una subida de alquiler terrible. Podemos hablar del 15 %, del 20 % —no voy a entrar en cifras para no discutir—, depende de la ciudad. Hay incrementos, que en todo caso son incrementos abusivos y especulativos, y por tanto, usted también lo sabe —y lo decían en la mesa los economistas como algo de cajón—, que las ayudas a los inquilinos, en este caso sean jóvenes o no, producen una inflación en los precios. Es decir, que el propietario o los propietarios van a subir en la medida en que exista esa subvención. Ustedes no quieren entrar a controlar o a limitar el precio del alquiler, y lo que van a conseguir al final es lo que se conseguía con las desgravaciones fiscales, y es que ese dinero no vaya ni siquiera al comprador medio de vivienda, sino al constructor, promotor y al que vendía la vivienda. Eso también es regresivo, lo han dicho instituciones internacionales, como la OCDE, que avisó de ello. Y con el alquiler va a pasar un poco lo mismo. Primero, no hay recursos, y luego, los pocos recursos que se van a dar van a hacer muy posiblemente que suba el precio del alquiler. Encima siguen animando a los jóvenes a comprar vivienda, con lo cual todo está ya muy complicado. Los jóvenes dedican ya el 60 % o 65 % de su sueldo a compartir vivienda. Y en ese sentido, tendrían que pensar en otras medidas. Por ejemplo, el hecho de que ustedes no piensen en esa posibilidad que tiene la mayoría de los jóvenes, la única que tienen los que no viven con sus padres, que es compartir piso, y que el límite para la suma de todos esos ingresos sea tres veces el *Iprem*, no parece muy sensato. Son unidades familiares distintas y cada uno tendrá sus circunstancias, y sería algo a tener en cuenta.

O quizá podrían pensar en construir equipamientos que no sean viviendas pero sean alojamientos distintos a la vivienda tradicional, lo que llamamos en Euskadi equipamientos dotacionales, construidos sobre suelo que no tiene que ser residencial. Por tanto, hay montón de mecanismos que deberían poner en marcha, porque realmente el panorama es muy oscuro e incluso se anuncia la posibilidad de estar ante una cuarta burbuja inmobiliaria.

Les animo, pues, a que tengan en cuenta lo que dicen algunos alcaldes y algunas personas y expertos que llevan mucho tiempo trabajando en este tema.

Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 206

14 de diciembre de 2017

Pág. 22

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Garrido.  
Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, presidente.

Señoría, plantea usted una serie de cuestiones que nos llevarían a un larguísimo debate. Debo ajustarme a los términos y a los tiempos de la pregunta, pero intentaré darle una respuesta.

En primer lugar, es verdad que pretendemos con el nuevo plan 2018-2021 tomar medidas para que las políticas de promoción de viviendas dedicadas al alquiler tengan más éxito, pero, en todo caso, la gestión del plan corresponde a las comunidades autónomas. Nosotros hemos transferido 6,4 millones a las distintas comunidades autónomas en las que se aplica el plan a lo largo del 2014-2017 para la promoción del parque público de viviendas. Esta financiación estatal que se ha transferido está destinada a estas actuaciones que las comunidades autónomas han considerado viable realizar, por lo que si estos gobiernos hubiesen considerado posible promover más actuaciones del parque público de vivienda en alquiler, el plan estatal hubiese financiado dichas actuaciones una vez presentados por las comunidades autónomas los proyectos y firmado el acuerdo con el Ministerio de Fomento.

En relación con la política de jóvenes, tanto el plan pasado como el que se ha presentado y que está pendiente de aprobación finalmente el real decreto, pone su foco en el alquiler. Bien es verdad que algunas comunidades autónomas nos han sugerido en las reuniones sectoriales que hubiese alguna ayuda para la compra de viviendas, y aquí se establece esta posibilidad de capitalizar los recursos dedicados al alquiler correspondientes a 3 años para que, si alguien lo desea, pueda servir esto como pago para un compra de vivienda, pero nuestro foco está en el alquiler, que es lo que tratamos de promover y de incentivar.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE LOS PLAZOS DE EJECUCIÓN DE OBRAS PREVISTOS POR EL GOBIERNO PARA LA SUPRESIÓN DE LOS PASOS A NIVEL DE POZO ESTRECHO, LOS MATEOS Y ALUMBRES, EN EL MUNICIPIO DE CARTAGENA (MURCIA).

(Núm. exp. 681/000431)

AUTOR: OÑATE MARÍN, FRANCISCO JAVIER (GPS)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta, del senador don Francisco Javier Oñate Marín, ha sido retirada, por lo que decae del orden del día.

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE LOS AVANCES REALIZADOS EN LAS OBRAS DEL NUEVO ACCESO SUR VIARIO AL PUERTO DE GANDIA (VALENCIA/VALÈNCIA).

(Núm. exp. 681/000949)

AUTOR: CLEMENTE OLIVERT, ANTONIO ÁNGEL (GPP)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta es de don Antonio Ángel Clemente Oliver, sobre los avances realizados en las obras del nuevo acceso sur viario al puerto de Gandía.

Tiene la palabra.

El señor CLEMENTE OLIVERT: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor secretario de Estado, por su presencia en esta comisión y por su paciencia contestando algunas preguntas que realmente empiezan hablando del patrimonio histórico de León y acaban hablando del patrimonio en la Comunidad Valencia. Pero bueno, vamos al asunto.

Yo, desde luego, lo primero que quiero hacer es, de alguna manera, reconocer el esfuerzo que está realizando el Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana, concretamente en la provincia de Valencia. Un esfuerzo inversor que, además, se concreta en los puertos de la Comunidad Valenciana, en los puertos de Sagunto, de Valencia y en el puerto de Gandía. Concretamente, sobre este último puerto le quiero preguntar sobre los accesos. Pienso, realmente, que es una inversión importante que se concrete su acceso sur, lo cual permitiría una mejor comunicación de la carretera nacional N-332 con el puerto de Gandía, además de mejorar la comunicación y que el tráfico no atravesase la ciudad, lo cual, sin duda, redundaría en una mejora de la comunicación, en un descenso de la contaminación y también en una mejora de la seguridad vial de los vecinos.

Por tanto, sin más, la pregunta concreta es: ¿qué avances se han realizado en las obras del nuevo acceso sur viario al puerto de Gandía?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, presidente.

Señoría, desde hace ya tiempo, efectivamente, el Gobierno está manteniendo un fuerte compromiso con la mejora de los accesos terrestres a los puertos por la importancia que tienen estos nodos en la cadena de transporte de mercancías y por el papel dinamizador que juegan en el conjunto de la economía nacional. En particular, reiteramos el apoyo al puerto de Gandía, así como al acceso a otros puertos de la Comunidad Valenciana.

Para ello se están desarrollando las obras del nuevo acceso sur viario al puerto de Gandía, con una inversión total prevista de 20 millones de euros. En febrero de 2015 hemos retomado las obras tras unos años de dificultades que nos han impedido avanzar al ritmo que hubiésemos deseado. Actualmente cuenta ya con un grado de ejecución cercano al 50 %, y una vez superadas algunas incidencias contractuales esperamos recuperar parte del tiempo y acabar a la mayor brevedad posible.

Se retomaron unas obras en febrero de 2015 que habían estado prácticamente paradas desde 2009, y en tramitación la modificación número 1 de las obras. El modificado cuenta con una continuidad desde mayo de 2017, modificado que se aprueba económica y definitivamente el 12 de diciembre de 2017. Por lo tanto, estamos ahora con esa continuidad provisional.

Este nuevo acceso tiene como principal objetivo lograr una conexión más directa del puerto con la carretera N-332, evitando el paso por travesías urbanas y, por lo tanto, disminuyendo el tráfico de vehículos en estas, lo que redundará en una notable mejora de la seguridad vial. Asimismo, dispondrá del control total de accesos, para lo que se construirán caminos de servicios paralelos a ellas que canalizarán el tránsito hacia las intersecciones dispuestas a través de cuatro glorietas a nivel, que permiten la conexión con el viario local y una permeabilidad de las infraestructuras acorde al ámbito periurbano en el que se asienta.

En definitiva, la nueva carretera va a mejorar sustancialmente la funcionalidad de la circulación local, además de aumentar las posibilidades de acceso al puerto por el sur.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Senador Clemente, ¿hace uso de su turno? (*Denegaciones*).

Al no haber turno de réplica, pasamos a la siguiente pregunta.

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

— PREGUNTA SOBRE LOS AVANCES PRODUCIDOS EN LAS OBRAS DE CONVERSIÓN EN AUTOVÍA DE LA CARRETERA SG-20, EN LA PROVINCIA DE SEGOVIA.

(Núm. exp. 681/000955)

AUTOR: SANZ JERÓNIMO, PALOMA INÉS (GPP)

El señor PRESIDENTE: Pregunta de la senadora Paloma Sanz Jerónimo sobre los avances producidos en las obras de conversión en autovía de la carretera SG-20, en la provincia de Segovia.

Tiene la palabra, senadora.

La señora SANZ JERÓNIMO: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías. Señor secretario de Estado, muchísimas gracias por comparecer hoy aquí en esta Comisión de Fomento para contestar a las preguntas que le planteamos sus miembros. En concreto, le agradezco que comparezca para responder a la pregunta que le realizo sobre la SG-20 de Segovia. Pido disculpas por la voz, pero tengo un ligero resfriado, así que me van a perdonar.

El Ministerio de Fomento inicia en el mes de marzo los trabajos de ordenación provisional en todo el recorrido de la carretera de circunvalación SG-20 con motivo de las obras de su conversión en autovía, en la provincia de Segovia. Se avanza paulatinamente en la ejecución de las obras de la citada circunvalación, consistente en la duplicación de la carretera que actualmente rodea la ciudad de Segovia por el este a lo largo de 15,3 kilómetros, por los términos municipales de Segovia, Bernuy, La Lastrilla y San Cristóbal. Por la alta intensidad de circulación que soporta la SG-20, y la necesidad de mejorar la seguridad vial, hay un claro compromiso del Ministerio de Fomento con esta actuación, en concreto con un presupuesto que asciende a 45 millones de euros. Sé que han existido dificultades técnicas, por lo que el ritmo de ejecución de las obras se ha visto, en parte, condicionado por estas. Hay viaductos importantes que requieren voladuras en cimentaciones en zonas muy próximas a las estructuras de la calzada existente, por lo que requieren un control de vibraciones muy estricto para garantizar la seguridad vial, dado que el tráfico en la actual carretera se mantiene en todo momento, aunque también es cierto que ya casi han finalizado las voladuras.

Mi pregunta concretamente, señor Gómez-Pomar, es la siguiente: ¿qué avances se han producido en las obras de conversión de esta autovía de la SG-20?

Agradezco de antemano los esfuerzos del Ministerio de Fomento y el interés que está tomando en este tema en la provincia de Segovia.

Nada más, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

Señoría, quiero empezar mi intervención destacando el compromiso que ha demostrado este Gobierno con la modernización y el aumento de capacidad en nuestras infraestructuras y, en particular, con la mejora de la fluidez del tráfico y la seguridad vial en las carreteras. Para ello, en nuestras ciudades es clave seguir apostando por nuevas circunvalaciones que van a suponer un importante alivio para tramos de red saturados de tráfico.

Destaco solo algunas actuaciones que tenemos actualmente en fase de obra como la circunvalación de Sevilla SE-40, la circunvalación exterior a Granada, la autovía orbital de Barcelona, B-40, la circunvalación sur de Albacete o la duplicación de la circunvalación de Segovia.

Pregunta su señoría por la actual carretera SG-20 de circunvalación a Segovia, que constituye una de las principales infraestructuras en el entorno de la ciudad de Segovia. En ella, efectivamente, confluyen la N-110 en dirección sureste, la autopista de peaje AP-61 y la N-603, la autonómica 601, que conecta con Madrid a través del puerto de Navacerrada, y la N-110 en dirección noroeste junto nuevamente con la autovía autonómica 601 que conduce a Valladolid. Es una carretera convencional con un tráfico medio de 11 000 vehículos diarios, 7 % de pesados, alcanzando los 17 000 vehículos diarios en los tramos de mayor intensidad de tráfico.

La elevada intensidad de circulación y la existencia de infraestructuras de doble calzada que enlazan con ellas y a las que dota de continuidad y la mejora de la seguridad vial aconsejaban la transformación de la carretera actual en una autovía. Por ello, en diciembre de 2015 iniciamos las obras de duplicación de la calzada de la circunvalación de Segovia. La obra consiste en la duplicación de la carretera SG-20, que constituye la circunvalación de Segovia, en una longitud de aproximadamente 15,3 kilómetros, sirviendo de conexión al itinerario de alta capacidad Madrid-Valladolid por Segovia, a la carretera convencional N-110 Soria-Ávila y a los diferentes barrios de la capital entre sí con los núcleos urbanos de Soria.

Paso a detallarle los avances en cada uno de los tramos en los que se divide la obra. En el tramo A, de 8,4 kilómetros de longitud, que abarca desde el enlace con la autovía A-601 hasta las inmediaciones del enlace con la carretera CL-601, con un presupuesto de unos 28 millones de euros, presenta un grado de ejecución del 22,75 %. Actualmente se están ejecutando las actividades de movimiento de tierras, con voladuras de los macizos de roca, que configuran los desmontes de la actual circunvalación y a las que se refería su señoría como una de las importantes dificultades y características de esta obra, con objeto

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 206

14 de diciembre de 2017

Pág. 25

de despejar el espacio que ocupará la segunda calzada. Por otra parte, se están acopiando materiales de roca que tienen unas características geotécnicas especiales y se están moliendo al objeto de construir la zahorra artificial necesaria para toda la obra. También se está trabajando en la reposición de los servicios afectados de las líneas eléctricas y abastecimientos que se van ejecutando una vez obtenidos los permisos correspondientes, y en la estructura del viaducto de Leresma ya se han completado las cimentaciones.

El tramo B, de 7,13 kilómetros de longitud, abarca desde las inmediaciones del enlace con la carretera CL-601 hasta el enlace de la N-110 sentido Ávila, con un presupuesto de casi 17 millones de euros; presenta un grado de ejecución del 33,37 %. Se están completando los trabajos de terraplenado en las proximidades del viaducto de ferrocarril Madrid-Segovia; se han completado la glorieta con la N-110 al oeste de Segovia y la nueva calzada, en el tramo que discurre entre el enlace con la N-110 y el de la autopista AP-51; además, se está trabajando en los desvíos de tráfico, que son necesarios poner en marcha para la ejecución del enlace con la AP-61.

En definitiva, seguimos impulsando esta obra hasta su puesta en servicio por considerarla fundamental para dotar a la ciudad de Segovia de una infraestructura de alta calidad, fluida y segura, que sirva de conexión al itinerario de alta capacidad Madrid-Valladolid, por Segovia, y, como decía, a la carretera convencional N-110 Soria-Ávila y a los diferentes barrios de la capital entre sí y con los núcleos urbanos de Soria.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor secretario de Estado.  
Damos por finalizada la pregunta.

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS OBRAS DE RECUPERACIÓN DE LA CASA DE LOS GRIFOS, EN ALCALÁ DE HENARES (MADRID).  
(Núm. exp. 681/000956)  
AUTOR: SOLER-ESPIAUBA GALLO, JUAN (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN LA AUTOVÍA A-5, EN EL ENTORNO DE MÓSTOLES (MADRID).  
(Núm. exp. 681/000957)  
AUTOR: SOLER-ESPIAUBA GALLO, JUAN (GPP)

El señor PRESIDENTE: A continuación hay dos preguntas que se formulan en una tramitación agrupada del senador Juan Soler-Espiauba, que solicita su aplazamiento, por lo que se pospone su debate. Son las preguntas 681/956 y la 681/957.

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

- PREGUNTA SOBRE LAS PROPUESTAS DEL GOBIERNO PARA LA PROTECCIÓN, CONSERVACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL CASTILLO DE MONTEAGUDO, EN MURCIA.  
(Núm. exp. 681/001127)  
AUTOR: SOTO BURILLO, JUAN LUIS (GPS)
- PREGUNTA SOBRE EL ESTADO EN EL QUE SE ENCUENTRA EL PLAN DIRECTOR DEL CASTILLO DE MONTEAGUDO, EN MURCIA.  
(Núm. exp. 681/001128)  
AUTOR: SOTO BURILLO, JUAN LUIS (GPS)

El señor PRESIDENTE: Las últimas preguntas, que también se tramitan de forma agrupada, son de Juan Luis Soto Burillo.



La primera es sobre las propuestas del Gobierno para la protección, conservación y rehabilitación del castillo de Monteagudo, en Murcia, y la segunda es sobre el estado en el que se encuentra el plan director del castillo de Monteagudo, en Murcia.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Soto.

El señor SOTO BURILLO: Muchas gracias, presidente.

Hablar del castillo de Mula es hablar de todo un símbolo de Murcia —es un icono huertano—, y cuando hablamos de este sitio histórico y monumental del castillo de Monteagudo y de su entorno, nos referimos también al probablemente más importante monumento de toda la huerta de Murcia; estamos hablando de un bien de interés cultural de los siglos XI y XII, que así fue declarado en el año 2004.

También tenemos que hacer referencia al área protegida del castillo de Monteagudo. Estamos hablando de un entorno que abarca unos 75 000 metros cuadrados. De ellos, 12 000 aproximadamente son propiedad de la Dirección General de Patrimonio del Estado y el resto, de particulares. Asimismo tenemos que aclarar que el Estado es propietario de esta fortaleza por acuerdo adoptado por la Dirección General de Patrimonio de noviembre del año 2005.

Hablamos de un entorno, como he dicho anteriormente, que es un icono de la Huerta de Murcia. Lamentablemente, sobre el estado actual del castillo y su entorno se puede observar que los muros están en mal estado, que hay acumulación de basura, de maleza, de pinturas y que algunas de sus partes están en situación de derrumbe, todo ello no solo por la acción humana, sino también por la dejación y por la inacción de las diferentes administraciones competentes en la materia.

Señor secretario de Estado, hablar del castillo de Monteagudo lamentablemente es hacer referencia a una historia de reiteradas mentiras y falsas promesas incumplidas; se llegó a prometer incluso la instalación de un funicular. No se ha cumplido nada hasta la fecha de lo que se prometió. Además, en los Presupuestos Generales del año 2016 aparecía una partida concreta de 800 000 euros, de la cual nunca más se supo. Preguntamos a dónde se ha destinado y si tienen ustedes intención de derivar esa partida a la rehabilitación y conservación de este patrimonio.

Pasaron ustedes de esos 800 000 euros a una partida de 52 000 euros en los Presupuestos Generales de 2017. Lo cierto es que su partido gobierna en las diferentes administraciones públicas —en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en el Ayuntamiento de Murcia, incluso en la Junta Municipal de Monteagudo y en el Estado— y hasta la fecha no han sido capaces de coordinarse para adoptar una decisión en torno a este monumento. Es su responsabilidad. El Grupo Socialista le insta a que adopten las medidas necesarias para la conservación, protección y recuperación de uno de los patrimonios que probablemente sea uno de los conjuntos arqueológicos más majestuosos e importantes del Al-Ándalus.

Por eso, señor secretario de Estado le pregunto si realmente su Gobierno tiene alguna propuesta en relación a la protección, conservación y rehabilitación del castillo de Monteagudo en Murcia, así como en qué estado se encuentra el plan director del castillo de Monteagudo, que, previsiblemente, tendría que haber estado ya redactado en el mes de octubre.

Esas son las preguntas que le formulamos en la mañana de hoy.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, presidente.

Señoría, la intervención del ministerio de Fomento se lleva a cabo a través de dos programas: del Programa de conservación del patrimonio histórico artístico, a través del cual se financian actuaciones mediante la aportación del 1,5 % de la contratación de obra pública gestionada por el propio ministerio —hasta el momento ya son dos las convocatorias que se han publicado en los ejercicios 2014 y 2017, estando esta última en fase de valoración—, y del Programa de rehabilitación arquitectónica, a través del cual se financian obras relevantes de rehabilitación del patrimonio arquitectónico español con los presupuestos del propio ministerio. Ambas vías de financiación son bien conocidas por las corporaciones locales, administraciones autonómicas y otras instituciones públicas y privadas, por lo que las distintas solicitudes de actuación se formulan por las mismas, siendo atendidas de acuerdo a los principios y requisitos que los dos programas establecen.

El Ayuntamiento de Murcia, conecedor de estas posibles vías de financiación, ha venido formulando a lo largo del tiempo solicitudes. Así, recientemente, en el marco de la primera convocatoria de ayudas,



publicada en noviembre de 2014, sobre la base del 1,5 % Cultural, fue aprobada la actuación de restauración del primer local de los soportales, acceso al museo y Cuarto de las Ánimas de la catedral de Murcia, con una aportación del ministerio de 148 972 euros. Más recientemente, el ayuntamiento ha presentado las siguientes solicitudes formales a la nueva convocatoria de ayudas, publicada el pasado 19 de julio de 2017 al 1,5 % Cultural: ampliación del Centro de interpretación del conjunto arqueológico de la muralla de Santa Eulalia, rehabilitación monumental del Paseo del Malecón y su entorno, restauración y acondicionamiento de la iglesia de San Esteban Fase III. Todas ellas se encuentran en fase de estudio de cumplimiento de los requisitos básicos establecidos en las bases reguladoras que rigen la convocatoria de ayudas para su posterior valoración.

Por otro lado, por lo que respecta al castillo de Monteagudo, fortificación enclavada en un puntal rocoso de la época islámica, no ha sido presentada por el Ayuntamiento de Murcia en la reciente convocatoria del 1,5 % Cultural. No obstante, el Ayuntamiento de Murcia ha trasladado a este ministerio que está trabajando intensamente en la recuperación de la zona —Castillejo, albercas islámicas y falda del Castillo de Monteagudo— a través de ocupaciones directas y expropiaciones de los terrenos de propiedad privada.

Asimismo, el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, a través de la Secretaría de Estado de Cultura, licitó y adjudicó la redacción de un plan director del castillo de Monteagudo el pasado 20 de febrero, por un importe de licitación de 63 000 euros a la empresa Fernando Cobos Estudio de Arquitectura. En este documento se trazan las líneas estratégicas de investigación, gestión, restauración y turismo; los técnicos deberán identificar el bien de interés cultural y las titularidades del castillo y parcelas, así como el estudio histórico, arqueológico, arquitectónico, jurídico y normativo que permitan un primer diagnóstico; a él se sumará otro estudio de patología para diagnóstico del estado del castillo.

Por tanto, este ministerio invita a todas las administraciones e instituciones interesadas a presentar solicitudes a las próximas convocatorias del 1,5 % Cultural que se publiquen, a la espera de que sus propuestas en régimen de concurrencia competitiva, una vez cumplan los requisitos establecidos, alcancen la valoración necesaria para su cofinanciación.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.  
Tiene la palabra el senador Soto.

El señor SOTO BURILLO: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, la verdad es que escucharle a usted me decepciona. No sé si cuando un alto cargo del Gobierno comparece en sede parlamentaria, en este caso en el Senado, adquiere la condición de señoría, que probablemente no sea el caso, pero si fuera así, usted estaría incumpliendo el Reglamento del Senado. Lee usted muy bien y trae las respuestas muy bien escritas, y le felicito por su lectura comprensiva, pero, repito, tengo que denunciar que si fuese usted senador, incumpliría el Reglamento. Por eso lamento que no haya respondido a ninguna de mis preguntas.

Lamento también que le eche usted la culpa al Ayuntamiento de Murcia y le pase toda la responsabilidad, que le acuse además de no haber solicitado incorporarse al 1,5 % Cultural, cuando bien sabe usted que desde 2005 la fortaleza es propiedad del Estado, en concreto, por un acuerdo del día 11 de noviembre de 2005 adoptado por el Gobierno de España. Por tanto, la responsabilidad de toda la actuación de rehabilitación y conservación sobre la fortaleza corresponde al Estado. Igualmente tengo que lamentar que no me haya contestado usted a la pregunta sobre cuál es el la finalidad de los 800 000 euros que prometieron en los Presupuestos Generales del Estado.

Otro incumplimiento en su respuesta esta mañana es ese plan director que ustedes prometieron y que tenía que estar redactado en un plazo de seis meses, que se cumplió el pasado mes de octubre, que tampoco esté redactado, lo cual supone una decepción.

Espero que en su contrarréplica nos pueda determinar los plazos, sus intenciones en torno a la rehabilitación, conservación de la fortaleza, del Castillo de Monteagudo y su entorno, pero sobre todo le animo a que de una vez por todas la apuesta por la cultura sea una estrategia prioritaria de su Gobierno. De su respuesta podemos deducir que la apuesta por la cultura lamentablemente no es una prioridad de su Gobierno.

Me llama la atención que con las acciones del ayuntamiento en materia cultural se haya adjudicado al Gobierno de la Región de Murcia que sea el coordinador del Año Europeo de Patrimonio Cultural, no entiendo dónde están los méritos para tal adjudicación.

También aprovecho para decirle que tenemos el principal enclave argárico descubierto actualmente en Europa, probablemente el principal de la Edad de Bronce. Me refiero a la Bastilla de Totana. Tanto el Gobierno

regional como el Gobierno de España le han pasado toda la responsabilidad y la pelota al Ayuntamiento de Totana, que no tiene competencias para mantener y conservar ese yacimiento. Probablemente otro de los méritos por el que sorprendentemente se le haya adjudicado al Gobierno regional por parte de su Gobierno ser el coordinador del Año Europeo Cultural sea el estado en que se encuentra el castillo de Mula. En este caso sí que tenemos que agradecer al Ayuntamiento de Mula y a su alcalde todo el esfuerzo que han realizado por recuperar la propiedad de ese castillo y devolver esa fortaleza a los ciudadanos no solo de Mula, sino también de la Región de Murcia.

Voy concluyendo, señor secretario de Estado. Esperaba y espero de usted un compromiso firme en la determinación y una apuesta concreta por la rehabilitación y conservación del entorno y de la fortaleza, del Castillo de Monteagudo, que es un icono y una referencia de la Huerta de Murcia.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Soto.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Gracias, señor presidente.

Señoría, me pregunta sobre el estado en el que se encuentra el plan director y le tengo que responder que el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte está actuando en una nueva redacción del plan director. No le puedo contestar otra cosa porque esa es la situación en la que se encuentra.

Respecto de las posibilidades de actuación del Ministerio de Fomento, le insisto en que está el Programa del 1,5 % Cultural y el Programa de rehabilitación arquitectónica, que es el cauce a través del cual nosotros podemos actuar en relación con cualquier bien que forme parte del patrimonio histórico artístico.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor secretario de Estado, por su presencia en esta comisión. Sin más, levantamos la sesión.

*Eran las once horas y cuarenta y ocho minutos.*