



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 267

19 de abril de 2018

Pág. 1

## COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el jueves, 19 de abril de 2018

### ORDEN DEL DÍA

#### Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a la construcción de la variante de la carretera N-420 en Gandesa (Tarragona).  
(Núm. exp. 661/000020)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
- Moción por la que se insta al Gobierno a que proceda a la adscripción de la parcela que ocuparía el puerto de Fonsalía, en Guía de Isora (Santa Cruz de Tenerife), al Gobierno de Canarias.  
(Núm. exp. 661/000210)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a licitar la obra de construcción de la autovía A-11, que comunica Zamora con la frontera portuguesa, y a incluir la financiación de todos sus tramos en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.  
(Núm. exp. 661/000769)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para la mejora de la infraestructura ferroviaria en la provincia de Toledo.  
(Núm. exp. 661/000915)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a instruir a sus representantes en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Gijón-El Musel, en el Principado de Asturias, para promover el acuerdo de acometer con urgencia las obras para reabrir el paso de vehículos a través del túnel de Aboño, al objeto de facilitar la comunicación de los vecinos de Carreño con la zona oeste de la ciudad de Gijón.  
(Núm. exp. 661/000941)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
- Moción por la que se insta al Gobierno a solucionar los problemas de infraestructuras ferroviarias en Gipuzkoa.  
(Núm. exp. 661/000942)  
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

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

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías. Comenzamos la Comisión de Fomento convocada para el día de hoy.

En primer lugar, vamos a proceder a la aprobación del acta de la sesión celebrada el 14 de marzo de 2018. ¿Podemos aprobarla por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada por asentimiento.

## DEBATIR

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE DE LA CARRETERA N-420 EN GANDESA (TARRAGONA).

(Núm. exp. 661/000020)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Punto primero: Moción del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana por la que se insta al Gobierno a la construcción de la variante de la carretera N-420 en Gandesa, Tarragona.

Se han presentado en plazo dos enmiendas: una del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, autor de la moción, y otra del Grupo Parlamentario Popular del Senado.

Tiene la palabra, para la defensa de la moción, por tiempo de cinco minutos, el senador Aubà.

Tiene la palabra, señoría.

El señor AUBÀ FLEIX: Buenos días, señorías.

El motivo de la autoenmienda que presentamos es el de su actualización. Se presentó en 2016 y en el tiempo transcurrido ha habido acontecimiento que la modifican. Por lo tanto, lo que pretendemos con esta moción es actualizar la declaración de impacto ambiental de la variante de Gandesa durante este año 2018 y la consignación de la correspondiente partida presupuestaria para la redacción definitiva del proyecto constructivo.

Señorías, la variante de Gandesa lleva dieciocho años esperando su construcción, al igual que las variantes de Corbera y Riudecols. Las tres son variantes de la N-420 y suman en su conjunto un total de 13,4 kilómetros. La licitación del estudio informativo, previo al trazado de estas tres variantes, se publicó en el *BOE* del 25 de marzo del año 2001, en la misma edición del *BOE* en que se publicó el estudio de la AP-41 Madrid-Toledo, autopista que entró en funcionamiento y en servicio el mes de diciembre de 2006, que presentó concurso de acreedores en 2012 y que ahora está rescatada por el Gobierno para volver a licitarla. A diferencia de las autopistas construidas por el señor Florentino y rescatadas con dinero de todos, dieciocho años después de su publicación en el *BOE*, en las diferentes partidas económicas publicadas en los Presupuestos Generales del Estado, las tres variantes —Gandesa, Corbera y Riudecols— siguen sin construirse.

Así pues, en el año 2007, por ejemplo, en los Presupuestos había 3,2 millones para la variante de Gandesa. En 2009 fueron 3,4 y en 2010 fueron 2,1. Posteriormente las partidas se redujeron hasta los 5000 euros de 2015 y, en 2016, las partidas dedicadas a las variantes de Gandesa y Corbera desaparecieron de los presupuestos generales.

Esta manera de proceder del Gobierno frente a unas infraestructuras muy importantes para nuestro territorio ha sido una constante. Lo hemos visto con la A-7 y con las variantes de la N-420. Se anunciaba durante años, a través de los Presupuestos Generales del Estado, una inversión insuficiente que nunca acababa ejecutándose por falta de voluntad política. Las cifras son claras: en dieciocho años los presupuestos han gastado en la N-420, 334 000 euros en la variante de Gandesa, 354 000 en la de Corbera d'Ebre y 528 000 en Riudecols. Paralelamente a la inversión anunciada, pero no ejecutada, el Gobierno demora por tiempo la realización de los trabajos técnicos que tenían que permitir licitar y ejecutar la obra mientras, año tras año, las partidas presupuestarias han ido descendiendo en la misma proporción hasta desaparecer del todo en los presupuestos.

Un ejemplo de esta desidia lo tenemos en que en el mes de enero de 2012, las declaraciones de impacto ambiental de estas tres variantes de la N-420 caducaron. Mejor dicho, se dejaron caducar. Y desde entonces siguen caducadas sin ninguna partida en los presupuestos para actualizarlas. Eso sí, el ministro De la Serna nos aclaró que el Gobierno las había incluido, dentro del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024, porque las consideraba absolutamente necesarias. Tan necesarias que llevamos

desde el 2012 esperando que se actualicen y que lo único que han conseguido es que desaparezcan de los presupuestos generales y no han hecho nada más.

La moción que presentamos a debate tiene por objetivo rescatar del olvido la variante de Gandesa. No han hecho nada de nada. La moción que presentamos a debate tiene por objetivo rescatar del olvido la variante de Gandesa de tan solo 5,1 kilómetros. Su construcción tiene por objetivo garantizar la seguridad de nuestros ciudadanos y sacar del núcleo urbano el tránsito de vehículos pesados que atraviesan la N-420.

La gente de Gandesa no queremos ni más retrasos ni más engaños, por esto pedimos en esta moción que se actualice la declaración de impacto ambiental de la variante de Gandesa durante el presente año y que se consigne una partida económica en los Presupuestos Generales del Estado para este fin y para terminar la redacción del proyecto. Asimismo, hacemos extensible esta misma demanda para las variantes de Corbera y Riudecols, que se encuentran en la misma situación. Pedimos que se desbloquee esta situación tan vergonzante, dieciocho años después de su publicación en el *BOE*, tres variantes de la N-420 que suman un total de 13,4 kilómetros que siguen esperando su construcción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de enmiendas.

Enmienda del Grupo Popular. Tiene la palabra el senador Marmolejo.

El señor MARMOLEJO SETIÉN: Gracias, señor presidente.

Nosotros proponemos una enmienda que dice: La Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a seguir impulsando las actuaciones prioritarias en la provincia de Tarragona de acuerdo con las asignaciones presupuestarias. Pensamos que la variante de la N-420 en Gandesa se encuentra en fase de proyecto. Por eso, las actuaciones en la provincia de Tarragona se han planificado de acuerdo a las prioridades presupuestarias y según las partidas que se les dedica en los Presupuestos Generales del Estado.

Queremos recordarle al señor Aubà que, en concreto, se están priorizando otras actuaciones como la del tramo de la variante Valls-Montblanc en la A-27 y actuaciones de mejora relacionadas con la seguridad vial en la N-340. Por eso debo indicar que la inversión que se ejecuta en 2017 en carreteras de la provincia de Tarragona asciende a 19 millones de euros y 12 millones en conservación. La declaración de impacto ambiental no compete al Ministerio de Fomento.

En cuanto al proyecto, se están priorizando otras actuaciones, por eso rechazamos dicha moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de aceptación o rechazo de las enmiendas.

Tiene la palabra el senador Aubà.

El señor AUBÀ FLEIX: La vamos a rechazar porque, aunque habla de actuaciones prioritarias, en el párrafo siguiente se remite a la disponibilidad de las asignaciones presupuestarias. Ya hemos visto en el proyecto de presupuestos, que está ya en poder de los grupos, que no hay ninguna partida que se refiera a esta carretera.

Si como dicen el ministro y el senador son prioritarias, tendría que haber la voluntad de poner partida presupuestaria y no la hay.

Por tanto, vamos a rechazarla.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Vamos entonces al turno de portavoces.

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

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Dado que Esquerra no ha aceptado la enmienda propuesta por el Grupo Popular, nuestro voto será negativo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Grupo Nacionalista? (*Pausa*).

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente. Buenos días a todos, *egun on*. Intervengo únicamente para manifestar la abstención como posicionamiento del Grupo Vasco. *Eskerrik asko*.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Por el Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra el senador Aubà.

El señor AUBÀ FLEIX: No voy a hacer uso de ella.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la senadora Cánovas.

La señora CÁNOVAS ESSARD: Buenos días, muchas gracias, señor presidente. Anuncio que nuestro voto será afirmativo y en primer lugar, decir que la vía urbana de Gadesa, la N-420 es la peor valorada según un estudio realizado por el RACC, donde se analizaban 20 vías urbanas más. Este estudio detecta aceras de dimensiones muy pequeñas, una mala disposición e iluminación de los pasos de cebrá y, además, falta de facilidades para que circulen bicicletas. Por lo que se refiere a los elementos de seguridad vial, se echan de menos rotondas, semáforos en las entradas del núcleo urbano, además de falta de elementos moderadores de la velocidad. Por ello se hace absolutamente necesaria la realización de la variante anunciada hace veinte años.

Si es verdad, como pregona el Gobierno del Partido Popular cada vez que presenta los Presupuestos Generales del Estado, que hay recuperación económica, lo que debería hacer es dar cumplimiento a los compromisos adquiridos hace veinte años y consignar las dotaciones de partidas presupuestarias que, en algunos casos, como ha dicho el senador Aubà, no son suficientes, pues deberían dotarse de presupuesto suficiente, teniendo en cuenta todo el proceso que haya caducado y que haya que volver a repetir.

También mostramos nuestra disconformidad con la enmienda presentada por el Grupo Popular, que es lo mismo que nada. Es decir, estamos hablando de una moción muy concreta que se refiere a una variante de unas carreteras muy concretas y no a todas las carreteras catalanas ni a todas las carreteras de España. Se trata de dar cumplimiento de una vez a un presupuesto y a terminar un procedimiento administrativo, y que se ejecute en todos sus términos. El que esté pendiente todavía un estudio medioambiental que no sea competencia del ministerio correspondiente no es óbice para que se dé cumplimiento de una vez a lo que está ya acordado.

Es decir, cuando se toman previsiones en cuanto a los presupuestos de ejecución de determinadas obras se deben tener en cuenta todos aquellos trámites, sean o no competencia del ministerio. De ahí que apoyemos la moción presentada por Esquerra Republicana y votaremos a favor de la misma.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Turno para el Grupo Socialista. Tiene la palabra el senador Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

Debatimos hoy una moción en la que se solicita un calendario de actuaciones, de trámites, que haya consignación presupuestaria y, como consecuencia de todo ello, retomar la ejecución de esta variante de Gadesa, de la N-420.

Antes de nada, quiero hacer un relato para situarnos en el contexto de lo que ha sido o está siendo la ejecución o la futura ejecución de esta variante. He de decir, en primer lugar, que ya desde los años ochenta había reivindicaciones locales, en las cuales se solicitaba ya la realización y ejecución de esta variante; que el primer paso se dio en el año 2000, cuando se licitó el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental. Y tuvo que ser ya en el 2008 cuando se produjo la licitación de la redacción del proyecto, y en el año 2010 cuando se finalizó el proceso de información pública y se empezaron a analizar las alegaciones.

Estos dos hechos anteriores, en 2008 y 2011, ya fue con un Gobierno socialista, en el cual también se fueron abriendo y ejecutando otras variantes de la propia N-420, y con una inversión ejecutada de 24 millones de euros. Con posterioridad, en el año 2012 y ya con un Gobierno del Partido Popular, lo que ocurrió fue que se dejó caducar el estudio de impacto ambiental. Y desde entonces y hasta nuestros días no se ha hecho nada.

En el año 2017 el actual ministro de Fomento, para justificar que no había consignación alguna en los Presupuestos Generales del Estado para la ejecución de esta variante, declaró que se tenían que realizar

modificaciones para ajustarse a las nuevas normas y exigencias técnicas. Pues bien, en el proyecto de estos nuevos Presupuestos Generales del Estado para 2018 vemos que no aparece tampoco consignación presupuestaria.

El Grupo Parlamentario Socialista entiende que la construcción de esta variante es necesaria, sobre todo, por seguridad vial. Hay que recordar que el 25 % del tráfico que circula por esa N-420 a su paso por Gandesa es tráfico pesado. Por eso, entendemos que es necesario reducir la peligrosidad, la siniestralidad, sobre todo, porque pasa por el centro del casco urbano, y evitando, de esta manera también, la contaminación y las molestias que causan a los vecinos.

Por todo lo anterior, el Grupo Parlamentario Socialista va a dar apoyo a esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Popular.

Tiene la palabra el senador Marmolejo.

El señor MARMOLEJO SETIÉN: Gracias, señor presidente.

Señor Aubà, efectivamente, la variante de la N-420 en Gandesa y Corbera D'Ebre es una actuación necesaria para alejar el tráfico del centro urbano de Gandesa, que es una reivindicación que viene de años atrás, igual que la denominada variante C-43, que, por cierto, ustedes omiten en la moción porque es competencia de la Generalitat, pero las dos circunvalaciones son necesarias porque tienen que interconectarse.

Desde Gandesa se reivindica la ejecución de la variante y es cierto que, a lo largo de los últimos años, no se ha podido ejecutar por las limitaciones presupuestarias, las mismas que ha sufrido la Generalitat. Y el ministerio, que no ha dejado de invertir en carreteras de Cataluña, priorizó como actuaciones preferentes la A-27 y la N-340, pero porque así también se lo indicó el Gobierno de la Generalitat.

Ya le contestó el señor ministro hace aproximadamente un año, que había que actualizar los proyectos a los cambios normativos y técnicos, porque se habían quedado desfasados, y eso es lo que está haciéndose ahora en estos momentos en una nueva declaración de impacto ambiental. Cuando se habla de que se incluya alguna actuación por parte del Gobierno, ya le he dicho anteriormente que hay carreteras, como la C-43, que es de su competencia, en la que se está actuando.

La inversión en el 2017, como le dije antes, asciende a cerca de 19 millones de euros por parte del Ministerio de Fomento, y en los presupuestos de 2018 se recoge una cifra aproximada de 23 millones de euros para actuaciones en materia de carreteras en la provincia de Tarragona.

Pero le voy a dar más datos. Yo entiendo que usted reclame más inversión, pero es que son 22 millones los que se han invertido solamente en el término municipal de Tarragona. Seguimos creyendo, creemos y apostamos por la actuación de esta variante en Gandesa, en Ruidecols y en Corbera de Ebro. La voluntad del Partido Popular fue, desde el año 2000, hacer esta actuación. Pero no olvidemos que el Gobierno socialista de Zapatero se olvidó de esta actuación y no había ninguna obra licitada ni iniciada, cuando llegó al Gobierno de la nación en 2011. Es más, se dejó caducar, como se ha dicho anteriormente, la declaración de impacto ambiental.

Estas actuaciones están recogidas dentro del PITVI, en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda del Ministerio de Fomento, porque las considera necesarias para la población de Gandesa. Y hasta que no se actualicen los proyectos, no se van a poder volver a licitar. Y por supuesto, tienen que tener aprobadas las declaraciones de impacto ambiental.

Como le decía, sí hay un compromiso del Gobierno para seguir invirtiendo y rechazamos por ese motivo la moción que presentan.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Señorías, la votación de las mociones la haremos al final de las mismas, nunca antes de las trece horas y treinta minutos.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROCEDA A LA ADSCRIPCIÓN DE LA PARCELA QUE OCUPARÍA EL PUERTO DE FONSA LÍA, EN GUÍA DE ISORA (SANTA CRUZ DE TENERIFE), AL GOBIERNO DE CANARIAS.

(Núm. exp. 661/000210)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Vamos con la siguiente moción.

Tiene la palabra, para la defensa de moción, el senador del Grupo Parlamentario Socialista, don Julio Cruz.



El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, presidente. Señorías, muy buenos días.

El puerto de Los Cristianos es un puerto ubicado en el sur de Tenerife que comunica la isla de Tenerife con la isla de La Gomera, con la isla de La Palma y con la isla de El Hierro por vía marítima. Conexión muy importante. Fue este puerto de Los Cristianos concebido para unas conexiones y para soportar aproximadamente 600 000 pasajeros y hoy van por ese puerto alrededor de 2 millones, y sube de manera importante cada año no solo el número de pasajeros que lo utilizan sino también la carga rodada de mercancías, nuevos ferris que comunican a diario la isla de Tenerife con las islas de La Palma, Gomera y Hierro, en varias operativas al día con cada isla. Por tanto, este puerto ha quedado absolutamente colapsado.

No solo hay problemas en cuanto al atraque, porque solo tiene dos atraques y ahora mismo operan cuatro barcos, por lo que es frecuente ver algún barco fondeado porque no puede operar y por lo tanto tiene que esperar, con las consecuencias para pasajeros y mercancía.

La capacidad logística en tierra está absolutamente colapsada. Este puerto está rodeado de un desarrollo urbanístico de un importante núcleo turístico como es el de Los Cristianos, de tal manera que ni siquiera en la plataforma de tierra del puerto caben los vehículos que operan en los barcos, es decir, que cuando coinciden dos barcos en el puerto, los que van a desembarcar o los que van a embarcar, no es posible que puedan operar en la plataforma de tierra, con el consiguiente colapso en las vías generales; la ciudad queda colapsada con los vehículos que quieren operar en el barco, tanto en la entrada como en la salida del puerto de Los Cristianos.

Hay una imposibilidad absoluta de ampliación de este puerto por razones de mar y por razones de tierra, por tanto, es necesario un nuevo puerto.

Este nuevo puerto que se llama de Fonsalía por su ubicación geográfica en el municipio de Guía de Isora en la isla de Tenerife es un puerto del que se viene hablando y en el que se viene trabajando desde hace veintitrés años. Es un puerto importante, es una solución de interés general para el Estado. Fue declarado, y estaba dentro de la programación de Puertos del Estado, puerto de interés general del Estado en su momento; fue negociado en los años noventa con el Gobierno de Canarias y transferida esa ubicación sin los recursos necesarios a la Comunidad Autónoma de Canarias y no se ha hecho hasta la fecha.

Este es un puerto que permitiría triplicar la capacidad de atraque, de tal manera que haría posible la operativa de hasta cuatro buques en este puerto nuevo. Además, da la casualidad que hoy 18 de abril se cumplen doce años de la declaración formal por parte del Gobierno de Canarias de excepcional interés público para la Comunidad Autónoma de Canarias de la construcción de este puerto, puerto que tiene un coste hoy ya de más de 200 millones de euros pero que es necesario e imprescindible acometer de una manera rápida, de una manera urgente como se viene demandando año tras año. Quiero decir que tiene declaración de impacto medioambiental desde el año 2014; cuenta con proyecto básico; es muy importante por cuanto va a ser el puerto principal de interés en la Comunidad Autónoma de Canarias para el tráfico de pasajeros. Este es un puerto que está llamado a ser usado por más de 3 millones a corto plazo en las conexiones entre las cuatro islas de la provincia de Santa Cruz de Tenerife. Y, por lo tanto, además, es necesario para el desarrollo turístico de la isla —estamos hablando de una zona turística de primer nivel de toda España—. Es muy importante porque contempla también una parte náutico-pesquera, contempla una parte para el desarrollo de cruceros —porque el puerto de Los Cristianos quedaría prácticamente como un puerto de crucero en cuanto se hiciera el de Fonsalía—. En definitiva, permitiría garantizar la conectividad interinsular, garantizar una mejora de la cohesión social y territorial, así como las necesidades pesqueras, necesidades deportivas, posicionamiento en el mercado internacional de cruceros, etcétera.

Por lo tanto, ¿dónde está la traba, se preguntarán ustedes, señorías, si es competencia de la comunidad autónoma? La traba está en la Dirección General de Costas, en el Ministerio de Medioambiente, en el Gobierno de España, que tiene que adscribir, como paso previo para proseguir con el expediente, la parcela necesaria tanto en tierra, en relación a la costa, como de la lámina de mar que va a ocupar el puerto, para proceder al proyecto definitivo, sacarlo a licitación y empezar a hacer las obras.

Estamos hablando de un puerto que, desde que se inicie de una manera física, tardará tres, cuatro o cinco años mínimo en estar operativo y, por lo tanto, de una necesidad urgente en la Comunidad Autónoma de Canarias, donde día a día miles de pasajeros sufren la problemática que les señalaba muy someramente en el puerto de Los Cristianos y que impide el desarrollo de las conexiones marítimas en la provincia de la isla de Tenerife entre las islas de Tenerife, La Gomera, La Palma y El Hierro. Además del desarrollo de la conectividad, impide también el desarrollo náutico-pesquero. Estamos hablando de que en ese lugar hay aproximadamente unas 400 000 camas de alto *standing* y, por lo tanto, de una ocupación hotelera muy

importante, que da un desarrollo turístico de primer nivel. Este puerto es muy necesario, a la par que haría posible que, al liberar el puerto de Los Cristianos, se pueda utilizar para cruceros, donde hay un mercado internacional muy competitivo y en el que Canarias está muy bien posicionada, y esta zona también.

Por ello, señorías, pido el apoyo de la Cámara para la propuesta que hacemos, que es sencilla, que el Gobierno de España impulse y dé la autorización necesaria, porque es de interés general para el Estado —así estaba declarado desde hace más de veinte años—, porque es de excepcional interés general para la Comunidad Autónoma de Canarias, porque es vital y básico para el desarrollo y la conectividad de cuatro islas y para el uso de más de 2 millones de pasajeros en estos momentos, y para la conexión de todo el tráfico de mercancías. Todo el desarrollo de esas islas se produce prácticamente por tráfico rodado en estos momentos a través del puerto de Los Cristianos, pero sería por el puerto de Fonsalía. Con La Gomera y con El Hierro no hay ninguna conexión marítima que lleve contenedores o barcos contenedores, todo se hace con tráfico rodado a través del puerto de Santa Cruz o ahora a través del puerto, en Granadilla, que ya está aperturado. En definitiva, se trata de posibilitar y que siga el desarrollo de estas cuatro islas, de mejorar la conectividad, de garantizar esa cohesión social y territorial, y de que Canarias cuente con lo que necesita. Solamente se está pidiendo que se adscriba o que se dé la concesión correspondiente de la línea de costa, que está prevista —estaba previsto el lugar, quiero repetirlo, por el Gobierno de España en los años noventa— y de la lámina correspondiente del mar. No hay ningún LIC, no hay ninguna ZEPA, no hay ninguna cuestión en el mar que impida desde el punto de vista medioambiental la construcción del puerto. Por lo tanto, no entendemos por qué la Dirección General de Costas no impulsa este proyecto en negociación, en conversación con el Gobierno de Canarias, con las autoridades de la isla de Tenerife y del resto de las islas.

En definitiva, señorías, pido el apoyo para esta moción. En la exposición de motivos de la moción hay profusamente más motivos de los que yo he expresado en este momento aquí y que no reitero por consideración a sus señorías, porque estoy convencido de que han leído todos la misma.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

No hay enmiendas a esta moción. Por lo tanto, vamos directamente al turno de portavoces.

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

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

Quiero manifestar nuestra abstención en esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Grupo Vasco?

Senadora Iparragirre, tiene la palabra.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Intervengo también para manifestar el voto de abstención del Grupo Vasco.

*Eskerrik asko.*

El señor PRESIDENTE: El senador Aubà marchó.

Turno para el Grupo Unidos Podemos.

Tiene la palabra la senadora doña Pilar Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Intervengo solo para manifestar que votaremos en contra de la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el senador Cruz.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: La propuesta es nuestra. Votaremos a favor evidentemente.

En el turno de portavoces quiero decir...

El señor PRESIDENTE: Perdón, es que estamos en el turno de portavoces.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Estamos en el turno de portavoces.

El señor PRESIDENTE: Sí, vale, perdón. Es que creía que no me había entendido.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Sí, en el turno de portavoces.

Señoría, quiero decir que, la verdad, no entiendo la posición del Grupo Mixto, hay muchos en el Grupo Mixto que son senadores en esa composición de la Comunidad Autónoma de Canarias y siempre se habían manifestado en esta misma posición. Y no solo aquí, esta es una moción que ha sido aprobada por unanimidad en el Parlamento de Canarias, con el apoyo de los grupos en presencia —el Grupo Parlamentario Popular, el Grupo Podemos, el Grupo Mixto y el Grupo Socialista y Coalición Canaria—. No entendemos esa abstención del Grupo Mixto.

Podemos, el mismo motivo. No encontramos cuál es el problema para apoyar una iniciativa que simplemente pretende el desarrollo de un puerto importante para las conexiones, que da servicio a más de 2 millones de ciudadanos que lo usan a diario para todo. Tengan en cuenta el carácter interinsular de la Comunidad Autónoma de Canarias —isla de La Gomera, la isla de El Hierro y la isla de Tenerife—, cuya capitalidad es compartida entre la ciudad de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, muchas personas para la resolución de cualquier problema tienen que ir a diario a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, donde está el Gobierno de Canarias, y ante cualquier incidencia en relación con los servicios sanitarios. En las islas señaladas hay hospitales comarcales, en referencia a lo que puede ser un hospital en la península, y, por lo tanto, prácticamente la atención sanitaria especializada importante se produce en la isla de Tenerife, por lo que hay una conexión diaria para los enfermos. ¡Qué decir de todas las personas que están relacionadas con la materia de educación! Las universidades están en Las Palmas de Gran Canaria y en la Ciudad de La Laguna, en la isla de Tenerife.

En definitiva, no solo por cuestiones de cohesión social, de cohesión territorial, de uso de los ciudadanos, sino también por cuestiones económicas. Para el desarrollo económico de la isla de La Gomera, de la isla de El Hierro, de la isla de La Palma es muy importante este puerto; es muy importante porque le permitiría unas conexiones más fluidas que las que hay ahora, que los barcos no tuvieran que esperar en el mar —porque no caben simplemente, por cuestión física; no hay sino dos atraques y ahí operan cuatro— o que tuvieran conexión para entrar en el puerto de Los Cristianos. Impide en estos momentos el desarrollo turístico desde el punto de vista de cruceros. Estamos hablando de una industria también importante, la industria turística relacionada con el mar en toda esa zona, que tampoco se permite —está hoy muy constreñida por la inexistencia de ese puerto—. Y es una competencia de la comunidad autónoma. Simplemente se le pide al Estado que esa competencia que tiene por ahora —nosotros tenemos una reivindicación de la Comunidad Autónoma de Canarias en el Estatuto de Autonomía—, que las competencias en materia de costas, en relación a las islas Canarias, pasen a la Comunidad Autónoma de Canarias. Hoy por hoy la competencia es del Estado, por lo tanto, la adscripción de la lámina del suelo, donde va el puerto, y la lámina de agua, de mar, donde va al puerto, es competencia del Estado. Estamos hablando, repito, de un puerto que fue declarado de interés general por el Estado; que fue transferido a la comunidad autónoma; que la comunidad autónoma lo declara de interés general excepcional desde hace mucho tiempo; que tiene proyecto básico importante desde hace mucho tiempo; que tiene declaración de impacto medioambiental favorable desde el 2014; y está paralizado ese expediente por cuanto el Estado no hace la adscripción correspondiente de esa lámina, de ese sitio, de ese lugar, que es el mismo previsto por el Estado.

Por lo tanto, llamo a sus señorías a que reflexionemos sobre la necesidad del desarrollo de las islas Canarias y de las islas que conforman la provincia de Santa Cruz de Tenerife y sobre la necesidad que tenemos el millón y medio de habitantes que vivimos en esa provincia, más los millones de ciudadanos que nos visitan al año, de tener unas infraestructuras de calidad, unas infraestructuras adecuadas al siglo XXI y a las necesidades reales, cuyo desarrollo impide hoy el puerto existente, el puerto de Los Cristianos.

Espero que el Partido Popular sea más ecuánime y esté por la labor de lo que se pide al Gobierno de España —una cuestión lógica—: que ayude para desarrollar este importante puerto.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el senador don Antonio Romero Santolaria.



El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Cruz, vamos a intentar ser, como siempre, muy ecuanímenes, pero dentro de nuestra posición, no porque nos la marque usted.

La verdad es que reconozco que ha demostrado un conocimiento absoluto, mucho más del que pueda tener yo de su zona. No obstante, usted es de allí. He tenido que hacer un curso acelerado en materia portuaria, sin alcanzar lógicamente su sapiencia, para poder entender cierta terminología técnica, que en su mayoría, para los que somos profanos en la materia nos suena más bien raro: rampa ro-ro, rampa pax, atraques, etcétera. Pero eso no viene al caso.

Permítame, senador Cruz, que antes de entrar en el debate de la moción en sí, y a modo de chascarrillo, y espero que se lo tome con el mismo sentido del humor que intento trasladarle yo, le diga que yo desconocía ahí dos cuestiones que quiero plantearle. Sé que esta moción la presentaron hace mucho tiempo, pero yo desconocía que hubieran cambiado nuevamente de portavoz y que de nuevo fuera el señor Álvarez Areces portavoz del Grupo Socialista. Al mismo tiempo le digo que yo no tengo ningún problema en debatir esta moción. Pero sí que le voy a decir una cosa y es que difícilmente vamos a poder instar desde la Comisión de Medio Ambiente y Cambio Climático cuando estamos en la Comisión de Fomento. Le digo esto porque sé que la presentaron hace mucho tiempo, pero creo que una autoenmienda, una reseña en su intervención o una corrección de errores habría subsanado el que apareciera al final de la moción que la Comisión de Medio Ambiente y Cambio Climático insta al Gobierno de España a que proceda a realizar urgentemente la adscripción de la parcela que usted ha descrito anteriormente. Se lo digo con buen humor y espero que así se lo tome.

El proyecto del puerto de Fonsalía. Como usted decía, se trata de una de las actuaciones singulares estructurantes regulada en ese Plan Insular de Ordenación de Tenerife y de una actuación, como usted ha definido, de especial importancia estratégica en la conformación del modelo territorial que el Gobierno canario se ha dado. No obstante, dicho esto, algunas aseveraciones que ha hecho creo que merecen alguna respuesta.

Como bien se deduce de lo expuesto en la iniciativa parlamentaria que ustedes plantean, se pretende la ejecución de un nuevo puerto en Guía de Isora, el denominado puerto de Fonsalía. La ejecución de este puerto autonómico implicaría la ocupación, como aquí se ha dicho, de nuevos terrenos de dominio público marítimo-terrestre. En cumplimiento de la normativa de Costas, y usted ha hecho referencia, el Gobierno canario ha solicitado, como así debe ser, al Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, al Magrama, un informe de adscripción para la construcción del nuevo puerto. Una vez analizada la documentación presentada y comprobado el valor natural de la zona de actuación, el procedimiento quedó, como usted ya conoce, interrumpido hasta conocer el resultado definitivo de la tramitación ambiental. Como bien conocen sus señorías, la nueva normativa de Costas tiene el objetivo de conseguir el equilibrio entre la protección medioambiental y el desarrollo de los legítimos derechos económicos en la costa. Por esta razón, el Magrama, con carácter previo a la emisión del informe de adscripción que proceda, está analizando la declaración de impacto ambiental del proyecto, acordada por la Comisión de ordenación del territorio y medio ambiente de Canarias.

Quiero añadir, señoría, que, para el análisis de la medida propuesta de adscripción de la parcela que ocuparía el puerto de Fonsalía, esa adscripción al Gobierno de Canarias, debe tenerse presente que, conforme al artículo 5 del texto refundido de la Ley de puertos y de la marina mercante, la construcción de nuevos puertos de competencia autonómica, como es este, deberá contar con el informe favorable del Ministerio de Fomento y del Magrama. Además, para la adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las comunidades autónomas, de cara a la construcción de nuevos puertos, como decía, de su competencia, también es, como he dicho antes, de aplicación la legislación de Costas. Por lo tanto, parece recomendable, tal como indica Puertos del Estado, recabar el criterio a este respecto de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, perteneciente al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Y si me permite, señoría, quisiera hacer algunas consideraciones, alguna pequeña matización respecto a lo que han manifestado en la exposición de motivos porque entiendo que conviene tener en cuenta, y usted ha hecho referencia a la misma, la relación de la ejecución del nuevo puerto con la actividad portuaria comercial que actualmente opera en el puerto de Los Cristianos, puerto de interés general del Estado. Ustedes indican en la moción que el puerto de Los Cristianos, y lo ha dicho aquí también, está totalmente colapsado, que supone un tapón al desarrollo futuro de las comunicaciones con La Gomera, La Palma, y El Hierro. Hablan también de la limitación de la capacidad, de accesos terrestres insuficientes y de que se debe atravesar el núcleo urbano originando colapsos. A ese respecto, quiero manifestar que, desde el

punto de vista marítimo, la configuración del puerto de Los Cristianos todavía no presenta problemas de operatividad, ni en lo que respecta a condiciones de agitación de acceso marítimo de los buques ni de capacidad. De esta forma, el puerto Los Cristianos gestiona debidamente su tráfico principal, que es el de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje. No obstante, sí que debo reconocerle que el puerto de Los Cristianos tiene un inconveniente operativo, que reside en las condiciones de acceso por vía terrestre a sus instalaciones, ya que tanto los pasajeros como los vehículos tienen que atravesar para ello el núcleo urbano. Por esta razón, se van a estudiar, y esa era una de las cuestiones que usted pedía, soluciones desde el sistema portuario estatal para abordar esta cuestión de forma coordinada con las administraciones afectadas —el Cabildo de Tenerife y el municipio de Arona, donde se ubica el puerto—.

Por todo ello, y a la espera de la resolución de los informes correspondientes y de otras cuestiones que estábamos planteando, teniendo en cuenta la importancia del puerto al que usted hace referencia y que probablemente necesite un plan integral y que no solamente se hable de puerto, sin estar totalmente en desacuerdo, porque consideramos que es importante, no podemos aceptar su moción tal y como viene planteada debido a que hacen falta una serie de informes que sean perceptivos y, en función de eso, el Gobierno tomará el acuerdo necesario. Nosotros, por lo tanto, a la espera de esos informes, nos vemos en la obligación de votar en contra.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Si me permite el presidente.

Se ha dicho que está presentada en 2016, pero fue ante la Comisión de Medio Ambiente y Cambio Climático, en la que el señor Areces es el portavoz del Grupo Socialista, pero fue la propia Cámara quien la trasladó a esta Comisión de Fomento, no el Grupo Socialista. Sí es verdad que hay un problema de redacción, porque no fue así. Lo podíamos haber enmendado, pero lo quisimos dejar así para que todas sus señorías supieran el porqué de la tardanza de este asunto.

El señor PRESIDENTE: Queda aclarado, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LICITAR LA OBRA DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA A-11, QUE COMUNICA ZAMORA CON LA FRONTERA PORTUGUESA, Y A INCLUIR LA FINANCIACIÓN DE TODOS SUS TRAMOS EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.

(Núm. exp. 661/000769)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Vamos con la siguiente moción: Moción del Partido Socialista por la que se insta al gobierno a licitar la obra de construcción de la autovía A-11, que comunica Zamora con la frontera portuguesa, y a incluir la financiación de todos sus tramos en los presupuestos generales del estado para el año 2018.

Se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, para la defensa de la moción, el senador Fernández Blanco.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Sí, buenos días.

La moción pretende instar —y voy a insistir mucho en los verbos— al Gobierno a licitar la obra de construcción de la A-11, con suficiente financiación en todos sus tramos. Evidentemente decimos esto y le damos importancia a los verbos puesto que, señorías, esta carretera, la N-122, que va desde Zamora hasta la frontera portuguesa, es la más estudiada, proyectada y con más estudios de impacto ambiental de toda la historia de este país. Lleva en estudio, al menos que recuerde yo, desde el 2009. Además, es una autovía, es una carretera que lleva muchos titulares y espacios en la prensa local; ha ocupado manifiestos, concentraciones, editoriales de todos los colores, artículos de opinión, que se han ocupado con frecuencia de esta necesidad. Y, esa es la pregunta. Nos preguntamos: Pues nada, los presupuestos generales de 2018 nos dicen que tenemos que seguir estudiando esta N-122. Bueno, es una autovía máster, muy estudiada, pero su título es totalmente falso y su necesidad.

Todo ministro o ministra de Fomento que se precie deberá hacerse una foto con los parlamentarios de turno, y esta, evidentemente, es vendida en Zamora como trofeo, como falsa promesa; incluso, secretarios

de Estado también tienen esta obligación. Y desde 2009, insisto, llevamos enredando con esta carretera, cuando ya entonces fue adjudicada la redacción de los proyectos, pero estamos en el mismo sitio: parados, los trabajos que tenían un plazo de 18 meses no se han ejecutado, y, evidentemente, no salimos adelante con un tramo de 71,8 kilómetros, que va desde Zamora norte a Ricobayo, Ricobayo-Fonfría, Fonfría-Alcañices y Alcañices-frontera. La autovía ya entonces costaba 251 millones de euros, autovía incluida en el PEI, es decir, que debe ejecutarse antes del 2020 —que ya les digo que es imposible— y también incluida en el PIVE, que, si no nos damos prisa, tampoco llegaremos al horizonte 2024 que tiene.

En el 2009 la palabra mágica era crisis y ahora la frase mágica es que se están haciendo los proyectos. Evidentemente, tenemos que dar un paso, tenemos que pasar de ese no hacer a los hechos. Fíjense, los titulares en septiembre de 2015 decían: *El Partido Popular se compromete a llevar adelante esta legislatura la construcción de la A-11*. Pues no, pues seguimos estudiándola. Y decía la crisis, porque yo creo que ha sido una excusa. En primer lugar, la crisis en el país vecino, en Portugal, ha sido la misma y la carretera Oporto-Braganza se ha terminado el pasado año, incluido el túnel de Marao, que era una obra de mucha importancia. Por poner un ejemplo, para que nos situemos, ahora mismo de Braganza a Oporto, que hay 214 kilómetros, se tarda algo menos de dos horas o menos de dos horas, y de Braganza a Zamora, que hay 102 kilómetros, tardamos algo más de una hora y treinta minutos. Es una carretera, además, con alta siniestralidad, salpicada de curvas, de desniveles, que hacen complicada su conducción, y más, mucho más este último año que, ya he dicho, desde la apertura del túnel han aumentado de manera exponencial los camiones de gran tonelaje, hasta el punto de que ahora, como pasan muchos camiones de gran tonelaje, todas las actividades que se hacen en localidades importantes como Alcañices se prohíben, y ya está, así es como se solucionan los problemas de tráfico; se prohíbe hacer las actividades y se acaba el problema, en vez de hacer o intentar avanzar en lo que debería de ser una autovía tan demandada.

Anteayer se reunieron en Zamora representantes de la Asociación Eje Atlántico del Noroeste Peninsular y reivindicaron la ele que forman dos carreteras, la N-122, Braganza y Puebla de Sanabria. Declararon que la falta de estas conexiones estaba haciendo que se desperdiciara una cooperación importante transfronteriza. Esto significa pérdida de fondos europeos, pérdida de inversiones empresariales, turismo, etcétera. Fíjense, los comentarios a esta noticia en los medios locales, y vuelvo al aumento exponencial de tráfico pesado, pues dicen cosas como que hoy en la carretera de Zamora-Alcañices me he cruzado con 42 tráileres de frente. Esto ya no es una carretera de 2018. Y otro comentario, ayer mismo, que dice, insisto: «La conversión de la N-122 en autovía tiene una circulación de camiones pesados insoportable. Es necesaria por seguridad, por los que circulan por ella, por los vecinos de los pueblos. Todos los accesos están en curvas o cambios de rasante y es necesaria para acercar España a Portugal y atraer inversiones en una zona que las necesita.» Por lo tanto, necesitamos esa carretera además por las relaciones con el país vecino, que evidentemente se han intensificado y que en nuestra comarca, en nuestras zonas, son importantísimas. Por eso pido el apoyo a esta moción, porque ya es hora, que desde el 2009 estamos esperando esta infraestructura. Evidentemente, no podemos seguir estudiando y que se aplique la máxima cervantina de «Amigo Sancho, donde hay hechos, las palabras sobran.» En este caso sobran las palabras y faltan los hechos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra el senador Faúndez.

El señor FAÚNDEZ DOMÍNGUEZ: Gracias presidente. Buenos días.

Hoy estamos aquí ante una nueva moción del Grupo Socialista cargada de demagogia, una moción que interpretan a su manera, como siempre han hecho.

En esa moción se nos pide licitar el tramo de la autovía A-11 desde Zamora hasta la frontera en lo que queda de año. Y, además, se nos pide incluir todos los tramos en los Presupuestos Generales del Estado, detallando en la exposición de motivos un coste económico de 328 millones de euros.

Con esta propuesta, lo que demuestran, en primer lugar, es que desconocen los tiempos y procedimientos que lleva esta obra pública. Yo pienso que no los desconocen, sino que vienen aquí a interpretar lo que a ellos realmente les interesa. Además, intentan escenificar un interés por una autovía por la cual nunca mostraron el más mínimo interés cuando lo pudieron hacer, en sus etapas de Gobierno y, además, dentro de esta escenificación, intentan imponer unos plazos leoninos a sabiendas de que son imposibles de cumplir. Señorías, ustedes tienen que actuar con seriedad, porque intentan adornar su postura imponiendo una cifra de 328 millones de euros para los Presupuestos Generales del Estado a sabiendas de que no se van a poder ejecutar en esta anualidad.

En la exposición de motivos, usted también nos echa en cara que nos reunamos con el ministro de Fomento. Yo le hago una pregunta, ¿con quién quiere que nos reunamos para abordar esta infraestructura? ¿Quiere que nos reunamos con Cruz Roja o con otra entidad benéfica? Esta es nuestra obligación, reunirnos con aquellas personas que de primera mano pueden abordar esta infraestructura. Y yo también le hago una pregunta, ¿con quiénes se reunieron ustedes cuando tuvieron responsabilidades de Gobierno? Porque usted nos habla aquí —y después lo veremos en el turno de portavoces— del año 2009. Antes de 2009 ustedes no dicen nada. La verdad es que yo quisiera saber con quién se reunieron ustedes, qué hicieron y, en caso de haberlo hecho, qué frutos obtuvieron. Yo pienso que a día de hoy ninguno.

Señorías, nosotros trabajamos con seriedad; huimos de los titulares fáciles y mediáticos, pero compartimos con ustedes inquietudes. Y la inquietud fundamental es ver esta vía finalizada, porque, además, como bien sabe, yo también soy un alcalde que vive a pie de esa vía y sufro a diario el tráfico que tiene.

Nosotros, en la propuesta que hacemos de modificación, incluimos los siguientes puntos: Primero, seguir impulsando los proyectos. Usted sabe que ahora mismo estamos en la fase de declaración de impacto ambiental, porque es el periodo administrativo en el que nos encontramos, ni uno más ni uno menos. Después de esa fase, que se resolverá en los próximos meses, espero que no muchos, entraremos en la fase de redacción de proyectos porque, tras las alegaciones de la declaración de impacto ambiental, habrá que hacer los proyectos definitivos. Y después, se incluirá este tramo y se le dotará de la partida presupuestaria suficiente para poderlo abordar. Ustedes nos hablan de una partida presupuestaria de 328 millones de euros, sabiendo —insisto— que no deja de ser más que un adorno floral, porque saben que esas cifras no se pueden ejecutar en este ejercicio.

Además, en nuestra modificación también incluimos la propuesta de instar al Gobierno a estudiar la posibilidad de incluir esta autovía en el Plan inversor de carreteras. Le hablo —ya que me habla usted de verbo y de matizaciones— de estudiar la posibilidad de incluir, porque lógicamente para poder incluir esta infraestructura en el PIC tiene que haber los estudios pertinentes.

Yo, señoría, le ruego que tome en consideración la enmienda que le plantea nuestro grupo y que finalmente la acepte, porque con eso podemos transmitir un mensaje coherente a la ciudadanía de Zamora, y el mensaje es que todos tenemos que poner nuestro empeño para sacar esta vía adelante, pero, insisto —y el pero lo matizo—, respetando los procedimientos establecidos, no saltándoselos, como ustedes hacían habitualmente cuando gobernaban.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para decir si acepta o rechaza la enmienda, tiene la palabra el senador Fernández.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Ya decía yo, señorías, que son muy importantes los infinitivos. Yo, si no lo veo, no lo creo. Tachar de demagogia pasar de estudiar a instar al Gobierno a licitar la obra... Yo creo que hay bastante de realidad; realidad en lo que quiere la gente. Evidentemente el mensaje que hoy tenemos que transmitir a los ciudadanos de Aliste, a los ciudadanos de Zamora y a los ciudadanos de Castilla y León es que las obras se empiezan a hacer. Es que ni lo que hemos presupuestado lo hemos ejecutado, como demostraré.

Además, hay otra demostración que le quiero hacer al senador Faúndez, que yo creo que es muy importante. El punto 1 dice: Seguir impulsando la redacción de los proyectos de la autovía A-11 del tramo entre Zamora y la frontera con Portugal. Yo llevo ya tiempo con este tema, he hecho múltiples preguntas y voy a recordarle un par de ellas. Hablo del 2017. La hice el 14 de noviembre de 2016 y pregunto por el grado de ejecución del presupuesto de 2016 en cuanto a la licitación de las obras de los tramos de la A-11. Del grado de ejecución no me dice nada y de los proyectos me dice lo que le acabo de decir hace un minuto: Actualmente estamos trabajando en la tramitación ambiental de los proyectos —en lo que estamos ahora también, en lo mismo—.

Fíjese usted —y la verdad es que me asombra— que el día 5 de abril de 2017, yo le hago una pregunta a partir de un titular que dice: Fomento desbloquea la autovía a Portugal con un coste previsto de 328 millones de euros. No soy yo el que habla de millones de euros, es lo que estima Fomento. Y le sigo diciendo yo en la pregunta escrita: «El Ministerio de Fomento desbloquea los trámites para la construcción de la autovía entre la capital zamorana y la frontera portuguesa, continuación de la A-11». Sobre la base de esta información publicada, solicitamos informes. Primero, actualización del procedimiento de evaluación ambiental de la A-11, tramo Zamora-frontera Portugal, y segundo, estudio de impacto ambiental incluido en este documento.

Si quiere le leo la contestación: «Debido al volumen de la documentación solicitada, quedará a la disposición de su señoría en la demarcación de Castilla y León occidental, dirección Plaza del Milenio, 1, código postal... Valladolid». Esto quiere decir que ya está hecho el estudio informativo, que además está publicado en el *Boletín Oficial del Estado*. Luego se lo dejaré, porque yo creo que esto es tremendo.

El sábado 25 de febrero de 2017, el *BOE* dice que con fecha 21 de diciembre del 2016 ha resuelto aprobar provisionalmente el documento técnico Actualización del procedimiento de evaluación ambiental de la autovía por un importe de 271,42, que no incluye la cantidad del IVA. Ordenar a la demarcación de carreteras la actualización del procedimiento de evaluación ambiental de la autovía A-11, tramo Zamora... Ordenar a la demarcación de carreteras de Castilla y León que lleve a cabo los trámites necesarios... Luego dice que el 9 de diciembre, esta demarcación de carreteras somete a información pública, únicamente a efectos ambientales, el mencionado documento durante un periodo de treinta días hábiles, contados a partir del primer día hábil siguiente a la publicación. Entonces, o no vale el boletín, o evidentemente el trámite que ustedes siguen estudiando está ya en la demarcación de carreteras de Valladolid.

Con el deseo, que evidentemente tenemos todos, de que la carretera se haga, planteábamos su inclusión en el PIC porque, si vía presupuestaria no se va a hacer esta autovía, que tengamos la certeza de que se va a incluir en el plan de infraestructuras complementario. Evidentemente me contesta: Instar al Gobierno a que siga estudiando si volvemos a entrar en el PIC. Mire, yo creo que hay que ser serios y la gente de Aliste, la gente de Alcañiz, la gente de Zamora merecemos que no se nos tome el pelo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

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

La señora DOMINGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Antes de nada, me gustaría aclarar algo que se ha dicho aquí que no es cierto. Yo soy la portavoz del Grupo Mixto en la Comisión de Fomento. El Grupo Mixto está formado por muchos senadores que tenemos las comisiones repartidas y cada uno de nosotros vota en cada comisión por su grupo político. Yo aquí no voto ni por Bildu, ni por Compromís, ni por las senadoras canarias, y por eso he manifestado mi voto como portavoz del Grupo Mixto, pero representando a Foro Asturias. Aclarado esto, aunque el senador Cruz no está, espero que sus compañeros se lo trasladen.

Respecto a la moción que nos ocupa, el Grupo Popular ha presentado una enmienda, se ha intentado una transaccional, a la que yo había prestado mi firma, y como no ha sido aceptada, mi voto será no.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora.

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

La señora IPARRAGUIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Únicamente intervengo para manifestar que el Grupo Vasco se va abstenir. Eskerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Intervengo solo para decir que votaremos a favor de la moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene ahora la palabra el senador Fernández Blanco.

Me dice la letrada que en su intervención no ha dicho si acepta o no acepta la enmienda.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: No aceptamos la enmienda, evidentemente, porque necesitamos hechos.

En primer lugar, quiero agradecer a Podemos que apoye esta necesidad para la frontera y para Zamora. Yo creo que, además, estamos hablando de una infraestructura vital. Ya he dicho que sufre retrasos desde 2009 e incluso desde antes. Ya sé que me van a decir que en 2009, 2010, 2011 estaba Zapatero. Pues bueno, Zapatero dijo que hacía los proyectos y no se hicieron. ¡Ya está!



El domingo, 27 de marzo de 2011, se produce un hecho importante: 375 zamoranos y portugueses respaldan la caminata de protesta para pedir la construcción de la A-11 entre la capital y Quintanilla. Y dice el periódico local en titulares —aquí tengo el recorte si se quiere consultar—: «En Zamora estamos hartos de ser el embudo del noroeste peninsular». El presidente de la Diputación de Zamora destacó que el Gobierno, por la crisis u otras razones, ha ralentizado y paralizado la redacción de los proyectos de los cuatro tramos de esta autovía. Y no puede ser que después del intenso esfuerzo para mejorar las conexiones interiores —evidentemente, aclaro yo, las de la Junta y las de la Diputación—, nos quede esta autovía. Y se lo reivindicamos a este Gobierno —entonces era Zapatero— y a los sucesivos. Ni que decir tiene, que el que vino fue el Gobierno del señor Rajoy, y ya no hemos visto ni una sola reivindicación, ni una sola salida a la carretera.

Además, el presidente de la Cámara Municipal de Braganza, en la misma información, señaló textualmente la importancia de la A-11 para dar salida a la autopista que se construye del lado portugués, y pidió un calendario a ambos gobiernos que articule ambas infraestructuras.

Tras la marcha, los asistentes firmaron un manifiesto que, en resumen, pedía prioridad y urgencia para esta infraestructura. Se me olvidaba el presidente de la Diputación Provincial de Zamora, el señor Fernando Martínez Maíllo, y tampoco me quiero olvidar del presidente de la Cámara Municipal de Braganza, el señor Jorge Nunes.

Dos consideraciones y una evidencia. La primera consideración, que en la parte española seguimos y seguimos haciendo los proyectos, aun estando fuera de la crisis. Y la segunda consideración, que la IP-4 portuguesa ya llega a la frontera desde el pasado año.

Evidentemente, no quiero recordarle quién gobierna en Portugal, porque fue un ministro socialista portugués el que inauguró el túnel de Marão. Tendremos que explicar todo este camino que conoce perfectamente el senador y que yo, desde luego, se lo voy a recordar. Porque hay algunas cosas que son evidentes: con crisis, con rescates, Portugal ha hecho la autovía y nosotros, no. Y desde luego, si queremos avanzar tenemos que poner toda la carne en el asador para pasar de ese continuo dormir en el estudio.

Fíjense, me quedaba en el 2009, pero en 2012, 2013, 2014 y 2015 el Partido Popular ha presupuestado poco más de 1 millón de euros cada año para la realización de los proyectos —cada año, curioso el dato—. Y todavía no están hechos los proyectos, según ustedes, aunque yo digo que sí. Evidentemente, en los Presupuestos Generales de 2016 —y aquí ya participó el senador Faúndez— el Senado aprueba dos enmiendas del Grupo Popular. La primera añadía 466 310 euros que, si lo sumamos a lo que estaba previsto en los presupuestos, ya tenemos 2 266 310, y se vuelve a decir que son para sacar adelante toda la tramitación administrativa. La segunda enmienda, que es la que demuestra todo el interés que el Partido Popular tiene en esta infraestructura y su grado de ejecución, aprobada —insisto— el 23 de septiembre de 2015 para los Presupuestos Generales del 2016, dice: 15 millones para el 2017 —ya se consignaron y, desde luego, no los vimos—; 22 millones para el 2018 —que ahora tampoco los vemos, porque que se vuelve otra vez al millón y pico de euros—; 33 millones para 2019. Esta fue la segunda enmienda presentada por el PP y aprobada en esta Cámara en los Presupuestos Generales de 2016.

No se ha gastado absolutamente nada. De hecho, en algunos titulares en los que además participábamos, se decía: Los parlamentarios del PP se dan por satisfechos si a finales del 2016 la obra está licitada. Usted mismo, señor Faúndez, dio este titular. Pues, señorías, todavía no. Todavía nos pretenden decir que se están haciendo los proyectos. Repito, obra que, desde el punto de vista administrativo, se remonta a antes de 2009, a mucho antes. Eso sí, el único tramo hecho de la A-11 es en 2005 —Zapatero—, tramo Zamora-Toro.

Me gustaría además añadir que esta obra está incluida en el PEIT, que deberá ser ejecutado en el 2020 y...

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Termino ahora mismo. Perdón.

Yo no sé si a este paso se conseguirán estos horizontes del PEIT o del PITVI. Yo creo que, evidentemente, no se van a conseguir.

Insisto, necesitamos esta carretera por la siniestralidad, porque une poblaciones y por el desarrollo de comarcas deprimidas. Y sería, desde luego, la mejor forma de lucha contra la despoblación. Hechos, señorías. Ya basta de palabras.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor FAÚNDEZ DOMÍNGUEZ: Gracias, presidente.

Señoría, usted ha dicho que realidad es lo que quiere la gente. Pues yo le voy a explicar lo siguiente. Usted fue senador en esta Cámara desde el año 2004 al 2008, durante la primera legislatura de José Luis Rodríguez Zapatero. Digo yo que usted tendría alguna responsabilidad de Gobierno.

Ustedes, por el año 2005, porque a usted más atrás del año 2009 parece que no le interesa hablar, dicen —y aquí tengo los soportes gráficos recogidos en la hemeroteca—: La autovía estará concluida en el año 2008. Está recogido. Este mes concluirá la redacción del proyecto de obras —año 2008—. En julio del año 2007, dos años más tarde, nos dicen: Se ha licitado recientemente el estudio informativo. Que yo sepa, el estudio informativo se tiene que licitar y ejecutar antes que el proyecto de obras. Pues ustedes aquí primero anuncian una cosa y al día siguiente lo contrario.

En el año 2009 nos dicen: La autovía A-11 entre Zamora y la frontera estará en obras en todos sus tramos en 2011. Actualmente, se encuentra en fase de redacción de proyectos. Oiga, igual que en el año 2005.

En el año 2009 también nos dicen: Las obras de la autovía del Duero entre la capital zamorana y la frontera con Portugal finalizarán en el año 2011. Antes nos dicen que estarían todos los tramos en obras y ahora nos dicen que finalizan las obras.

No vengan ustedes aquí de hermanitas de la caridad, por favor, porque ustedes tienen una parte de compromiso y de responsabilidad bastante seria. Es más, en las anualidades de 2006, 2007, 2008, 2009 y 2010 de los Presupuestos Generales del Estado incluían partidas de 10 000 euros para esta vía. ¿Sabe usted lo que es incluir una partida en los Presupuestos Generales del Estado de 10 000 euros? Es la negociación de lo absurdo, a no ser que ustedes sean expertos en construir autovías con 10 000 euros.

Y en el año 2011 no metieron ni un céntimo de euro. ¿Cuál fue el problema en el año 2011? ¿Se había agotado la partida presupuestaria en Fomento? Pues posiblemente para la autovía sí. Pero le voy a recordar un hecho, que además es significativo del interés que ustedes tuvieron por esta vía y el que tuvieron por otras cosas. El delegado del Gobierno de Castilla y León, por cierto, zamorano, ese año, que no se incluyó ni un céntimo de euro para la autovía, sí incluyó 1 millón de euros para el arreglo de la plaza de su pueblo, un pueblo de 480 habitantes. Por cierto, posteriormente se presentó a alcalde y la campaña electoral la fraguó con bastante anticipación.

Resumiendo, señoría, a nosotros no nos vengan a dar ustedes lecciones de compromiso. ¿Por qué? Porque históricamente —y pueden tirar de hemeroteca— las grandes infraestructuras en la provincia de Zamora han venido siempre de la mano de Partido Popular y de gobiernos del Partido Popular en Madrid. Tenemos ahora mismo el último ejemplo, la Zamora-Benavente. No lo van a negar ustedes. Y tenemos también las obras de la alta velocidad que, por cierto, hace unos días se ha descolgado usted diciendo que no se terminan por la incapacidad y el desinterés del Gobierno, cuando este año se han presupuestado más de 280 millones de euros y las obras se encuentran en una fase de ejecución por encima del 80 %.

Esta moción que ustedes presentan posiblemente —y no se ofenda— sea parte de una penitencia que ustedes tienen que cumplir por los remordimientos que tuvieron aquellos años en los que, pudiéndolo hacer, no mostraron ni un solo compromiso por esta vía.

Habla usted de actuaciones en época de crisis. En época de crisis, el Partido Popular abordó la construcción de la Zamora-Benavente con un compromiso importante de una gran ministra, que fue Ana Pastor. Y ustedes, en años de bonanza económica, no tuvieron ni el más mínimo compromiso por esta vía.

Después dice usted que basta ya de palabras, que vamos a actuar. Usted en su moción plantea —y se lo repito— licitar este año una autovía. A mí me encantaría que los plazos administrativos fuesen más lentos, porque posiblemente el ciudadano lo entendiese de otra manera. Pero ni usted ni yo nos podemos saltar unos trámites administrativos que tienen una concatenación. Y, por cierto, este año en los Presupuestos Generales del Estado están recogidos 2,5 millones de euros para esta vía, que es el dinero suficiente para finalizar la redacción de proyectos. *(El señor Fernández Blanco muestra un documento y pronuncia palabras que no se perciben).*

Señoría, déjeme terminar. Yo le he respetado a usted. Venir a esta comisión del Senado a hacer postureo, a escenificar un compromiso que nunca tuvieron, posiblemente sean tácticas de *marketing* político para crear confusión. Nosotros a ese juego, le digo la verdad, no vamos a jugar, porque tampoco lo sabemos hacer. Ustedes jugaron a esto bien y lo hicieron mejor que nadie. Ahí sí que tienen ustedes un máster consumado. Nosotros estamos instalados, y lo hemos transmitido a la opinión pública, en la

seriedad. ¿Y qué es en la seriedad? Primero, que los trámites administrativos no se pueden saltar, hay que cumplirlos; y se está haciendo. Segundo, que no se van a dilatar en el tiempo, porque usted sabe que estamos trabajando para que si un trámite tiene que durar tres meses, no dure tres meses y un día. Y, después, licitaremos el proyecto, que es lo que usted pretende, una vez que están concluidos los trámites, porque antes no se puede hacer y usted lo sabe.

Compromisos. Usted habla de titulares. Yo le voy a decir una cosa, el compromiso del Partido Popular...

El señor PRESIDENTE: Debe terminar, señoría.

El señor FAÚNDEZ DOMINGUEZ: Termino.

... es licitar la obra en el año 2019; seguir impulsando los proyectos, porque no nos queda otra; y, sobre todo, incluir en esta anualidad el dinero y los recursos suficientes para abordar la fase en la que estemos. Y, además, yo le invitaba a que nos apoyase, porque hace falta un estudio para incluir esta actuación en el PIC, y usted se niega.

La propuesta está hecha, el objetivo es el mismo. Todos queremos que esta obra finalice. Y, por cierto, si ustedes son tan voluntariosos para apoyar este tipo de infraestructuras, cuando llegue la hora de apretar el botón para aprobar los Presupuestos Generales del Estado, no le dé reparo, no le dé calambre y apriete el botón para votar que sí.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN LA PROVINCIA DE TOLEDO.

(Núm. exp. 661/000915)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción.

Moción del Grupo Parlamentario Popular en el Senado por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para la mejora de la infraestructura ferroviaria en la provincia de Toledo.

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda.

Tiene la palabra para la defensa de la moción la senadora Riolobos.

La señora RIOLOBOS REGADERA: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular trae hoy una moción a la Comisión de Fomento en la que pretendemos fundamentalmente dejar claro el apoyo explícito del Senado, del Grupo Parlamentario Popular y de los senadores de la provincia de Toledo al desarrollo, implantación y mejora de todas las infraestructuras ferroviarias de la provincia de Toledo. Esta moción tiene un costo de ejecución de 250 millones de euros y plantea instar al Gobierno de España a mejorar el tren convencional en el eje Madrid-Extremadura a lo largo de la provincia de Toledo. Ya hay ocho actuaciones en marcha en este momento, que suman casi 12 millones de euros, para mejorar y agilizar la implantación del AVE en el corredor transeuropeo atlántico Madrid-París, Madrid-Talavera de la Reina-Extremadura-Lisboa. Ya está terminado el estudio informativo a su paso por Talavera de la Reina y, en breve, se sacará a información pública.

Que Renfe mejore los servicios ferroviarios. En este sentido, el 1 de marzo, se puso en marcha un nuevo Talgo que ha mejorado muchísimo las comunicaciones con Extremadura. Y, desde luego, la implantación del puerto seco y la plataforma logística, donde estamos pendientes del estudio de viabilidad económica para que, en cuanto se termine, se firme el convenio del Ministerio de Fomento con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha para el desarrollo de los proyectos de las terminales ferroviarias.

Está claro que el Gobierno del Partido Popular, que el presidente Mariano Rajoy —que ha hecho esta mañana en Albacete una mención explícita de apoyo a los trenes y a las infraestructuras ferroviarias a su paso por Talavera de la Reina, y especialmente el AVE de Talavera de la Reina—, que los senadores del Partido Popular y nuestro grupo parlamentario están apoyando, han apoyado y seguirán apoyando estos proyectos.

Y le voy a dar una serie de datos para que quede claro que hay una apuesta decidida y que se está dando el mayor impulso tanto a la mejora del tren convencional, como a la implantación del AVE, la plataforma logística y el puerto seco.

En relación con el tren convencional, en este momento hay, en el Ministerio de Fomento, Adif y Renfe ocho proyectos, ocho actuaciones, seis de las cuales implican específicamente al tren convencional Madrid-Extremadura. La primera de ellas son obras de instalación, de protección automática en el paso a nivel del punto kilométrico 36. Está la obra finalizada, a punto de ponerse en servicio y supone una inversión de 313 716,14 euros.

En segundo lugar, hay una obra de tratamiento y mejora de terraplenes en los puntos kilométricos 34 y 35, fundamentalmente en el trayecto Griñón-Illescas, en este mismo eje. Ese proyecto tiene un presupuesto estimado de 991 513,28 euros.

Hay un proyecto en este momento en marcha que es la redacción de la estabilización del terraplén en el punto kilométrico 40 y 41, que está en fase de licitación y supone una inversión de 51 879,19 euros. Un tratamiento del terraplén, en la misma línea, en el punto kilométricos 77. Es una actuación en el terraplén integral en la localidad de Rielves, en la provincia de Toledo. La obra está adjudicada, se iniciará o se terminará en octubre y tiene una inversión de 450 000 euros.

Hay otro proyecto de tratamiento de un terraplén en el punto kilométrico 107 del mismo trayecto, con una inversión estimada de 939 575,28 euros. Y un proyecto de renovación de la vía del tramo Castillejo-Villasequilla, con una obra de ejecución en este momento en marcha de 3,4 millones de euros. Seis actuaciones específicas en este tramo, más dos en otros ferrocarriles en la provincia de Toledo, que suponen 12 millones de euros de inversión.

Pero no contentos con esto, en la línea del tren convencional, en este momento hay un bloqueo telefónico en la línea Humanes-Navalmoral de la Mata, que tiene que pasar por Illescas, Torrijos y Talavera de la Reina. Es decir, el tramo específico de la provincia de Toledo. En este sentido, se han adjudicado para la mejora de este bloqueo dos proyectos en octubre de 2016, que en este momento están en marcha, y se incluye la redacción del proyecto definitivo, el proyecto constructivo, las obras y el mantenimiento.

En el primero de los casos la inversión es de 6,53 millones de euros y en el segundo caso, en el proyecto definitivo, proyecto constructivo, obra, mantenimiento de la señalización y comunicaciones, de 47,6 millones de euros.

Además de esto, se han llevado a cabo arreglos y obras en siete estaciones que forman parte de la provincia de Toledo, con una inversión de 49 852 euros más la de Illescas, que se va a hacer en este momento, con 3 630 euros. Lo que quiere decir que, en este momento, se están mejorando las estaciones convencionales de la provincia de Toledo en lo que es el tren convencional. Asimismo, en este momento está en marcha un borrador de plan para mejorar la estación de Toledo en el tren del AVE por un importe de 0,15 millones de euros. Está claro que el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Mariano Rajoy están invirtiendo más que nunca en la mejora del tren convencional.

En cuanto a la implantación del AVE en Talavera de la Reina, como ustedes saben, se adjudicó el estudio informativo en el mes de febrero por un valor de 0,59 millones de euros. En este momento está a punto de terminarse —creo que se va a terminar en el mes de mayo— e inmediatamente después se cumplirá con el compromiso del ministro aquí mismo, en esta Cámara, y también de Mariano Rajoy de que se saque a información pública una vez que se explique y se enseñe cuál ha sido el resultado de este estudio informativo de si el AVE va a pasar por Pantoja o va a pasar por Toledo.

En cualquier caso, además de esto, Renfe está haciendo inversiones y mejoras en lo que es el servicio del eje Madrid-Toledo-Talavera-Extremadura, porque pensamos que es de gran interés. Y el día 1 de marzo puso en marcha un nuevo Talgo Extremadura-Madrid, con parada en Torrijos, Talavera de la Reina y Oropesa, que, además de tener clase turista y preferente, incluye la accesibilidad para las personas con limitación de movilidad y el servicio Atendo, tanto en Talavera como en Oropesa, pidiéndolo con 12 horas de antelación. Lo que está claro es que el Gobierno de España está trabajando por la mejora incuestionable del tren convencional, porque se implante el AVE cuanto antes en Talavera de la Reina y en los tramos correspondientes de la provincia de Toledo.

Y en relación con el puerto seco y la plataforma logística, el acuerdo para que existiera este punto nodal en el transporte de mercancías en la provincia de Toledo, específicamente en Talavera de la Reina, se hizo con un convenio en el año 2014. Desde entonces se han llevado a cabo los siguientes pasos: se ha determinado la ubicación de la plataforma en Talavera; se ha determinado, elaborado y aprobado por parte de la comisión correspondiente el estudio de demanda, el estudio funcional; en este momento está pendiente —que se terminará en el mes de mayo— el estudio de viabilidad económica por parte del Ministerio de Fomento y esperamos que de inmediato la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha quiera firmar con el Ministerio de Fomento el convenio idéntico al que se ha hecho en Extremadura, por el cual se harán los proyectos para conectar el tren con las terminales ferroviarias necesarias para la plataforma logística.



Esperamos y deseamos que el Grupo Socialista y el resto de grupos parlamentarios apoyen esta moción que, sin duda alguna, va a venir en beneficio de todo lo que es las infraestructuras ferroviarias, que en este momento el Gobierno de España está mejorando y poniendo en marcha en la provincia de Toledo y, especialmente, en Talavera de la Reina, Torrijos, Illescas y el resto de municipios.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para la defensa de la enmienda del senador del Grupo Parlamentario Socialista, don Félix Ortega.

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: Muchas gracias, presidente.

Estamos totalmente de acuerdo con que se agilicen al máximo las obras del AVE a Talavera, el AVE a Extremadura que pasa por la provincia de Toledo. Por supuesto, estamos de acuerdo con las mejoras que necesita el tren convencional porque, evidentemente, sabemos que el AVE a Talavera va a tardar todavía algunos años. Eso lo sabemos y la pena es que actualmente los usuarios de esta línea de tren convencional están sufriendo innumerables incidencias, que les perjudican en su día a día.

Por eso, hace muy poco tiempo, hace apenas un mes, nosotros presentamos una moción con el mismo sentido, con el mismo espíritu con el que presenta hoy el Grupo Popular esta moción aquí y lo que no entendemos es cómo el Grupo Popular no apoyó en ese momento esa moción del Grupo Socialista. Pues bien, estando de acuerdo en todo lo que propone el Grupo Popular, nosotros queremos añadir una serie de concreciones en esa mejora del tren convencional que creemos imprescindibles; concreciones a las ya enumeradas por la senadora Riobos y que además respetan literalmente el acuerdo al que habíamos llegado los diputados, senadores, diputados regionales, diputados provinciales de la provincia de Toledo con los agentes sociales de la provincia, es decir, con los sindicatos más representativos, con Comisiones Obreras, con UGT y con la Federación de Empresarios de Toledo, para que se impulsaran esas actuaciones que necesita el tren convencional a Extremadura en su tramo que discurre por estas poblaciones de la provincia de Toledo.

Por lo tanto, sería innecesaria esta moción si se hubiese apoyado hace un mes la que presentó el Grupo Socialista. Aun así, estamos de acuerdo y lo que queremos es mejorar con esta enmienda de adición la propuesta del Grupo Popular.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Turno para la aceptación o rechazo. Tiene la palabra la senadora Riobos.

La señora RIOLOBOS REGADERA: Muchas gracias, presidente.

Senador Ortega, su enmienda es muy pobre, porque no aporta nada a lo ya ha incluido en el *petitum* de la moción que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular. Ha hecho usted un esfuerzo muy escaso para mejorarla.

Con la enmienda que presentamos a su moción el día 14 de marzo le dijimos que nuestra propuesta, nuestra enmienda, era mucho mejor, porque además de incluir el tren convencional, incluir las actuaciones de Renfe, incluir la plataforma logística, incluíamos el AVE, que ustedes no lo habían puesto y se habían olvidado de él, dentro de las infraestructuras ferroviarias de la provincia de Toledo.

Y le voy a dar un dato que es irrefutable: nuestra moción tiene un costo de ejecución de 250 millones de euros, la suya 150 millones. Es decir, que nuestra moción supone que el Gobierno de España se tiene que comprometer a invertir en mejoras, más el AVE, más las plataformas, 100 millones de euros más que lo que su moción pedía. Usted sabe perfectamente que en el tema del tren convencional hay en estos momentos —y se lo acabo de explicitar con datos concretos— ocho actuaciones, de las cuales seis están marcha por valor de 12 millones de euros; repito, son proyectos que ya están en marcha, unos en ejecución, otros terminándose. Van precisamente en la línea de mejorar el tren convencional, para evitar las averías que ha habido por la falta de inversiones del Gobierno del Partido Socialista entre los años 2004 y 2011, que no hizo absolutamente nada por mejorar el tren convencional, y mucho menos —ya le explicaré después— en el AVE y la plataforma logística.

Le voy a explicar una cosa del AVE. Yo espero que ustedes apoyen los presupuestos del Gobierno de España, porque contemplan 12 millones de euros en el AVE en 2018; 25 millones en 2019; 85 millones en 2020 y 175 millones en 2021. Una inversión de 297,5 millones de euros para terminar el AVE a Talavera de la Reina. Asimismo, en esos mismos presupuestos, en el corredor de Extremadura, que es el mismo



# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 267

19 de abril de 2018

Pág. 19

corredor ferroviario, se incluyen 283 millones de euros. Y para el tren convencional, en estos presupuestos, contando el presupuesto de ADIF, Renfe, más el del Ministerio de Fomento, hay 16 millones de euros y 200 000 para la plataforma logística. Yo espero que ustedes apoyen los Presupuestos Generales del Estado, porque son lo mejor que le podría pasar a Talavera de la Reina y a la provincia de Toledo, tanto al tren convencional como a la plataforma logística y al AVE.

Mire usted, como le decía antes, el tema del AVE ustedes ni lo mencionaron en su moción y no aceptaron nuestra enmienda, que era muchísimo mejor, como se demuestra ahora. Como les he dicho antes, estamos con el estudio informativo a punto de terminarse y se va a sacar a información pública. Estamos acortando los plazos; lo ha prometido el presidente Mariano Rajoy y el ministro, por ejemplo, en el tramo de Plasencia-Oropesa; es decir, que vamos a ver las traviesas y las vías muy pronto en la provincia de Toledo, en Oropesa, muy cerquita ya de Talavera de la Reina. Y en cuanto a la plataforma logística, se lo he explicado antes y se lo vuelvo a repetir: el convenio de la plataforma logística lo hizo el Partido Popular, con un Gobierno de España al mando del Partido Popular, con un Gobierno en Castilla la Mancha del Partido Popular y con un Gobierno en Talavera de la Reina del Partido Popular, porque ustedes se habían olvidado.

En este momento estamos con cuatro cosas ya hechas que son muy importantes para el desarrollo de las mercancías y de la plataforma logística en Talavera de la Reina. Y lo que sí esperamos es que el Gobierno de Castilla-La Mancha, que votó en las cortes de Castilla-La Mancha en contra de la plataforma y de que hubiera una enmienda que propuso el Partido Popular de Talavera de la Reina, haga como el Gobierno de Extremadura, que aun siendo del Partido Socialista, ha puesto sobre la mesa y ha licitado 12 millones de euros para que se hagan los proyectos de las terminales ferroviarias hasta la plataforma logística de Badajoz más Naval Moral de la Mata más Cáceres. Señorías, lo que tienen que hacer es apoyar lo que está haciendo el Partido Popular, espero que apoyen nuestra moción, porque es mucho mejor que la suya. Y ojalá hubieran aprobado ustedes el día 14 de marzo la enmienda que les propusimos, que es esta misma moción.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Vamos con el turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, la señora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente. Manifestamos nuestro apoyo a la moción.

El señor PRESIDENTE: Turno para el Grupo Vasco. Senadora Iparragirre, tiene la palabra.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Sí, presidente, gracias.

Fijamos la postura del Grupo Vasco, que será de abstención.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el Grupo Unidos Podemos. Tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Nosotros nos abstendremos en esta moción. Especificamos que no entendemos muy bien la presentación, puesto que hace un mes debatimos una propuesta parecida por el Grupo Socialista y se votó en contra. Además, en este caso se empeora y no se recogen las demandas mínimas de los agentes sociales, a los que siempre hay que escuchar. Con lo cual, no entendemos esta propuesta.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario socialista. Tiene la palabra el senador Ortega.

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: Gracias, presidente.

No me ha quedado claro si admite la enmienda (*Risas*), entiendo que no. Pero lo cierto y verdad es que por muy pobre que le parezca la enmienda del Grupo Socialista, recoge literalmente el acuerdo con los agentes sociales de la provincia de Toledo, con los sindicatos y con los empresarios.

Y es verdad que en la propuesta de mejora del tren convencional que presentamos, la moción que presentó el Grupo Socialista, hicimos referencia a que seguíamos apoyando que el AVE se hiciera y que pasara por Talavera. Por supuesto, si eso no se pone en duda, de hecho acabo de decir que estamos de acuerdo en que se agilice al máximo, claro que sí. Y no voy a traer aquí los datos de los presupuestos de la época de Zapatero, porque claro, es que estamos hablando de tres legislaturas anteriores. Eso, a cada usuario del tren convencional, que cuando está llegando a Madrid le paran media hora o le bajan del tren porque tiene que coger un autobús para llegar una hora y media tarde a su trabajo o adonde tuviese que ir, la verdad es que le debe de importar bastante poco en estos clásicos rifirrafes entre lo que hizo Zapatero y lo que dejó de hacer. Pero estamos de acuerdo, como he dicho antes, en que se mejore esta línea. Nos parece bien y nos congratulamos de que el Gobierno de España esté haciendo inversión, porque es imprescindible. Es que las incidencias que se están produciendo hay que solucionarlas; es que cada año que pasa son peores por falta de inversión; es que es necesario que se llevan a cabo, y tampoco quiero extenderme en estos rifirrafes, de verdad.

Estamos de acuerdo con el espíritu de la moción, como estuvimos de acuerdo en el espíritu de la enmienda, lo que no entendíamos era cómo pretendían enmendar una moción rebajando las concreciones en las que, insisto, ya habíamos manifestado todos los grupos políticos de la provincia de Toledo estar de acuerdo, y así lo manifestamos a los agentes sociales. Por eso, en esta enmienda lo que hacíamos nosotros era añadir esas concreciones a lo que la moción del Grupo Popular plantea; no modificamos nada de lo que plantea, estamos de acuerdo. A veces uno en esto de la política se llega a plantear cómo algo en lo que estamos tan de acuerdo todos puede generar esta controversia. No lleva a otra conclusión nada más que a la de que el Grupo Popular votó en contra de la moción porque la presentaba el Grupo Socialista, y ahora entiendo que no admite la enmienda precisamente por eso, porque la plantea el Grupo Socialista. Es un poco triste, pero no nos permite llegar a otra conclusión.

En definitiva, estamos de acuerdo con las mejoras planteadas al tren convencional, simplemente queremos que se concreten de acuerdo con lo pactado con los sindicatos y empresarios porque, además, uno de los puntos —tampoco sé cuál de los puntos que proponemos es el que le genera la imposibilidad al Grupo Popular de admitirla— es recuperar el transporte de mercancías en esta línea; estamos hablando de la plataforma logística de Talavera y no sé cómo lo pretenden si no se recupera este tipo de transporte en esta línea.

En resumen, pudiendo estar de acuerdo, como manifestamos los grupos políticos antes de que se debatiera la primera moción en el Senado, no entiendo que ahora no nos podamos poner de acuerdo. De todas formas, a diferencia de lo que hizo el Partido Popular en la anterior comisión, desde luego, nosotros sí vamos a apoyar la moción del Grupo Popular, pero también queremos dejar claro que rebaja lo acordado previamente con los agentes sociales. Esta moción no es lo acordado con los agentes sociales y, por eso, insistimos en que hubiese sido mejor aceptar la enmienda de Grupo Socialista.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra la señora Riolobos.

La señora RIOLOBOS REGADERA: Muchas gracias, presidente.

Senador Ortega, mire usted, esta moción se presenta por parte del Grupo Parlamentario Popular por la deslealtad del Partido Socialista, que en un tema en el que estábamos todos de acuerdo —Fedeto, los empresarios de la provincia de Toledo, Comisiones Obreras, UGT, usted mismo, que firmó el acuerdo, y nosotros mismos— ha intentado ir de la mano pidiendo al Gobierno de España lo que queríamos para el tren convencional, para la plataforma logística, el puerto seco y el AVE de Talavera de la Reina, y específicamente en lo que tenía que ver con el tren convencional. Y ustedes se empeñaron en presentar una moción en solitario, no aceptar la enmienda que propuso el Grupo Popular, que incluía todas y cada una, o la mayoría de las propuestas que habíamos pactado con el resto de sindicatos, empresarios y ustedes mismos, y se negaron en rotundo a aceptar nuestra enmienda. Es decir, lo que está ocurriendo aquí hoy es por la deslealtad del Partido Socialista, que lo que hizo fue una oposición barriobajera, utilizando quince días y montando una escandalera, intentando engañar a los ciudadanos, como han hecho siempre, de la provincia de Toledo y especialmente de Talavera de la Reina, diciendo que el Senado estaba en contra del AVE, del tren convencional, de la plataforma logística y del puerto seco. Cuando usted sabe que dos semanas o un mes antes el Grupo Popular había presentado una moción de características muy parecidas a esta en relación con la cerámica de Talavera de la Reina y Puente, y nosotros quitamos nuestra

moción para hacer un pacto con ustedes y que hubiera simplemente una declaración institucional, porque entendíamos que era mejor ir de la mano todos los grupos políticos.

Pero yo le digo una cosa: quédese usted tranquilo y que se queden tranquilos los sindicatos y los empresarios, porque todas y cada una o la mayoría de las propuestas que están hechas aquí o se están ejecutando o se van a ejecutar, porque tenemos claro que hay que mejorar el tren convencional. Pero también le digo: los ciudadanos de Talavera de la Reina y de la provincia de Toledo tienen que tener claro que la moción del Grupo Popular supone una inversión de 250 millones de euros, 100 más que la que presentaba el Grupo Socialista; por lo tanto, la nuestra es muchísimo mejor para Talavera de la Reina y para la ciudad.

Y ya que usted ha dicho lo que ha dicho, me va a permitir que le repita que hay seis actuaciones —12 millones de euros de inversión—, 16 millones de euros para el tren comercial, más 12 millones para el AVE, más 200 000 euros para la plataforma logística en los próximos presupuestos y que espero que usted los apoye. Pero le tengo que decir una cosa: Los Gobiernos del Partido Socialista no han hecho nada, nada, ni por el tren convencional, ni por el AVE para Talavera de la Reina. Eso sí, perdón, hicieron algo, que fue prometer que el AVE pasaría por Talavera de la Reina en 2010 y se fueron en 2011 y no habían hecho nada, cero. ¿Sabe lo que hizo su Gobierno cuando llegó en el año 2004? Tumbó la evaluación de impacto ambiental y paralizó durante ocho años los proyectos de infraestructuras de Talavera de la Reina; ocho años de cero Zapatero, nada, no hicieron absolutamente nada.

¿Y sabe lo que hicieron también ustedes? En el plan de desarrollo de infraestructuras del señor Borrell, periodo 1993-1996, dejar fuera a Talavera de la Reina de la parada del AVE, y tuvo que ser un Gobierno del Partido Popular el que en el PIT 2000-2007, Plan de Infraestructuras de Transporte, incluyó que hubiera AVE y parada del AVE en Talavera de la Reina. ¿Y sabe lo que hicieron después cuando ustedes volvieron? Parar el proyecto durante ocho años. Y el señor Zapatero, en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, nos dejó fuera la plataforma logística y el nodo de Talavera de la Reina, y tuvo que llegar a un Gobierno del Partido Popular en 2011, con la ministra Ana Pastor, la presidenta María Dolores de Cospedal en Castilla-La Mancha y el alcalde de Talavera de la Reina —primero Gonzalo Lago y ahora Jaime Ramos—, para que se pusiera la plataforma logística y se firmara el convenio, y desde entonces no hemos dejado de trabajar. Mientras, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha debería hacer lo que está haciendo la Junta de Extremadura, que es promover, desarrollar, ejecutar y poner la pasta, los 12 millones de euros —30 en total va a poner la Junta de Extremadura para desarrollar la plataforma logística—, pero ustedes no han hecho nunca nada, nada, ni por el tren convencional, ni por el tren de alta velocidad, ni por la plataforma logística en Talavera de la Reina. No tienen ninguna autoridad: nos prometieron el AVE en 2010 y se fueron sin hacer nada, cero Zapatero.

Por lo tanto, yo lamento muchísimo que usted no aceptara nuestra enmienda porque era mucho mejor, y lamento la deslealtad que han tenido porque no se han comportado como nos comportamos nosotros con otros temas. Creo sinceramente que en estos asuntos en los que todos tenemos que ir de la mano el Partido Socialista debería ser un poquito más responsable, y ahora les esperamos en los Presupuestos Generales del Estado.

A modo de resumen, solamente diré que el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, los senadores de la provincia de Toledo, el Gobierno de España con Mariano Rajoy y el ministro de Fomento a la cabeza apoyan todas y cada una de las infraestructuras ferroviarias de la provincia de Toledo.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INSTRUIR A SUS REPRESENTANTES EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN-EL MUSEL, EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS, PARA PROMOVER EL ACUERDO DE ACOMETER CON URGENCIA LAS OBRAS PARA REABRIR EL PASO DE VEHÍCULOS A TRAVÉS DEL TÚNEL DE ABOÑO, AL OBJETO DE FACILITAR LA COMUNICACIÓN DE LOS VECINOS DE CARREÑO CON LA ZONA OESTE DE LA CIUDAD DE GIJÓN.

(Núm. exp. 661/000941)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Vamos con la siguiente moción: Moción del Grupo Parlamentario Mixto por la que se insta al Gobierno a instruir a sus representantes en el Consejo de Administración de la Autoridad

Portuaria de Gijón-El Musel, en el Principado de Asturias, para promover el acuerdo de acometer con urgencia las obras para reabrir el paso de vehículos a través del túnel de Aboño, al objeto de facilitar la comunicación de los vecinos de Carreño con la zona oeste de la ciudad de Gijón.

Se han presentado en plazo dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Popular y otra del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora del Grupo Mixto, Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Señorías, el 17 de diciembre del año 2012 se cerró al tráfico una vía de comunicación importante para los vecinos de los municipios asturianos de Carreño y Gijón: es una carretera que, a través de un túnel, atraviesa la Campa Torres y comunica Aboño con el puerto de El Musel.

Si bien es cierto que esta carretera nació con vocación industrial, inmediatamente se convirtió en una vía natural de comunicación, fundamentalmente para acceder al Hospital de Jove, hospital de referencia para los más de 10 000 vecinos de Carreño, a otros servicios esenciales y a la zona oeste de Gijón. Esta carretera pública fue cedida por el Principado de Asturias a la Autoridad Portuaria de Gijón en el año 1987.

Pues bien, como les decía, desde diciembre de 2012 está cerrada y la autoridad portuaria anunció en aquellos días que el cierre era momentáneo, mientras se daba solución a unos desprendimientos producidos, pero a día de hoy, casi seis años después, la carretera sigue cortada y ello produce un grave perjuicio a los vecinos de esta zona, especialmente degradada porque se da una gran concentración de actividad industrial en Asturias. En estos momentos, la carretera ya no es de utilidad para el puerto y se ha desentendido de ella y del servicio que prestaba a los vecinos. Por tanto, para nosotros esta situación es incomprensible.

No podemos olvidar que en el año 2005 la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y el presidente del Principado, Vicente Álvarez Areces, firmaron un protocolo de colaboración en el que se definían todas las actuaciones necesarias para resolver la accesibilidad al puerto de El Musel y a la Zalia, garantizando un servicio de transporte acorde con las infraestructuras portuarias. En ese acuerdo, la Autoridad Portuaria de Gijón adquirió el compromiso de proyectar, construir y financiar la vía de Aboño, desde el enlace de El Empalme hasta el puerto de El Musel.

El túnel de Aboño es un bien integrante del patrimonio público, que durante años ha estado destinado al uso general y al servicio público como parte de una carretera de libre acceso. La autoridad portuaria está obligada a garantizar su conservación e integridad de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6,e) de la Ley 33/2003, de 3 noviembre, de patrimonio de las administraciones públicas. Tampoco podemos olvidar las obligaciones de conservación que tienen las administraciones públicas respecto de las carreteras de las que sean titulares y, por ello, entendemos que es más que discutible el hecho de que una administración pueda desentenderse de la conservación de una carretera que es un bien de dominio y uso público, cuyo fin último es garantizar la circulación de vehículos. Por tanto, la Autoridad Portuaria de Gijón adquirió unas obligaciones desde el día 22 de junio de 1987, en que la junta del puerto recibió la titularidad de ese tramo, que incluye el túnel de Aboño, de manos del Principado de Asturias.

Lograr la reapertura del túnel daría valor al interés superior de los ciudadanos, siendo beneficioso para la ciudad de Gijón y para el municipio de Carreño y sería aplaudido por todos los vecinos y por las numerosas asociaciones que así se han manifestado. Por eso, solicitamos de esta comisión que apoye nuestra moción, que lo que pide es instruir a la autoridad portuaria para que promueva el acuerdo de acometer con urgencia las obras para reabrir este paso.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para la defensa de las enmiendas. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Popular, don Fernando Goñi tiene la palabra.

El señor GOÑI MERINO: Gracias, presidente.

Yo cuando vi esta moción la verdad es que pensé en pedir la retirada de la misma, porque la moción no insta a la autoridad portuaria, la moción lo que dice en concreto es que se insta al Gobierno a instruir a sus representantes en el consejo de administración de la Autoridad Portuaria de El Musel para que promuevan el acuerdo de acometer con urgencia las obras de este túnel. O sea, que la moción a lo que insta es a que el Gobierno de España instruya a sus representantes para que promuevan un acuerdo de acometer con urgencia las obras destinadas a reabrir el paso de vehículos a través del túnel de Aboño. Y por eso se nos ocurrió hacer una enmienda, porque antes de analizar lo que pide que haga el Gobierno de España,

permítame un momento explicar cuántos representantes tiene el Estado —el Gobierno, como menciona la moción—, en el consejo de administración.

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Gijón está formado por quince representantes, de los cuales el Estado únicamente nombra tres representantes; el Principado de Asturias nombra cuatro representantes, más el presidente, es decir, cinco representantes; luego está un representante de la Cámara de Comercio de Gijón; otro representante que es el capitán marítimo de Gijón; un representante del Ayuntamiento de Carreño; otro representante del Ayuntamiento de Gijón; un representante de los sindicatos y un representante de las empresas del ámbito portuario. Por lo tanto, instar a que tres representantes del Estado hagan algo, no tiene, desde nuestro punto de vista, mucho recorrido.

Pero es que, además, este es tema nuevo posiblemente para el Senado o para quien defiende en este momento esta moción, pero es un tema que desde el año 2013 el Partido Popular de Asturias, primero en el Ayuntamiento de Carreño, luego en la Junta General del Principado, el Parlamento de Asturias, defendió a través de este portavoz que les habla en este momento iniciativas para pedir al Principado, para pedir a la autoridad portuaria, que llegasen a acuerdos para poder reabrir el túnel de Aboño.

Por lo tanto, yo creo que el ámbito competencial realmente no es exclusivamente del Gobierno de España y yo creo que es un error pedir que se instruya a tres representantes de quince lo que tienen que hacer en un determinado consejo. Por eso presentamos una enmienda a la moción, en la que lo que pedimos es similar a lo que se ha aprobado en Asturias durante estos años y se ha aprobado en el Ayuntamiento de Carreño, principal afectado, como decía la proponente, porque este túnel daba servicio y daba ubicación al principal hospital de referencia, que es el de Jove de Gijón, al que tienen que trasladarse los vecinos de Carreño para ir al hospital a través de este túnel, porque si no tienen que dar —como ocurre ahora mismo— una vuelta muy grande por Gijón —y se lo dice alguien que también es de Gijón—. Lo que se pide, y lo que se está pidiendo en Asturias, es instar a los gobiernos a iniciar contactos pertinentes con la Autoridad Portuaria de Gijón —con la Autoridad Portuaria de Gijón en la que, como digo, el Estado solo tiene tres representantes—, con el gobierno del Principado de Asturias, que fue el cedente de la carretera, y con los ayuntamientos implicados, es decir, el de Gijón y el de Carreño, con el fin de que se abra una negociación entre ellas que dé salida definitiva a una carretera que es cierto que lleva cerrada desde el año 2012 y que también es cierto que el puerto del museo de El Musel para usos portuarios ya no la necesita porque se ha hecho un túnel nuevo, que es por el que transcurren los servicios.

Por lo tanto, creemos que la Comisión lo que debe hacer es volver a centrar el debate en lo que se necesita en el túnel de Aboño, no en instruir a tres de quince. Y por eso presentamos la enmienda como un texto alternativo, en la que instamos al Gobierno a iniciar los contactos pertinentes con la Autoridad Portuaria de Gijón-El Musel, el Principado de Asturias y los ayuntamientos, con el fin de abrir una negociación entre ellos, que permita establecer el instrumento de colaboración necesario para que el conocido como el túnel de Aboño, cerrado al tráfico en diciembre de 2012, y que como decía constituye la principal vía de comunicación de los vecinos de Carreño con su hospital de referencia, el de Jove Gijón, pueda ser reabierto al tráfico previo estudio de su estado actual, de las inversiones necesarias, y de las posibles subvenciones al mismo, por lo que decía antes, porque el puerto ahora mismo este túnel no lo utiliza. Creemos que es mucho más sensato. Creemos que pide lo mismo que se ha estado pidiendo por el Partido Popular con el apoyo de todos los partidos políticos, a excepción del Partido Socialista en Asturias, tanto en el parlamento asturiano, como en el Ayuntamiento de Gijón y en el Ayuntamiento de Carreño. Las iniciativas que se han presentado son del Partido Popular, excepto una última, de hace dos años, en la Junta General del Principado, en el parlamento, por parte de Izquierda Unida, y contó con apoyo. Por tanto, creemos que es el texto que mejor puede enfocar la solución. Si lo que pretendemos es buscar la solución, creemos que la enmienda que presentamos ayuda a ello y esperamos que sea aceptada por la proponente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.  
Turno ahora para la enmienda socialista.  
Tiene la palabra la senadora Carcedo.

La señora CARCEDO ROCES: Muchas gracias, señor presidente.

Ciertamente, el consejo de administración del Puerto del Musel tiene representantes de las tres administraciones, pero su dependencia orgánica es de Puertos del Estado. El señor Cascos sabrá cómo pactó esto en su día con el PNV. Pero, ciertamente, la dependencia orgánica es de Puertos del Estado y ciertamente los accesos al Musel están recogidos en los Presupuestos Generales del Estado, y en este



año, también hay una partida tanto para el acceso a El Musel en el este como en el oeste, como para el ramal de Jove, del que versa nuestra enmienda.

Para quienes no conozcan aquello, el ramal de Jove debería estar empezado ya porque estaba previsto que comenzara en 2015, y había una partida en los presupuestos de 2015 que no fue ejecutada. El importe del proyecto es de 78 millones de euros. Nuestra enmienda lo que propone es que en este contexto se resuelva el problema puesto que las deficiencias que tiene el actual túnel lo hacen incompatible con la normativa de seguridad de carreteras y ninguna Administración en su sano juicio parece lógico que lo abra al tráfico de turismos. Tienen razón los ciudadanos y la alcaldesa de Carreño en reclamar el acceso a la zona oeste de Gijón, especialmente a los servicios hospitalarios, pero este asunto debe resolverse en el contexto del conjunto de los accesos a El Musel y que las partidas presupuestarias de los Presupuestos Generales del Estado de 2018 recojan la cuantía suficiente para ejecutar estas obras que llevan ya bastante tiempo de retraso.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Turno de aceptación o rechazo.

Tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Con respecto a la enmienda del Grupo Socialista, nos llama poderosamente la atención de que se olviden por completo en su enmienda del túnel de Aboño. Ya sé que hay otros accesos que están ya licitados, pero nosotros nos referimos concretamente al túnel que está cerrado. Y, por tanto, no podemos admitir su enmienda. Si quieren, presenten ustedes una enmienda en los Presupuestos Generales del Estado y nosotros gustosamente se la votaremos a favor.

Y respecto a la propuesta del Partido Popular, la petición es instruir. Efectivamente hay tres representantes en el consejo, pero es que en el Ayuntamiento de Gijón, la alcaldesa de Foro Asturias precisamente ha llevado una moción al pleno que se ha aprobado con la abstención del Partido Socialista y con el voto a favor de los demás grupos políticos, incluido Gijón Sí Puede, menos Izquierda Unida que votó en contra para negociar. Pero el problema de esto es que empezamos a marear la perdiz porque tanto el Ayuntamiento de Carreño, que no es un ayuntamiento excesivamente grande con muchas posibilidades, como el Principado se niegan en redondo a financiar absolutamente nada de esta obra porque consideran que fue cedida a la Autoridad Portuaria y, por tanto, el Principado no tiene por qué arreglar esa carretera. Este es el gran problema y por lo que se trae esta moción al Senado para que el Gobierno, dentro de lo que es el puerto, instruya a sus representantes para que puedan llegar a un acuerdo entre los quince y las demás administraciones que algunos puedan considerar implicadas.

Por tanto, lamentándolo mucho, no puedo admitir ninguna de las dos enmiendas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto tiene la palabra, otra vez, la señora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: No voy a intervenir.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias.

Turno para el Grupo Vasco.

Tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

El Grupo Vasco se abstendrá en esta moción.

*Eskerrik asko.*

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Turno para Unidos-Podemos.

Tiene la palabra la senadora Cánovas.

La señora CÁNOVAS ESSARD: Tomamos la palabra simplemente para mostrar nuestra conformidad con la moción presentada.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.  
Turno para el Grupo Socialista.  
Tiene la palabra la senadora Carcedo.

La señora CARCEDO ROCES: Gracias, señor presidente.

La actuación que propone el Grupo Mixto supone algo más de cuatro millones de euros, teniendo en cuenta que no solamente se exigiría la adecuación a la normativa de carreteras vigente que conlleve la seguridad de los vehículos, sino que también hay que asentar otros taludes. En definitiva, que la obra va más allá de los defectos estructurales que tiene este túnel.

La recomendación que hacen los técnicos es que se haga un nuevo túnel, que es más económico y más rápido que arreglar un túnel que estructuralmente no puede cumplir los requisitos de la normativa actual de carreteras.

Por tanto, no se entiende mucho esta persistencia y, sobre todo, en dirigirse al Principado cuando estamos hablando de unos enlaces en el contexto de este túnel que en puridad son de Puertos del Estado, de interés general, y sobre los que hay prevista una actuación de una enorme envergadura. El señor Íñigo de la Serna estuvo estos días en Gijón poniendo la primera piedra para el ramal este a Lloreda, y este proyecto también está incluido en ese convenio con el Principado. Me parece absurdo, en primer lugar, insistir sobre el Principado, en cuyos presupuestos no están previstas la gestión y actuaciones sobre infraestructuras de interés general del Estado, lo que parece lógico. El sistema de financiación no alcanza a estos asuntos, no tiene ni titularidad ni competencias. Y, por tanto, no tiene ningún sentido.

Y el sentido común lógico se orienta a que esa conexión del municipio de Carreño con la glorieta de Jove se llevara a cabo en el contexto de la actuación de los accesos a El Musel.

Tanto el Partido Popular como Foro Asturias tienen la oportunidad de aprobarlo. Nosotros presentamos una enmienda a los presupuestos de 2017 de 6 millones de euros que, evidentemente, se nos rechazó. En este presupuesto de 2018 hay 2 millones, lo lógico es que esta partida se amplíe y se ejecute con rapidez, puesto que —insisto— en 2015 ya había consignados 4 millones de euros y ni siquiera se licitó la actuación.

Por tanto, yo reclamaría aquí sentido común, obras que aporten seguridad, que cumplan la normativa y que resuelvan el problema de acceso de los vecinos de Carreño a la zona oeste de Gijón y, especialmente, al hospital de Jove.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Turno para el Grupo Parlamentario Popular.  
Tiene la palabra el senador Goñi.

El señor GOÑI MERINO. Gracias, presidente.

Lamento profundamente que no se acepte la enmienda que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado a esta moción. Y lo lamento porque esto es lo que se pide en Asturias, es lo que se está pidiendo en Asturias desde el año 2013. En Asturias no se está pidiendo que instruyamos a tres representantes. En Asturias lo que se está pidiendo es que se busque un acuerdo. Esta carretera —como decía previamente— fue una cesión del Principado. Tanto en el parlamento de Asturias, en el Ayuntamiento de Carreño, como en el Ayuntamiento de Gijón lo que se pide es que la carretera revierta al Principado, que se busque una solución y se abra al tráfico el túnel. Y no hay ninguna moción presentada por la alcaldesa, como ha dicho la proponente, en el Ayuntamiento de Gijón sobre el túnel de Aboño. Las mociones que se aprobaron son dos mociones del Partido Popular. Pero sí me llama mucho la atención, después de escuchar a la proponente, que se hable de lo que tienen que hacer algunos.

La alcaldesa de Gijón, que forma parte del partido de la proponente, es la vicepresidenta del puerto de Gijón, de la Autoridad Portuaria de Gijón y, que yo sepa, no ha presentado ni una sola iniciativa a favor de la reapertura del túnel de Aboño. Pero es más, con su voto en 2014, 2015 y 2016 dio el visto bueno al cierre, a la falta de inversión de la Autoridad Portuaria y a que este túnel se pueda abrir.

Pero es más, en este tema del túnel que, como digo, se llevó por el Partido Popular, la propia alcaldesa del otro municipio afectado, el de Carreño, invitó dos veces a la alcaldesa de Gijón a sumarse a la reapertura del túnel de Aboño y no se ha hecho nada.

Lo que parece claro es que, en el día de hoy, la proponente no quiere buscar ninguna solución al túnel de Aboño. Primero, posiblemente porque este no sea el lugar, el Senado, para tratar el tema porque en Asturias se ha circunscrito el tema a pedirle al Principado de Asturias que pida que la carretera revierta al Principado de Asturias no instruir a ningún representante. Y, aparte, a nosotros, eso de instruir a un representante no nos gusta. Quizás de donde viene la proponente estén muy acostumbrados a que alguien, alguna voz instruya permanentemente. Pero la pregunta es: ¿por qué no se ha instruido a la vicepresidenta del puerto, a la alcaldesa de Gijón, una sola vez a alzar la voz contra el túnel de Aboño? Porque ha ido siempre a remolque.

Es más, en las iniciativas que se han debatido en Gijón no intervino la alcaldesa de Gijón. Intervino un concejal que se apellida Couto, en las dos mociones. En la primera de las ocasiones, en la que se pedía a la alcaldesa precisamente lo que hoy se niega, que fuese ella la que liderase la lucha por la reapertura por el túnel de Aboño, el concejal, que no la alcaldesa, dijo que le daba igual que liderase la alcaldesa o el Principado, pero que, en cualquier caso, apoyarían la iniciativa del Partido Popular.

Y en el segundo de los casos, que es en 2017, intervino nuevamente este concejal diciendo que en este asunto hay juego de competencias, pero que existían mecanismos de compensación. Esta es toda la labor de Foro en el tema del túnel de Aboño.

Yo creo, como decía —y con ello quiero terminar—, que únicamente busca lo que hoy anuncian en la prensa: vetar en este momento una posible solución al túnel de Aboño, vetar lo que pide Carreño y lo que piden los usuarios del hospital de Jove, que es que se busque un acuerdo entre todas las partes. No se puede únicamente decir que se instruya a tres de quince, cuando ellos tienen a una que ni instruye, ni hace, ni le compete.

Por lo tanto, es una pena haber traído este tema aquí únicamente con el objetivo de salir en los periódicos, sin conocer el asunto, porque con la intervención de la proponente hemos visto que no conoce para nada el asunto, que un día la llevaron allí, se hizo una foto, dijo que iba a traer el tema al Senado, pero no conoce el asunto. Hoy, sí. Hoy, en la prensa, anuncia que van a presentar una enmienda de totalidad a los presupuestos.

Quiero unir esto a lo que decía la señora Carcedo. ¿Cómo hablan de presupuestos, señora Carcedo, sin mirarlo, sin conocerlo, si hace meses ya dijeron que iban a votar en contra? ¿Qué les importa a ustedes lo que diga el presupuesto, si van a votar en contra? ¿Qué quieren incluir esta partida? Lo tienen muy fácil, tanto ustedes como el resto de grupos. Dejan pasar el primer trámite del presupuesto, el de las enmiendas a la totalidad, luego se negocian enmiendas parciales, y sale adelante el presupuesto. ¿Quieren hacerlo o siguen en la tesis del señor Pedro Sánchez de no es no, que fue lo que hicieron en el mes de junio, antes de que nadie conociese los presupuestos?

Por lo tanto, es una pena que se quiera vetar la enmienda de sustitución que presenta el Grupo Popular. Creo que es lo mismo que se está pidiendo en Asturias. Las diferentes iniciativas del Partido Popular, todas, a excepción de una, del año 2016, de Izquierda Unida, piden precisamente lo que viene en el contenido de la enmienda, y esos textos han sido votados, a excepción del Partido Socialista, que siempre ha votado en contra, por el resto de grupos políticos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN GIPUZKOA.

(Núm. exp. 661/000942)

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

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la última moción. Moción del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea por la que se insta al Gobierno a solucionar los problemas de infraestructuras ferroviarias en Guipúzcoa.

Se ha presentado en plazo una enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, para la defensa de la moción, la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Esta moción responde a la paralización de la obra, por parte de la empresa adjudicataria del tercer carril, que conectaría el tren con el ancho internacional en la frontera de Francia, concretamente, nos referimos al tramo Astigarraga-Irún.

Esta situación, esta paralización ha supuesto, como se pueden imaginar sus señorías, una importante alteración de la vida cotidiana para muchos viajeros, para muchos guipuzcoanos y guipuzcoanas, y también entiendo que supone problemas para los diferentes niveles administrativos que participan o están implicados en el desarrollo de esta obra.

Por lo tanto, hay problemas para miles de guipuzcoanos y guipuzcoanas, que ven afectados su transporte diario, y lo es también para el Ministerio de Fomento, y entendemos que también para el Gobierno vasco, por lo que supone una paralización de las obras de esta envergadura respecto a una nueva planificación, quizás una nueva licitación, y, por lo tanto, sobrecostes, y costes, y más costes en términos sociales, ambientales y, sobre todo, presupuestarios.

La moción que presentamos es muy sencilla y de mínimos. Instamos, por un lado, al Gobierno a acometer, en el plazo más breve posible, el desarrollo de la obra y la nueva licitación, si fuera necesaria.

Por otro lado, como ya hemos dicho, esta situación genera importantes problemas en las líneas regulares urbanas, usadas por miles de personas. Por ejemplo, un traslado entre Irún y Donosti, que no suele llegar a la media hora, ahora se convierte en dos horas, con lo que esto supone de impacto en la vida ya cotidiana de sus usuarios y usuarias. Por eso también instamos al Gobierno central y también al Gobierno vasco, y a todas las instituciones guipuzcoanas que estén implicadas, a que se pongan a crear las condiciones necesarias para solucionar el transporte entre Irún y Donosti-San Sebastián.

También nos preocupa mucho la situación de los trabajadores y de sus familias, 37 familias que, con esta situación, se ven abocadas a la ruptura de su proyecto laboral, y por lo tanto, en una situación también delicada. Por eso pedimos la subrogación o que se ofrezca una solución a estos trabajadores.

También creemos que en esta obra no ha habido la mínima diligencia, ni responsabilidad exigible, ni en el momento de la licitación, ni en el propio desarrollo, ni tampoco parece que por ahora en la solución a las circunstancias y solicitudes que se están dando en este momento. Por ello, también proponemos mejorar las garantías en la contratación de obras públicas para que este tipo de situaciones no se vuelvan a producir.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, para la defensa de la enmienda por el Partido Popular, el senador Sánchez.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Gracias, presidente.

La enmienda que nosotros presentamos yo creo que encaja perfectamente en la demanda que hay en este momento en esta obra. Es una obra que tiene dificultades de tipo administrativo, porque una empresa está en concurso de acreedores, y sin duda alguna está retrasando el tercer carril entre Irún y San Sebastián.

Nosotros, lo que pedimos es que se impulse la tramitación lo antes posible, este es un tema puramente administrativo, que yo creo que es lo que hay que hacer.

En segundo lugar, evidentemente aquí hay terceras personas, ciudadanos, que están muy perjudicados por el transporte diario. Nosotros pedimos a Renfe que cubra, especialmente en esa zona, con un tipo de servicios, amparándose también en los servicios propios del Gobierno autónomo del País Vasco.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de aceptación o rechazo.

Tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ. Gracias, presidente.

En principio, agradecemos el esfuerzo, como siempre, del Partido Popular, pero el texto que se presenta no recoge todos aquellos contenidos que creemos que son importantes. Sí recoge alguno de ellos, pero no hace alusión a otros contenidos que creemos que son muy importantes y que yo creo que deben ser compartidos, como en este caso, hacerse cargo de la situación de los trabajadores y también establecer una hoja de ruta que, como ya se está haciendo además por una comisión interministerial, camine en la mejora de la adjudicación de la obra pública.

Por eso, no aceptaremos la enmienda.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

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

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.  
Manifiestar nuestra abstención.  
Muchas gracias.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Evidentemente, como se ha planteado en la exposición de motivos de la propia moción, así como en la explicación que se ha dado por parte del Grupo Popular de la enmienda presentada, este es un problema que se suscita en el transcurso de las obras que para la consecución de la llegada del tren de alta velocidad a Euskadi, en este caso, a Guipúzcoa, y hasta Irún, en su conexión con la entrada a Europa, se da por la circunstancia que, como se presenta, la empresa adjudicataria de las obras se encuentra en una situación de concurso. Entonces, en ese momento, las obras están paralizadas, como se decía.

Llama la atención que, en la última intervención de la senadora del grupo proponente, se menciona que ya se están realizando —creo que lo ha dicho ella misma— en esa comisión interministerial, porque es verdad, porque es así, y porque evidentemente, de acuerdo con la Ley de contratos, ADIF tiene que resolver el contrato y proceder a una nueva adjudicación de las obras.

La nueva planificación para el desarrollo y finalización de las mismas vendrá determinada por el proceso, que es preceptivo, de resolución del contrato actual y por el nuevo proceso de licitación. Los pliegos y las condiciones de la contratación deben ajustarse a la Ley de Contratos del Sector Público.

Por otra parte, y creo que con honestidad, hay que reconocer que en unas obras tan complicadas, los que somos no solo vascos, sino guipuzcoanos, y a la vez irundarras, conocemos la dificultad y la complejidad de la orografía que tenemos allí para llevarlas a cabo.

Por lo tanto, no es algo que puntualmente ha ocurrido aquí, y también hay que reconocer que tampoco se ha hecho una gestión desacertada. Estas cosas ocurren, no voy a negar la complicación que ello supone. Como muy bien ha dicho la senadora del Grupo Podemos, evidentemente, ir de Irún a Donostia en cercanías, que no nos supone ni media hora como ha dicho ella, el tramo de Gaintzurizketa, que es donde están las obras, paraliza todo. Por eso mismo, no ahora con esta complicación, sino ya el 12 de abril de 2017, se firmó un acuerdo entre Renfe Viajeros Sociedad Mercantil Estatal SA y Euskotren, que es a quien también emplaza el Gobierno vasco para la prestación del servicio alternativo de cercanías en el tramo comprendido entre Irún y Pasaia de la línea Irún-Brinkola. Por lo tanto, ya en su momento, cuando se pone en marcha la obra, se constatan las dificultades que va a haber y se hace un planteamiento de alternativos, que es parte de lo que en esta moción hoy se nos pide y que está claro que, con esta dificultad, se paraliza y entonces se hace más complejo y se prolonga más en el tiempo.

Por lo tanto, bienvenidos a la preocupación porque las obras del tren de alta velocidad se paralizen, se prolonguen en el tiempo hasta la consecución de su objetivo final que no será esta senadora, por la insistencia que ha tenido en esta Cámara en el tiempo que ha estado, a la que se le tache de que no tiene interés en ello, porque más insistente no he podido ser, pero entendemos que se está en ello. Nos consta que a los pocos días de lo que ocurrió ha habido presencia de ADIF en la zona, en Donostia en concreto, para intentar buscar una solución.

A partir de ahí, como dice la senadora Garrido, es una moción de mínimos, ya lo sabemos. Sabemos la dificultad que hay y las complicaciones que se dan en una obra de tal magnitud. La preocupación bienvenida sea y yo misma también se la trasladé al ministro, pero entendemos que ya se están dando los pasos necesarios para abordar esta complicación y dar respuesta a los usuarios y usuarias que utilizamos ese cercanías entre Irún y Donosti hasta Brinkola.

*Eskerrik asko.*

El señor PRESIDENTE: Gracias señoría.

Grupo de Esquerra Republicana. (*Denegaciones*).

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

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Aquí se habla de problemas administrativos, no son problemas administrativos. Problemas administrativos es querer ocultar una mala gestión.

La empresa adjudicataria, Coprosa, como en otras ocasiones, en este gremio de adjudicaciones públicas, es especialista en sobrecostes. La empresa es verdad que entra en concurso de acreedores y



esto paraliza la obra, pero también es verdad que la licitación se hace como siempre a la baja, un 40 % a la baja. Si en principio eran 33 millones, estos se reconvierten en 20. Se adjudica un proyecto que, por las dificultades técnicas, dicho por muchas de las personas que trabajan en este proyecto, resulta desde el principio inviable económicamente.

Además, parece que se ha presentado un nuevo proyecto que alude, y no lo voy a desarrollar, a dos tramos: uno valorado en 16 millones más y otro en 10 millones más. O sea que nos encontramos con que algo que costaba teóricamente 20 millones se convierte en más del doble, en 46 millones, y eso se sabe ya desde hace bastante tiempo.

Por el otro lado, técnicamente, el proyecto tampoco parece muy sólido. Quizás a ADIF habrá que llamarle la atención y a aquellas otras administraciones implicadas. Se ponía que había que avanzar en la tunelación, me parece que eran siete metros al día. Ayer me han explicado personalmente que nunca se ha avanzado más de un metro al día, con lo cual ya me parece que ese proyecto será, por decirlo de una manera muy fina, poco sólido.

Esto al final es una consecuencia de una mala praxis en la contratación pública de nuestro país. No es un problema administrativo. ¿Cómo puede ser que este tipo de empresas sigan siendo adjudicatarias de jugosos y grandes contratos con organismos públicos y administraciones? A esta misma empresa cuando estaba en concurso se le adjudica otro tren en Mérida, una obra en relación con un tren en Mérida. Es decir, ¿eso es diligencia, eso es responsabilidad? Eso es un escándalo al final, porque los únicos que sufren son los trabajadores. Aquí nadie, por cierto, ha mencionado a los trabajadores ni a los bolsillos de todos los contribuyentes, por no mencionar, y vuelvo a repetir, a los usuarios del transporte en Guipúzcoa que están sufriendo diariamente esos retrasos.

Por lo tanto, creo que por responsabilidad, vuelvo a repetir, es una moción de mínimos que no sólo muestra preocupación, sino que intenta decirle al Gobierno que hay que hacer las cosas de otra manera. Es algo que además no resulta ser un caso concreto y puntual, sino muy habitual que esperemos que en un futuro se vaya remediando y sea todo más efectivo, transparente y por lo tanto beneficie a todos y a todas. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias señoría.  
Turno ahora para el Grupo Parlamentario Socialista.  
Tiene la palabra la senadora Fernández.

La señora FERNÁNDEZ MUÑOZ: Muchísimas gracias presidente.  
Quiero mostrar el voto favorable del Grupo Socialista a la moción que nos plantea el Grupo Unidos-Podemos.

Es cierto que la obra de la que estamos hablando, una obra de una gran complejidad, de difícil ejecución es una obra muy singular, que además ha de compatibilizar la ejecución de esta obra con la prestación del servicio público a los usuarios.

Esta complejidad, además, se ha visto aumentada recientemente por la situación concursal de la empresa Coprasa, propietaria además de la tuneladora que está dentro del túnel y que parece que tiene bastantes dificultades para ponerla en funcionamiento de nuevo, empresa que ha paralizado los trabajos de la que fue adjudicataria.

Según los trabajadores y el sindicato ELA una de las razones, y quizás la principal que detectan en esta situación de abandono de ese tramo de obra, se deba a un tema económico. Estas obras fueron adjudicadas por un 40 % menos de su importe de licitación, lo que parece una bajada importante.

Salió por 33 millones y se ha adjudicado por 20. Por tanto, todas estas eventualidades traen como consecuencia que unas obras cuya inauguración estaba prevista para el mes de junio del 2018, ahora esté *sine die*.

Esto afecta —que es lo que más nos preocupa— y limita el servicio ferroviario que en esos tramos se da a los usuarios, demorando la vuelta a la normalidad de esos servicios y, además, produciendo un problema a los casi 40 trabajadores que la empresa tenía y que desde hace más de un mes están en sus casas sin saber cuál va a ser su incorporación al puesto de trabajo.

En consecuencia, coincidimos con el Grupo Unidos Podemos para instar a Fomento a rescindir los contratos anteriores, volver a adjudicar de manera que se concreten claramente las condiciones laborales en las que van a quedar estos trabajadores, intensificar y mejorar el servicio público ferroviario a los usuarios y se establezca un nuevo plan y cronograma de obra que dé una respuesta clara y concreta a esta importante infraestructura en el País Vasco.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el senador don Ovidio Sánchez.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Muchas gracias, señor presidente.

Creo que son muy interesantes todas las intervenciones. En ellas se ha constatado, especialmente por la portavoz del PNV, que se está trabajando en la solución de estos temas desde el punto de vista administrativo y de la planificación. Es evidente que hay un gran trabajo entre el Gobierno de España y el Gobierno del País Vasco en relación con el compromiso con la Y vasca y las consecuencias que puede tener este incidente laboral sobre los usuarios.

Yo creo que nuestra enmienda iba en ese sentido, es decir, ese impulso a través de lo que se está haciendo. Pero dentro de que nosotros no vamos a apoyar la iniciativa, ya que no se apoya la enmienda, yo recojo con gran satisfacción el gran cambio de Podemos, que era el gran enemigo de la alta velocidad en esta Cámara, y sobre esto tuvimos debates interesantísimos, incluso pidiendo que se acabasen las obras y que se acabase con la alta velocidad; sin embargo, hoy nos instan a que se acabe pronto la obra porque es muy importante para el País Vasco y para toda España. Esa es la parte más positiva y, en consecuencia, bienvenidos a la realidad de las infraestructuras españolas y espero que sigan apoyándolas como lo están haciendo a través de esta iniciativa.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Vamos a votar las mociones por el mismo orden en que se han debatido. Antes de ello, les comento que en la sesión de Mesa y portavoces que tendremos al finalizar la sesión propondremos que tengamos una sesión cortita —se lo digo para que lo vayan metiendo en sus agendas—, de unos quince minutos, el próximo miércoles, al terminar el Pleno, o a lo más tardar a las cuatro de la tarde —se supone que va a ser un Pleno breve—. Se trata de una iniciativa legislativa, la Proposición de Ley por la que se modifica la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre infraestructuras y servicios de información geográfica, que tiene que ir al Pleno del 8 o al del 22. Por lo tanto, en principio, como es una cuestión relativamente corta, si la Mesa y portavoces lo decidimos así al terminar esta sesión, la convocatoria sería para el miércoles al finalizar el Pleno o, todo lo más, a las cuatro.

Vamos a proceder a las votaciones.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE DE LA CARRETERA N-420 EN GANDESA (TARRAGONA). (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000020)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana por la que se insta al Gobierno a la construcción de la variante de la carretera N-420 en Gandesa (Tarragona).

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 16; abstenciones, 1.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROCEDA A LA ADSCRIPCIÓN DE LA PARCELA QUE OCUPARÍA EL PUERTO DE FONSAÍA, EN GUÍA DE ISORA (SANTA CRUZ DE TENERIFE), AL GOBIERNO DE CANARIAS. (*Votación*).

(Núm. exp. 661/000210)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Moción por la que se insta al Gobierno a que proceda a la adscripción de la parcela que ocuparía el puerto de Fonsalía, en Guía de Isora (Santa Cruz de Tenerife), al Gobierno de Canarias.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 267

19 de abril de 2018

Pág. 31

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 15; abstenciones, 2.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LICITAR LA OBRA DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA A-11, QUE COMUNICA ZAMORA CON LA FRONTERA PORTUGUESA, Y A INCLUIR LA FINANCIACIÓN DE TODOS SUS TRAMOS EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018. *(Votación)*.  
(Núm. exp. 661/000769)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Continuamos con la moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a licitar la obra de construcción de la autovía A-11, que comunica Zamora con la frontera portuguesa, y a incluir la financiación de todos sus tramos en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 16; abstenciones, 1.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN LA PROVINCIA DE TOLEDO. *(Votación)*.  
(Núm. exp. 661/000915)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Popular en el Senado por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas para la mejora de la infraestructuras ferroviaria en la provincia de Toledo.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 4.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INSTRUIR A SUS REPRESENTANTES EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN-EL MUSSEL, EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS, PARA PROMOVER EL ACUERDO DE ACOMETER CON URGENCIA LAS OBRAS PARA REABRIR EL PASO DE VEHÍCULOS A TRAVÉS DEL TÚNEL DE ABOÑO, AL OBJETO DE FACILITAR LA COMUNICACIÓN DE LOS VECINOS DE CARREÑO CON LA ZONA OESTE DE LA CIUDAD DE GIJÓN. *(Votación)*.  
(Núm. exp. 661/000941)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Mixto por la que se insta al Gobierno a instruir a sus representantes en el Consejo de Administración de la autoridad portuaria de Gijón-El Musel, en el Principado de Asturias, para promover el acuerdo de acometer con urgencia las obras para reabrir el paso de vehículos a través del túnel de Aboño, al objeto de facilitar la comunicación de los vecinos de Carreño con la zona oeste de la ciudad de Gijón.

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

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 267

19 de abril de 2018

Pág. 32

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN GIPUZKOA. (*Votación*).  
(Núm. exp. 661/000942)  
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

El señor PRESIDENTE: La siguiente y última moción es la del Grupo Parlamentario Unidos Podemos por la que se insta al Gobierno a solucionar los problemas de infraestructuras ferroviarias en Gipuzkoa.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 15; abstenciones, 2.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.  
Señorías, se levanta la sesión. Muchas gracias.

*Eran las catorce horas y diez minutos.*