



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el jueves, 7 de febrero de 2019

ORDEN DEL DÍA

Contestación del Gobierno a:

- Pregunta sobre si es cierto que la Dirección de Comunicación de ENAIRE presta trabajadores para realizar tareas para la Fundación ENAIRE y lo que paga por ello.
(Núm. exp. 681/002746)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las previsiones del Gobierno para evitar que se repitan en el futuro inversiones poco viables y sobrecostes en la red ferroviaria de alta velocidad, tal y como denuncia el Tribunal de Cuentas Europeo.
(Núm. exp. 681/003502)
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPER)
- Pregunta sobre las inversiones en ejecución en la provincia de Alicante/Alacant en carreteras de titularidad del Estado, con indicación de actuación, grado de ejecución y presupuesto.
(Núm. exp. 681/003525)
Autor: ALMODÓBAR BARCELÓ, AGUSTÍN (GPP)
- Pregunta sobre las inversiones previstas en carreteras de la provincia de Alicante/Alacant para el ejercicio de 2018.
(Núm. exp. 681/003526)
Autor: ALMODÓBAR BARCELÓ, AGUSTÍN (GPP)
- Pregunta sobre los plazos previstos por el Gobierno para modernizar los trenes de la línea de alta velocidad entre Alicante/Alacant y Madrid para equiparlos al resto de líneas de España.
(Núm. exp. 681/003529)
Autor: ALMODÓBAR BARCELÓ, AGUSTÍN (GPP)
- Pregunta sobre las acciones que tiene previsto impulsar el Gobierno para mejorar la conectividad aérea con Rusia y China.
(Núm. exp. 681/003536)
Autor: ALMODÓBAR BARCELÓ, AGUSTÍN (GPP)
- Pregunta sobre la fecha prevista por el Gobierno para la ejecución de las sentencias del Tribunal Supremo que obligan al Ministerio de Fomento a reintegrar a cada Comunidad Autónoma las partidas para carreteras que se recortaron entre los años 2012 y 2016.
(Núm. exp. 681/003575)
Autor: JULIOS REYES, MARÍA DEL MAR DEL PINO (GPN)

- Pregunta sobre los acuerdos existentes con Marruecos en materia de salvamento marítimo, con indicación del número de ocasiones en los diez últimos años en las que se han realizado operativos de rescate de salvamento marítimo en aguas territoriales marroquíes.
(Núm. exp. 681/003577)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Pregunta sobre si existe algún radar o método específico de detección de aves en alguno de los aeropuertos de Aena, S.A., con indicación de las previsiones existentes con respecto a su adquisición e instalación.
(Núm. exp. 681/003583)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para crear la estación intermodal en Castellón/Castelló.
(Núm. exp. 681/003628)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para resarcir a la Comunitat Valenciana respecto al Corredor Mediterráneo.
(Núm. exp. 681/003630)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno respecto a la inclusión de Teruel en el corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo.
(Núm. exp. 681/003631)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno respecto a la inversión en ferrocarril entre Sagunto/Sagunt (Valencia/València) y Zaragoza y la reapertura de la estación de Canfranc (Huesca).
(Núm. exp. 681/003632)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para la inversión en la electrificación de la línea férrea entre Salamanca y Ávila.
(Núm. exp. 681/003637)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para agilizar el tramo entre Montorio y Santa Cruz del Tozo (Burgos).
(Núm. exp. 681/003638)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno con respecto a la ampliación de la inversión para agilizar el tramo entre Bascones de Valdivia y Aguilar de Campoo (Palencia).
(Núm. exp. 681/003639)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno con respecto al aumento de la partida correspondiente al tren entre Alcoy/Alcoi (Alicante/Alacant) y Xàtiva (Valencia/València).
(Núm. exp. 681/003672)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno en relación con la rehabilitación integral y la urbanización del entorno de la estación de Vinaròs (Castellón/Castelló).
(Núm. exp. 681/003673)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 3

- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno respecto al estudio del ferrocarril entre Alcoy/Alcoi y Alicante/Alacant, así como su integración en el Corredor Mediterráneo y su conexión con el tren de alta velocidad.
(Núm. exp. 681/003674)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno en relación con la comunicación en tren y tranvía de las zonas costeras y el interior de la provincia de Alicante/Alacant y las ciudades de Alicante y Valencia.
(Núm. exp. 681/003675)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno con respecto a la conexión en tren entre Sagunto/Sagunt (Valencia/València) y el puerto.
(Núm. exp. 681/003676)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que tiene pensado adoptar el Gobierno con respecto a la construcción de un puente sobre la rambla de Alcalá a su paso por Benicarló (Castellón/Castelló).
(Núm. exp. 681/003700)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- Pregunta sobre si Aena, S.A. ha contratado a un familiar de un puesto directivo de la empresa tras descartar a 30 candidatos que le precedían en la bolsa de reserva.
(Núm. exp. 681/003754)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno en relación con el estudio del tramo de cercanías entre Villena, Alicante/Alacant y Murcia.
(Núm. exp. 681/003756)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para aportar soluciones a los problemas generados por el incremento del uso de la carretera CV-13, en la Comunitat Valenciana.
(Núm. exp. 681/003786)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre diversos extremos en relación con la modificación del servicio ferroviario en la provincia de Castellón/Castelló y Valencia/València en agosto de 2018.
(Núm. exp. 681/003791)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre la situación en la que se halla el proyecto de construcción de un carril de aceleración entre los puntos kilométricos 168 a 196 de la autopista de peaje AP-7, con indicación de la fecha prevista para su ejecución.
(Núm. exp. 681/003803)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- Pregunta sobre la propuesta de rotulación del Ayuntamiento de Pedreguer (Alicante/Alacant) para la salida 62 de la autopista de peaje AP-7.
(Núm. exp. 681/003804)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- Pregunta sobre las previsiones del Ministerio de Fomento con respecto al soterramiento de las vías del tren que pasan por el barrio de Sant Isidre de Valencia.
(Núm. exp. 681/003806)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 4

- Pregunta sobre la razón de la denominación de autovía de Castilla para designar a una autovía que en casi la mitad de su trayecto transcurre por tierras no castellanas.
(Núm. exp. 681/003808)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre si el Gobierno va a sustituir la denominación de autovía de Castilla para la autopista A-62, tal y como hizo en su día con la autovía de Extremadura.
(Núm. exp. 681/003809)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las medidas previstas por el Gobierno en relación con la señalización en valenciano de las vías de titularidad estatal en la Comunitat Valenciana.
(Núm. exp. 681/003810)
Autores: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- Pregunta sobre si el Gobierno tiene previsto atender las alegaciones efectuadas por la Chunta Aragonesista (CHA), durante el periodo de exposición pública del nuevo Plan Director del aeropuerto de Zaragoza.
(Núm. exp. 681/003813)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre si el Gobierno tiene previsto atender las alegaciones sobre el impacto acústico en las zonas habitadas efectuadas por la Chunta Aragonesista (CHA) durante el periodo de exposición pública del nuevo Plan Director del aeropuerto de Zaragoza.
(Núm. exp. 681/003814)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre si el Gobierno tiene previsto atender las alegaciones sobre la necesidad de construir una nueva torre de control efectuadas por la Chunta Aragonesista (CHA) durante el periodo de exposición pública del nuevo Plan Director del aeropuerto de Zaragoza.
(Núm. exp. 681/003815)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre los planes y fechas previstas por el Gobierno para la integración del ferrocarril de vía estrecha en la ciudad de León.
(Núm. exp. 681/003818)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre la fecha prevista por el Gobierno para licitar el proyecto definitivo de construcción de la línea ferroviaria de alta velocidad a su paso por Alcantarilla (Murcia).
(Núm. exp. 681/003825)
Autor: GUIJARRO CARRILLO, NURIA (GPP)
- Pregunta sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para remediar las consecuencias que sufren los municipios del sur de la comarca de la Safor, en la provincia de Valencia/València, por el paso de la carretera nacional N-332 por sus cascos urbanos.
(Núm. exp. 681/003827)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre la información que se tiene de los casos de lipoatrofia semicircular de trabajadores de Aena, S.A.
(Núm. exp. 681/003833)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre la cantidad de dinero que está gastando Aena, S.A. en el proyecto de adecuación de las oficinas alquiladas para ubicar sus servicios centrales.
(Núm. exp. 681/003834)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

- **Pregunta sobre el número de trabajadores fallecidos en accidentes laborales en la construcción del tren de alta velocidad en la Comunidad Autónoma del País Vasco.**
(Núm. exp. 681/003842)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

- **Pregunta sobre las fechas de celebración, en su caso, durante los cien primeros días de Gobierno del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), de reuniones entre responsables del Ayuntamiento de Soria y de la Diputación Provincial de Soria y el Ministro o algún responsable del Ministerio de Fomento en relación con la nueva puesta en servicio de una línea férrea entre Soria y Castejón (Navarra).**
(Núm. exp. 681/003859)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- **Pregunta sobre las fechas de celebración, en su caso, durante los cien primeros días de Gobierno del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), de reuniones entre responsables del Ayuntamiento de Soria y de la Diputación Provincial de Soria y el Ministro o algún responsable del Ministerio de Fomento en relación con la construcción de una pasarela peatonal entre Soria y el barrio de Las Casas.**
(Núm. exp. 681/003860)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- **Pregunta sobre las fechas de celebración, en su caso, durante los cien primeros días de Gobierno del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), de reuniones entre responsables del Ayuntamiento de Soria y de la Diputación Provincial de Soria y el Ministro o algún responsable del Ministerio de Fomento en relación con la construcción del tramo de la Autovía de Navarra comprendido entre Soria y Tudela (Navarra).**
(Núm. exp. 681/003861)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- **Pregunta sobre las fechas de celebración, en su caso, durante los cien primeros días de Gobierno del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), de reuniones entre responsables del Ayuntamiento de Soria y de la Diputación Provincial de Soria y el Ministro o algún responsable del Ministerio de Fomento en relación con la construcción de una estación intermodal en la capital.**
(Núm. exp. 681/003862)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- **Pregunta sobre las actuaciones que el Gobierno tiene previsto realizar en el ejercicio 2018 en el tramo de la autovía A-15 comprendido entre Fuensaúco y Villar del Campo (Soria).**
(Núm. exp. 681/003863)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- **Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de Santiuste y la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma (Soria) en el mes de junio de 2018.**
(Núm. exp. 681/003864)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 6

- Pregunta sobre el procedimiento seguido y las decisiones adoptadas con respecto a la ejecución del tramo de la Autovía del Duero comprendido entre la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma y el enlace de San Esteban de Gormaz (Soria).
(Núm. exp. 681/003865)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las actuaciones que tiene previsto realizar el Gobierno en el ejercicio 2018 en el tramo comprendido entre Los Rábanos y Fuensaúco (Soria).
(Núm. exp. 681/003866)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma y el enlace de San Esteban de Gormaz (Soria) en el mes de diciembre de 2011.
(Núm. exp. 681/003867)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las previsiones existentes con respecto a la finalización de las obras en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de Santiuste y la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma (Soria).
(Núm. exp. 681/003868)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el calendario previsto por el Gobierno para la ejecución del tramo de la Autovía del Duero comprendido entre la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma y el enlace de San Esteban de Gormaz (Soria).
(Núm. exp. 681/003869)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las previsiones de finalización de las obras en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma y el enlace de San Esteban de Gormaz (Soria).
(Núm. exp. 681/003870)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma y San Esteban de Gormaz (Soria) en el mes de junio de 2018.
(Núm. exp. 681/003871)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de San Esteban de Gormaz y la variante de Langa de Duero (Soria) entre el año 2012 y el mes de junio de 2018.
(Núm. exp. 681/003872)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 7

- Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de San Esteban de Gormaz y la variante de Langa de Duero (Soria) entre los años 2004 y 2011.
(Núm. exp. 681/003873)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el calendario de ejecución previsto para el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de San Esteban de Gormaz y la variante de Langa de Duero (Soria).
(Núm. exp. 681/003874)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de Santiuste y la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma (Soria) entre el año 2012 y el mes de junio de 2018.
(Núm. exp. 681/003875)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de San Esteban de Gormaz y la variante de Langa de Duero (Soria) en el mes de diciembre de 2011.
(Núm. exp. 681/003876)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre Burgo de Osma-Ciudad de Osma y el enlace de San Esteban de Gormaz (Soria) entre el año 2012 y el mes de junio de 2018.
(Núm. exp. 681/003877)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de Santiuste y la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma (Soria) en el mes de diciembre de 2011.
(Núm. exp. 681/003878)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de San Esteban de Gormaz y la variante de Langa de Duero (Soria) en el mes de junio de 2018.
(Núm. exp. 681/003879)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el calendario previsto por el Gobierno para la adjudicación y reanudación de las obras en los tramos de la Autovía del Duero de las variantes de Langa de Duero (Soria) y Aranda de Duero (Burgos).
(Núm. exp. 681/003880)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 8

- **Pregunta sobre las cantidades invertidas en los tramos de la Autovía del Duero de las variantes de Langa de Duero (Soria) y Aranda de Duero (Burgos) entre el año 2012 y el mes de junio de 2018.**
(Núm. exp. 681/003881)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- **Pregunta sobre las previsiones de finalización de las obras en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de San Esteban de Gormaz y la variante de Langa de Duero (Soria).**
(Núm. exp. 681/003882)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- **Pregunta sobre las actuaciones que el Gobierno tiene previsto realizar en el ejercicio 2018 en el tramo de la Autovía de Navarra comprendido entre la variante de Ágreda (Soria) y el límite provincial de Zaragoza.**
(Núm. exp. 681/003883)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- **Pregunta sobre las actuaciones que el Gobierno tiene previsto realizar en el ejercicio 2018 en el tramo de la Autovía de Navarra comprendido entre Villar del Campo y la variante de Ágreda (Soria).**
(Núm. exp. 681/003884)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- **Pregunta sobre las fechas de celebración, en su caso, durante los cien primeros días de Gobierno del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), de reuniones entre responsables del Ayuntamiento de Soria y de la Diputación Provincial de Soria y el Ministro o algún responsable del Ministerio de Fomento en relación con la construcción de la pasarela entre los municipios de Soria y Golmayo (Soria).**
(Núm. exp. 681/003885)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- **Pregunta sobre las fechas de celebración, en su caso, durante los cien primeros días de Gobierno del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), de reuniones entre responsables del Ayuntamiento de Soria y de la Diputación Provincial de Soria y el Ministro o algún responsable del Ministerio de Fomento en relación con la construcción de la Autovía del Duero.**
(Núm. exp. 681/003886)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- **Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma y el enlace de San Esteban de Gormaz (Soria) entre los años 2004 y 2011.**
(Núm. exp. 681/003887)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- **Pregunta sobre la situación actual de las actualizaciones del procedimiento de evaluación ambiental en los distintos tramos de la Autovía de Navarra comprendidos entre Soria y el límite provincial de Zaragoza, con indicación de las previsiones del Gobierno en relación con las siguientes fases de tramitación.**
(Núm. exp. 681/003888)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre las actuaciones que tiene previsto realizar el Gobierno en el ejercicio 2018 en el tramo de la Autovía de Navarra comprendido entre Los Rábanos y La Mallona (Soria).
(Núm. exp. 681/003889)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las fechas de celebración, en su caso, durante los cien primeros días de Gobierno del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), de reuniones entre responsables del Ayuntamiento de Soria y de la Diputación Provincial de Soria y el Ministro o algún responsable del Ministerio de Fomento en relación con la situación de las travesías de la capital.
(Núm. exp. 681/003890)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre los verdaderos motivos de la paralización del tramo de la Autovía del Duero comprendido entre La Mallona y Venta Nueva (Soria).
(Núm. exp. 681/003891)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las actuaciones llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento para la construcción de una pasarela entre los municipios de Golmayo (Soria) y Soria.
(Núm. exp. 681/003892)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las fechas de celebración, en su caso, durante los cien primeros días de Gobierno del Partido Socialista Obrero Español (PSOE), de reuniones entre responsables del Ayuntamiento de Soria y de la Diputación Provincial de Soria y el Ministro o algún responsable del Ministerio de Fomento en relación con la remodelación de la línea férrea entre Soria y Torralba del Moral (Soria).
(Núm. exp. 681/003893)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de Santiuste y la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma en cada uno de los ejercicios comprendidos entre 2004 y 2011.
(Núm. exp. 681/003894)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de Venta Nueva y Santiuste (Soria) entre el año 2012 y el mes de junio de 2018.
(Núm. exp. 681/003895)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las previsiones de reanudación de las obras del tramo de la Autovía del Duero comprendido entre La Mallona y Venta Nueva (Soria).
(Núm. exp. 681/003896)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el calendario previsto por el Gobierno para la ejecución del tramo de la Autovía del Duero comprendido entre Venta Nueva y Santiuste (Soria).
(Núm. exp. 681/003897)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 10

- Pregunta sobre las previsiones del Gobierno con respecto a la inclusión en la remodelación de la línea ferroviaria entre Soria y Torralba del Moral (Soria) de actuaciones de cambio de trazado y otras relevantes que permitan reducir significativamente el tiempo de viaje entre Soria y Madrid. (Núm. exp. 681/003898)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre Venta Nueva y Santiuste (Soria) en el mes de diciembre de 2011. (Núm. exp. 681/003899)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre la fecha prevista por el Gobierno para finalizar los trabajos de renovación de la línea ferroviaria entre Soria y Torralba del Moral (Soria). (Núm. exp. 681/003900)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre si el Gobierno tiene previsto aplicar alguna medida tarifaria específica en la línea ferroviaria entre Soria y Torralba del Moral (Soria) con la intención de incrementar el número de usuarios. (Núm. exp. 681/003901)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre la situación, en cuanto a infraestructuras de luz, agua y otros servicios, del polígono de Valcorba (Soria) en el mes de diciembre de 2011. (Núm. exp. 681/003902)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre si el Gobierno tiene intención de incorporar el polígono de Valcorba (Soria) a la red ferroviaria. (Núm. exp. 681/003903)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre el grado de ejecución y el importe de las inversiones reales ejecutadas o en fase de ejecución, a 15 de septiembre de 2018, por parte del Ministerio de Fomento con cargo a los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 correspondientes a la provincia de Soria. (Núm. exp. 681/003904)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las previsiones del Gobierno en cuanto a las inversiones a realizar y la gestión de comercialización de las parcelas en el polígono de Valcorba (Soria). (Núm. exp. 681/003905)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- Pregunta sobre las actuaciones realizadas en el cambio de empresa que ejecutará el tramo de la Autovía de Duero comprendido entre la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma y el enlace de San Esteban de Gormaz (Soria). (Núm. exp. 681/003906)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 11

- Pregunta sobre las previsiones de finalización de las obras en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre Venta Nueva y Santiuste (Soria).
(Núm. exp. 681/003907)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre Venta Nueva y Santiuste (Soria) en cada uno de los ejercicios comprendidos entre 2004 y 2011.
(Núm. exp. 681/003908)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre Venta Nueva y Santiuste (Soria) en el mes de junio de 2018.
(Núm. exp. 681/003909)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre las previsiones de finalización de las obras en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre La Mallona y Venta Nueva (Soria).
(Núm. exp. 681/003910)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre La Mallona y Venta Nueva (Soria) en el mes de junio de 2018.
(Núm. exp. 681/003911)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre el porcentaje de ejecución de obra en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre La Mallona y Venta Nueva (Soria) en el mes de diciembre de 2011.
(Núm. exp. 681/003912)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre el calendario previsto por el Gobierno para la finalización del tramo de la Autovía del Duero comprendido entre La Mallona y Venta Nueva (Soria).
(Núm. exp. 681/003913)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre La Mallona y Venta Nueva (Soria) en cada uno de los ejercicios comprendidos entre 2004 y 2011.
(Núm. exp. 681/003914)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre las cantidades invertidas en el tramo de la Autovía del Duero comprendido entre La Mallona y Venta Nueva (Soria) en cada uno de los ejercicios comprendidos entre 2012 y el mes de junio de 2018.
(Núm. exp. 681/003915)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 12

- Pregunta sobre las actuaciones previstas por el Gobierno orientadas a finalizar los trabajos de renovación de la línea ferroviaria entre Soria y Torralba del Moral (Soria), con indicación expresa de los plazos que se contemplan en el Ministerio.
(Núm. exp. 681/003916)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre el calendario previsto por el Gobierno para la ejecución del tramo de la Autovía del Duero comprendido entre el enlace de Santiuste y la variante de Burgo de Osma-Ciudad de Osma (Soria).
(Núm. exp. 681/003917)
Autores: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al tramo de la autopista A-54 comprendido entre Lavacolla y Arzúa (A Coruña), contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003919)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)

- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al tramo de la autopista A-54 comprendido entre Melide (A Coruña) y Palas de Rei (Lugo), en la parte de la provincia de A Coruña, contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003920)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)

- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al tramo de la autopista A-54 comprendido entre Melide (A Coruña) y Palas de Rei (Lugo), en la parte de la provincia de Lugo, contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003921)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)

- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al tramo de la autopista A-54 comprendido entre Arzúa y Melide (A Coruña), contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003922)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)

- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al intercomunicador entre la autopista A-54 y la carretera nacional N-540, en Guntín (Lugo), contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003923)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)

- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al tramo de la autopista A-74 comprendido entre Foz y Burela (Lugo), contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003924)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 13

- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al tramo de la autopista A-74 comprendido entre Barreiros y Foz (Lugo), contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003925)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al tramo de la autopista A-74 comprendido entre San Cibrao das Viñas (Ourense) y Burela (Lugo), contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003926)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al tramo de la autopista A-56 comprendido entre San Martiño y el enlace de A Barrela (Lugo), contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003927)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto correspondiente al tramo de la autopista A-56 comprendido entre Eirasvedras y Quintela de Leirado (Ourense), contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003928)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- Pregunta sobre las actuaciones realizadas por el actual Gobierno en relación con el proyecto de instalación de un sistema de protección antiniebla en la autopista A-8, contemplado por el anterior Ejecutivo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
(Núm. exp. 681/003929)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- Pregunta sobre las actuaciones llevadas a cabo por el actual Gobierno para garantizar el compromiso explicitado por el anterior de conectar Lugo mediante alta velocidad en el año 2021.
(Núm. exp. 681/003930)
Autor: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- Pregunta sobre si el Convenio Colectivo de Aena, S.A. garantiza los derechos constitucionales de sus trabajadores en los casos de solicitud de reducción de jornada.
(Núm. exp. 681/003957)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Pregunta sobre las previsiones existentes para solucionar la falta de luz en la autovía T-11 y en la mayoría de sus rotondas a su paso por Reus (Tarragona), debido al robo masivo del cableado eléctrico de las farolas.
(Núm. exp. 681/003968)
Autores: CASTEL FORT, LAURA (GPER) y RUFÀ GRÀCIA, JOSEP (GPER)
- Pregunta sobre si el Gobierno piensa exigir la obligación de hacer una rotación «low cost» diaria a las compañías que operan en la línea marítima del Estrecho como obligación de servicio público.
(Núm. exp. 681/003979)
Autores: MARTÍNEZ ARCAS, GUILLERMO (GPP) y MOHAMED DOS SANTOS, FÁTIMA (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 14

- Pregunta sobre la fecha prevista por el Gobierno para finalizar los trámites previos a la redacción del proyecto de ejecución de la segunda fase de la remodelación prevista para la carretera nacional N-352 de Ceuta.

(Núm. exp. 681/003980)

Autores: MARTÍNEZ ARCAS, GUILLERMO (GPP) y MOHAMED DOS SANTOS, FÁTIMA (GPP)

Se abre la sesión a las nueve horas y cinco minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenos días. Bienvenidos todos.

Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento del 7 de febrero de 2019.

En primer lugar, vamos a aprobar el acta de la sesión anterior correspondiente al 27 de noviembre de 2018.

¿Se aprueba por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada.

Quiero dar la bienvenida, una vez más, al secretario de Estado, don Pedro Saura. Le doy las gracias por acompañarnos en esta sesión. También le agradezco que, en la medida de sus posibilidades, nos ponga las máximas sesiones para poder agilizar la comisión, porque la teníamos bloqueada y con esto, en principio, queda razonablemente desbloqueada.

CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A:

- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-54 COMPRENDIDO ENTRE LAVACOLLA Y ARZÚA (A CORUÑA), CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003919)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-54 COMPRENDIDO ENTRE MELIDE (A CORUÑA) Y PALAS DE REI (LUGO), EN LA PARTE DE LA PROVINCIA DE A CORUÑA, CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003920)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-54 COMPRENDIDO ENTRE MELIDE (A CORUÑA) Y PALAS DE REI (LUGO), EN LA PARTE DE LA PROVINCIA DE LUGO, CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003921)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-54 COMPRENDIDO ENTRE ARZÚA Y MELIDE (A CORUÑA), CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003922)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL INTERCOMUNICADOR ENTRE LA AUTOPISTA A-54 Y LA CARRETERA NACIONAL N-540, EN GUNTÍN (LUGO), CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003923)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-74 COMPRENDIDO ENTRE FOZ Y BURELA (LUGO), CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003924)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 16

- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-74 COMPRENDIDO ENTRE BARREIROS Y FOZ (LUGO), CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003925)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-74 COMPRENDIDO ENTRE SAN CIBRAO DAS VIÑAS (OURENSE) Y BURELA (LUGO), CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003926)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-56 COMPRENDIDO ENTRE SAN MARTIÑO Y EL ENLACE DE A BARRELA (LUGO), CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003927)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO CORRESPONDIENTE AL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-56 COMPRENDIDO ENTRE EIRASVEDRAS Y QUINTELA DE LEIRADO (OURENSE), CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003928)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE INSTALACIÓN DE UN SISTEMA DE PROTECCIÓN ANTINEBLA EN LA AUTOPISTA A-8, CONTEMPLADO POR EL ANTERIOR EJECUTIVO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018.
(Núm. exp. 681/003929)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES LLEVADAS A CABO POR EL ACTUAL GOBIERNO PARA GARANTIZAR EL COMPROMISO EXPLICITADO POR EL ANTERIOR DE CONECTAR LUGO MEDIANTE ALTA VELOCIDAD EN EL AÑO 2021.
(Núm. exp. 681/003930)
AUTOR: BARREIRO FERNÁNDEZ, JOSÉ MANUEL (GPP)
- PREGUNTA SOBRE SI EL CONVENIO COLECTIVO DE AENA, S.A. GARANTIZA LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES DE SUS TRABAJADORES EN LOS CASOS DE SOLICITUD DE REDUCCIÓN DE JORNADA.
(Núm. exp. 681/003957)
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES EXISTENTES PARA SOLUCIONAR LA FALTA DE LUZ EN LA AUTOVÍA T-11 Y EN LA MAYORÍA DE SUS ROTONDAS A SU PASO POR REUS (TARRAGONA), DEBIDO AL ROBO MASIVO DEL CABLEADO ELÉCTRICO DE LAS FAROLAS.
(Núm. exp. 681/003968)
AUTORES: CASTEL FORT, LAURA (GPER) Y RUFÀ GRÀCIA, JOSEP (GPER)

- PREGUNTA SOBRE LAS ACCIONES QUE TIENE PREVISTO IMPULSAR EL GOBIERNO PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD AÉREA CON RUSIA Y CHINA.
(Núm. exp. 681/003536)
AUTOR: ALMODÓBAR BARCELÓ, AGUSTÍN (GPP)

El señor PRESIDENTE: La convocatoria inicial que hicimos, para poder desbloquearla, era de 116 preguntas, de las cuales algunas se han retirado. Hemos hecho veintitrés bloques, por asuntos, que agrupan las preguntas restantes.

Me gustaría que sus señorías sean considerados con sus compañeros y se cifran al tiempo que tenemos: cinco minutos —tres minutos más dos minutos— para las preguntas individuales, tanto para sus señorías como para el secretario de Estado; para las agrupadas seremos un poco más generosos, dependiendo de la cantidad de preguntas que haya en cada bloque. En total, como digo, son 23 bloques. Como digo, por favor, cifñanse al tiempo: tres minutos para la formulación de las preguntas individuales y dos minutos para la réplica, y para las preguntas agrupadas, dependerá de la cantidad de preguntas de cada bloque.

El senador Almodóbar acaba de retirar su cuarta pregunta.

- PREGUNTA SOBRE SI ES CIERTO QUE LA DIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN DE ENAIRE PRESTA TRABAJADORES PARA REALIZAR TAREAS PARA LA FUNDACIÓN ENAIRE Y LO QUE PAGA POR ELLO.
(Núm. exp. 681/002746)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE SI AENA, S.A. HA CONTRATADO A UN FAMILIAR DE UN PUESTO DIRECTIVO DE LA EMPRESA TRAS DESCARTAR A 30 CANDIDATOS QUE LE PRECEDÍAN EN LA BOLSA DE RESERVA.
(Núm. exp. 681/003754)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LA INFORMACIÓN QUE SE TIENE DE LOS CASOS DE LIPOATROFIA SEMICIRCULAR DE TRABAJADORES DE AENA, S.A.
(Núm. exp. 681/003833)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LA CANTIDAD DE DINERO QUE ESTÁ GASTANDO AENA, S.A. EN EL PROYECTO DE ADECUACIÓN DE LAS OFICINAS ALQUILADAS PARA UBICAR SUS SERVICIOS CENTRALES.
(Núm. exp. 681/003834)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Sin más, vamos a proceder con el primer bloque de preguntas —agrupadas— del senador Mulet. Son sobre personal de AENA, Enaire y otras cuestiones de tipo organizativo. Son cuatro preguntas agrupadas.

La primera pregunta de este bloque es sobre si es cierto que la Dirección de Comunicación de Enaire presta trabajadores para realizar tareas para la Fundación Enaire y lo que paga por ello.

Tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Buenos días.

Gracias por su presencia, señor Saura. También quiero agradecer a la Mesa que haya accedido a la petición de alterar el orden del día para que estas sean las primeras preguntas. Intentaré ser lo más breve posible. Algunas preguntas las daré casi por formuladas.

En este bloque hay tres preguntas sobre AENA. Las presentamos porque el Gobierno suele contestar tarde y muchas veces también mal, y entro más en el asunto: si estas respuestas fueran contestadas cuando toca, no vendrían a comisión.

Le diré respecto a la Dirección de Comunicación de Enaire que hemos visto que el director de comunicación de Enaire fue asesor de Ana Pastor cuando era ministra de Fomento, que cuando se fue

del Congreso, lo colocó como consejero de Enaire durante dos meses y que es miembro de la Fundación Enaire. Que en 2016 es nombrado director de Comunicación de Enaire, donde se dedicó en su momento a hacer gestiones de propaganda para el Gobierno del PP y que cesó de su cargo a una persona que es testigo del caso Gürtel en la pieza que se refiere a AENA. Que además ha llenado la empresa de personas externas por cientos de miles de euros y en detrimento de la plantilla propia. Pero ha llegado el nuevo Gobierno y vemos que le mantienen en su cargo sin ningún tipo de rubor.

Entonces, preguntamos si es cierto que el director de Comunicación de Enaire usó los medios de la empresa para tareas del ministerio y la fundación y cuándo piensan cesarlo.

La segunda pregunta de este bloque es sobre la convocatoria de selección externa de niveles A y B de AENA, de fecha 22 de marzo del 2017. Se generó una bolsa de candidatos de reserva. Lo que no entendíamos era cómo había sido contratada la persona que ocupaba la posición número 31 en la bolsa y se había descartado a los treinta candidatos previos. ¿No había nadie válido en esos treinta primeros puestos? La respuesta que nos da el Gobierno por escrito no entra en el fondo, simplemente habla de los principios de igualdad, mérito y capacidad que marca el convenio colectivo, ¿pero qué ha pasado con las treinta personas que había antes?

La tercera pregunta era qué se sabía de los casos de lipoatrofia semicircular de trabajadores y por qué AENA había estado ocultando esta información.

La cuarta pregunta la doy por contestada. Preguntábamos por la cantidad económica que está pagando por la reforma de las oficinas AENA. Se nos ha dado esta información. Hemos visto el derroche de 3 millones de euros por el alquiler de unos edificios privados. Consideramos que seguramente se hubiera podido hacer más de un edificio propio de AENA.

Doy por formuladas las preguntas.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

La tardanza en contestar por parte del Gobierno. Es que son cientos y cientos de preguntas en el caso de Fomento y la capacidad del ministerio es limitada para contestar en tiempo y forma. Permítanme que les diga que más lo siento yo que tengo que estar aquí toda la mañana, pero tienen que entender que la capacidad de los empleados del ministerio es limitada.

Las preguntas que me hace son varias. La primera tiene que ver con Enaire. De acuerdo con la información que me facilita Enaire, la Dirección de Comunicación de esta entidad no presta trabajadores a la Fundación Enaire; por tanto, no se realizan pagos a tal efecto.

Respecto a la convocatoria selectiva externa, AENA me comunica que los procesos de selección de los niveles A y B se realizan según las bases de convocatoria y conforme, como ha dicho usted, a los principios de igualdad, publicidad, mérito y capacidad que marca el convenio colectivo. En el caso concreto de la persona por la que pregunta, la citada persona se presentó al proceso selectivo de fecha 22 de marzo de 2017 para la ocupación de Técnico de operaciones, servicio de ingeniería y mantenimiento, superando las bases establecidas en la convocatoria, quedando en el puesto 31 de la bolsa de reserva. Una vez constituidas las bolsas, cuando se autoriza una plaza de una ocupación concreta, se oferta a los candidatos que están en ella por riguroso orden de *ranking*. Posteriormente, los interesados hacen la fase 5: entrevista personal y por competencia para la selección final.

A principios de 2018, se autorizaron cuatro plazas de esta misma ocupación en varios aeropuertos y se ofertaron a todos los candidatos de la bolsa de referencia, hasta el puesto 43 del *ranking*. A este respecto cabe indicar que, una vez que los candidatos reciben la oferta de la plaza, con los datos de la misma, destino y tipo de contrato, estos deciden si están interesados en las plazas ofertadas y muestran su deseo o no de acudir a la fase 5, que es la de la entrevista personal. En el caso de la plaza que nos ocupa, del aeropuerto de Almería, se me informa por AENA que contestaron siete candidatos. Todos ellos fueron evaluados conforme a la mencionada fase 5, siendo finalmente seleccionada la persona que obtuvo mayor puntuación en esta evaluación respecto al resto de aspirantes. Esta persona fue contratada el 22 de febrero de 2018.

Por último, por tanto, cabe indicar que no se han descartado a treinta candidatos ya que treinta y seis de los cuarenta y tres candidatos a los que se les ofertó la plaza no mostraron interés en la misma, quedando en la bolsa para futuras ofertas de plazas que fueran de su interés.

En las distintas preguntas que me hace, me habla del coste de adecuación de las oficinas de la calle Peonías. Según la información que se me facilita, los expedientes que se han llevado a cabo para la adecuación de las oficinas del edificio de Piovera durante el año 2018 ascendieron a 2,97 millones de euros, siendo los mismos los siguientes: proyecto de adecuación de oficinas para la ubicación de servicios centrales de AENA, 1 686 000 euros; proyecto de adecuación de las oficinas de los servicios centrales de AENA, fase 2; proyecto de instalación de la oficina de los servicios centrales de AENA. Por otro lado, hay que indicar que, en los últimos años, la sede de los servicios centrales de AENA ha sido compartida entre el edificio de Arturo Soria y el de Piovera Azul. A partir del 1 de enero de 2019, la sede es única en el edificio de Piovera Azul, por lo que, para realizar esta unificación, se ha requerido la adecuación del mismo. Esta unificación de la sede de los servicios centrales de la compañía, señoría, va a suponer un ahorro de costes para AENA de aproximadamente 1 millón de euros anuales al dejar de abonarse el alquiler de las oficinas situadas en el edificio de Arturo Soria.

En la segunda parte de mi intervención seguiré informándole en cuanto al resto de preguntas.
Gracias, señor presidente.

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

El señor MULET GARCÍA: Simplemente, doy por contestadas las preguntas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA CREAR LA ESTACIÓN INTERMODAL EN CASTELLÓN/CASTELLÓ.
(Núm. exp. 681/003628)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA RESARCIR A LA COMUNITAT VALENCIANA RESPECTO AL CORREDOR MEDITERRÁNEO.
(Núm. exp. 681/003630)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO RESPECTO A LA INVERSIÓN EN FERROCARRIL ENTRE SAGUNTO/SAGUNT (VALENCIA/VALÈNCIA) Y ZARAGOZA Y LA REAPERTURA DE LA ESTACIÓN DE CANFRANC (HUESCA).
(Núm. exp. 681/003632)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO CON RESPECTO AL AUMENTO DE LA PARTIDA CORRESPONDIENTE AL TREN ENTRE ALCOY/ALCOI (ALICANTE/ALACANT) Y XÀTIVA (VALENCIA/VALÈNCIA).
(Núm. exp. 681/003672)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LA REHABILITACIÓN INTEGRAL Y LA URBANIZACIÓN DEL ENTORNO DE LA ESTACIÓN DE VINARÒS (CASTELLÓN/CASTELLÓ).
(Núm. exp. 681/003673)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO RESPECTO AL ESTUDIO DEL FERROCARRIL ENTRE ALCOY/ALCOI Y ALICANTE/ALACANT, ASÍ COMO SU INTEGRACIÓN EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y SU CONEXIÓN CON EL TREN DE ALTA VELOCIDAD.
(Núm. exp. 681/003674)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)

- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LA COMUNICACIÓN EN TREN Y TRANVÍA DE LAS ZONAS COSTERAS Y EL INTERIOR DE LA PROVINCIA DE ALICANTE/ALACANT Y LAS CIUDADES DE ALICANTE Y VALENCIA.
(Núm. exp. 681/003675)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO CON RESPECTO A LA CONEXIÓN EN TREN ENTRE SAGUNTO/SAGUNT (VALENCIA/VALÈNCIA) Y EL PUERTO.
(Núm. exp. 681/003676)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO EN RELACIÓN CON EL ESTUDIO DEL TRAMO DE CERCANÍAS ENTRE VILLENA, ALICANTE/ALACANT Y MURCIA.
(Núm. exp. 681/003756)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO CON RESPECTO AL SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DEL TREN QUE PASAN POR EL BARRIO DE SANT ISIDRE DE VALENCIA.
(Núm. exp. 681/003806)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente bloque de diez preguntas agrupadas sobre infraestructuras y servicios ferroviarios en la Comunidad Valenciana, la primera, sobre las medidas que piensa adoptar el nuevo Gobierno para crear la estación intermodal de Castellón, y otras nueve más.

Tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Este bloque es el más extenso de todos.

Entiendo la explicación que nos ha dado el señor Saura respecto a que tienen que contestar a un gran volumen de preguntas, pero lo que no se puede hacer es mentir en las respuestas, y voy a explicar por qué. Muchas veces se nos remiten respuestas que no son ciertas. Por ejemplo, en el caso de las medidas que piensa adoptar el Gobierno para la estación intermodal de Castellón, la respuesta escrita nos remite a la comparecencia del ministro Ábalos del día 20 de noviembre de 2018 en el Senado ante una interpelación que hizo Compromís sobre infraestructuras para el País Valencià, pero no hay ni una mínima mención a esta estación intermodal. Estamos bastante molestos con las respuestas que se nos dan por parte de Fomento. Es verdad que hacemos muchas preguntas escritas a todos los ministerios y a todo lo que se tercie, no tenemos límite a la hora de hacer preguntas, pero las contestaciones de Fomento muchas veces insultan a la inteligencia porque nos contestan cosas que no son ciertas o nos dan informaciones que están en la propia pregunta que formulamos. No sé quiénes son las personas en Fomento encargadas de contestar, pero muchas veces las contestaciones son indignantes y nos enfadan. Rogaríamos que, por lo menos, intenten contestar algo que se ajuste a la verdad; a esta pregunta relativa a qué medidas piensa adoptar el Gobierno para crear la estación intermodal de Castellón nos responden que está contestada en la comparecencia del ministro, y no es así.

En la contestación a la segunda pregunta, relativa a qué pensaba hacer el Gobierno para resarcir al País Valencià respecto al corredor mediterráneo, nos remiten de nuevo a la interpelación que hicimos al ministro. El ministro únicamente dijo que en 2016 tenía previsto que estuvieran las obras finalizadas o en ejecución de los tramos del corredor entre Algeciras y la frontera de Francia. Queríamos saber a qué se refería con esa finalización de trabajos. También pedimos información sobre resarcir por el atraso histórico que tiene esta infraestructura, y simplemente nos remitía a los proyectos que estaban en marcha. Dicen que en 2021 estará finalizado el corredor entre Algeciras y la frontera. Nosotros queríamos saber si iba a ser por el Mediterráneo o por la meseta, como ciertos dirigentes del Partido Socialista exigían.

En la siguiente preguntábamos sobre la previsión de inversión en ferrocarril entre Sagunto y Zaragoza hasta Canfranc, reabrir esta estación. En la respuesta, nos remiten de nuevo a la contestación el ministro a la interpelación, en donde no hay ni una sola respuesta a esta pregunta, y eso que le formulamos esta pregunta en la interpelación. Por tanto, de nuevo vemos que no se nos contesta a lo que preguntamos.

En la respuesta escrita a la pregunta relativa al tramo de cercanías de Villena nos informan de que el pasado 22 de octubre se puso en marcha este servicio; un servicio que no se puede calificar de cercanías

al tener un precio que no es el de cercanías. Nosotros exigíamos y pedíamos que la tarifa se acercara lo máximo posible a la de cercanías. También solicitábamos la accesibilidad de la estación de Villena para que las personas con movilidad reducida puedan acceder al tren.

La siguiente pregunta, sobre la línea de tren Xàtiva-Alcoy y sus necesidades en cuanto a inversiones. Nosotros preguntábamos por las anualidades. La respuesta que se nos dio por escrito hablaba de actuaciones genéricas entre Xàtiva y Alcoy, pero no especificaba cuándo, qué tipo de actuaciones ni con qué planificación.

Respecto a la pregunta sobre la necesidad de rehabilitar integralmente la estación de Vinaròs, de nuevo nos remitían a la intervención del señor Ábalos en la interpelación, en la cual no hay ni una sola mención a esta actuación ni a futuras actuaciones.

En la siguiente pregunta, sobre el tren Alcoy-Alacant, pedíamos estudiar todas las vertientes y dimensiones —económica, social, técnica y turística—, así como la integración en el corredor mediterráneo y en Cernet y la conexión con el AVE. La respuesta escrita nos remite de nuevo a la contestación del ministro a la interpelación, en la que no hizo ni una mención a esta petición.

La siguiente pregunta de este bloque es la relativa a Sagunt. En ella hablábamos de la conexión para viajeros de Sagunto con el puerto de Sagunt por tren, es decir, la conexión ferroviaria para vecinos entre el puerto de Sagunt y Sagunto. La respuesta que se nos da habla de la línea Sagunt-Teruel-Zaragoza para mercancías, habla del corredor cantábrico, y nosotros no estábamos hablando de eso, sino de una vieja reivindicación, que es la conexión de los dos núcleos urbanos de Sagunt. Esta conexión es de pasajeros y, en su tiempo, se presentó un estudio de viabilidad que reflejaba que no era cara, que aprovechaba las vías existentes y que solo había que ampliar la línea actual de cercanías. No sabemos por qué se olvidó este proyecto y si está previsto que se ejecute. Preguntábamos por eso y no se nos contestó.

La siguiente pregunta es relativa al soterramiento de las vías en el *barri* Sant Isidre, en Valencia. Preguntábamos si el Ministerio de Fomento tiene previsto soterrar las vías de tren que pasan por el *barri* de Sant Isidre, en Valencia, si es consciente de la problemática que supone para el barrio que el AVE pase al descubierto por sus calles y qué soluciones tiene previstas el ministerio para reparar estos perjuicios. La respuesta que nos daban por escrito es que no estaba en sus estudios porque, según ustedes, el número de circulaciones no era suficientemente grave. Les recuerdo que la Asociación de Vecinos de Sant Isidre continúa exigiendo una solución, que en 2011, el entonces ministro José Blanco firmó un protocolo para la integración urbana de la línea de ancho ibérico en los pueblos del área metropolitana, entre ellos, Valencia, Aldaia, Alaquàs o Xirivella. Había una serie de objetivos y de propuestas, pero, en su momento, se paralizaron. No sabemos ahora por qué se olvida esta necesidad, y recordemos que estamos hablando de la tercera gran ciudad de España, que continúa atravesada por este tipo de vías.

La siguiente pregunta —es la última de este bloque— se refiere a la adecuación de la línea de tren que une con Valencia y con Santa Pola, la conexión directa con el puerto y el aeropuerto y la creación de estructuras de comunicación. De nuevo, se nos remite a la comparecencia del ministro, en la cual no hizo tampoco ninguna mención a este tipo de reivindicaciones.

Por tanto, formulo todas estas preguntas.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Mulet.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señorías, en relación con la estación intermodal de Castellón, les diré que el Ministerio de Fomento colabora con el desarrollo de esta estación en el marco del protocolo firmado en febrero de 2014 con la Generalitat Valenciana para el desarrollo de terminales intermodales y logísticas en esta comunidad. Esta actuación está incluida en el Plan de inversiones 2018-2022, de la Autoridad Portuaria de Castellón, por un importe de 20 millones de euros, financiado íntegramente a través del Fondo de accesibilidad de puertos. La Autoridad Portuaria de Castellón ha realizado un estudio de demanda para la estación intermodal de Castellón y acaba de encargar el estudio de funcionalidad.

Respecto al corredor mediterráneo, en la Comunidad Valenciana, le diré que el compromiso de este Ministerio de Fomento con el ferrocarril y el corredor mediterráneo es incuestionable. Tanto es así que, desde que el nuevo Gobierno tomó posesión, más del 80 % del importe licitado ha ido destinado al sector ferroviario y de estos, aproximadamente el 40 % se ha destinado al corredor mediterráneo. En el proyecto de presupuestos para 2019 se destinan a este corredor más de 1700 millones de euros. En concreto, a la

Comunidad Valenciana se destinan 280 millones de euros para distintas actuaciones que, si quieren, en la segunda intervención les puedo relatar. Creo que ya no solo con lo que presupuestamos, sino también con lo licitado hay una evidente prueba de ese compromiso con el corredor mediterráneo.

Les diré en relación con la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza que, como ya conocen, ADIF está trabajando en el Plan director 2017-2023 del tramo ferroviario de Zaragoza-Teruel-Sagunto, que contempla actuaciones en la línea por importe de 390 millones de euros. En 2018 se han comenzado a llevar a cabo actuaciones de mejora de la plataforma, y en el proyecto de presupuestos de 2019 se ha destinado un total de 79,3 millones de euros para actuaciones en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza. Esto implica un incremento respecto del presupuesto de 2018 de un 52 %. En fin, entiendo que estamos hablando de un incremento importante. Sin embargo, desde 2012 hasta 2018, ADIF ha invertido en esta línea solo 5,4 millones de euros en todos esos años. Para dar impulso a las actuaciones incluidas en el plan, ADIF ha licitado en las últimas semanas contratos por un valor superior a los 70 millones de euros. Además, el ministerio está llevando a cabo diversas acciones ante las instituciones comunitarias —ante el Consejo Europeo, ante el Parlamento y ante la Comisión—, y hay pronunciamientos claros del Consejo Europeo, de final de diciembre, a favor de que este tramo de este corredor sea incluido, finalmente, en los corredores prioritarios de la Red Transeuropea, en la revisión del Reglamento CEF para el periodo posterior a 2021.

Me preguntaba también por la línea Huesca-Canfranc. Se trata de cuatro proyectos, de los cuales tres corresponden a renovación de vías y una instalación de seguridad. El 11 de junio de 2018 se adjudicaron proyectos necesarios para la mejora integral. También, en el caso de la reapertura del túnel, ya se han comenzado las tareas de coordinación con los distintos miembros del acuerdo cuatripartito, y el Ministerio de Fomento está redactando el estudio de definición de los objetivos comunes sobre la explotación de la línea completa. Por su parte, ADIF es responsable de elaborar toda la documentación necesaria que permita la definición de las obras en el tramo Zaragoza-Canfranc, incluyendo el acceso a la Plataforma logística de Zaragoza (Plaza).

Me preguntaba también por el cercanías Villena-Alicante-Murcia. El pasado 22 de octubre pusimos en marcha el servicio de media distancia entre Alicante y Villena. En los tres meses transcurridos, 107 000 pasajeros han utilizado el nuevo servicio y se ha pasado de 800 viajeros al día a 1200. Los nuevos servicios han duplicado la frecuencia entre Alicante y el Medio y el Alto Vinalopó, que ha pasado de diez a veinte servicios al día —laborables, diez por sentido— que enlazan las principales ciudades. Además, se ha incrementado de forma exponencial la movilidad entre la capital y las principales ciudades del Medio y Alto Vinalopó, lo que supone una oferta de 77 000 plazas durante la semana. Asimismo, los nuevos servicios se complementan con los de cercanías entre las estaciones Alacant terminal y San Vicente centro.

En relación con la línea Xàtiva-Alcoy, el pasado mes de diciembre se ha licitado, por fin, el contrato para la redacción del proyecto y ejecución de las obras de renovación de las instalaciones de seguridad Xàtiva-Alcoy. Señorías, el presupuesto de licitación asciende a 8,6 millones de euros, IVA incluido. ADIF también ha iniciado los trámites para licitar el contrato para la redacción del proyecto para la renovación de la vía Xàtiva-Alcoy, con un presupuesto que está cercano a los 200 000 euros. En definitiva, es una línea donde no se ha invertido nada en el pasado y, en poco tiempo, estamos tratando de invertir para reactivar y modernizar esa línea.

La estación de Vinaroz, por la que usted también nos pregunta. ADIF tiene previsto actuar en ella desde el punto de vista de la explotación ferroviaria, implantando ancho de vía estándar, tanto en las vías generales como en las vías de apartado, para ampliar la longitud de la vía del apartado 3, y se dota de un amplio sistema de seguridad. Además, se instalaron otras infraestructuras que ofrecen funcionalidad y operatividad a la estación.

En relación con la línea Alcoy-Alicante, señorías, como ya hemos comentado, le diré que Alcoy tiene una conexión ferroviaria con Xàtiva. Estamos ahora centrados y concentrados en reactivar esta parte. Los presupuestos son limitados, y el Gobierno ha puesto de manifiesto interés, justamente, en recuperar algo que se tenía que haber recuperado anteriormente, tanto en la licitación como en la presupuestación. Como digo, estamos concentrados en esa parte de la vía, en la conexión de Alcoy con Xàtiva.

Lo mismo sucede con la conexión ferroviaria para viajeros entre Sagunto y el puerto de Sagunto. No niego que es una inversión oportuna para el entorno del que estamos hablando. Estamos invirtiendo mucho en la Comunidad Valenciana de acuerdo con los presupuestos y estamos concentrados en terminar o rematar obras iniciadas o demandas históricas que no se habían resuelto. Estas inversiones —insisto— van una detrás de otra, y no negamos su importancia, pero tenemos que priorizar, dando por hecho que el incremento en los presupuestos de 2019 para la Comunidad Valenciana, tanto en ferrocarril como en carreteras, es sustancial. Si quiere, podemos hablar de ello más adelante.

El soterramiento de las vías del tren en San Isidre, como ya conoce usted, o las competencias de integración del ferrocarril en la trama urbana no competen fundamentalmente ni al Ministerio de Fomento ni a Adif. No obstante, estamos siempre abiertos a que las administraciones se pongan de acuerdo para analizar las demandas ciudadanas y urbanas.

Esto es todo lo que tenía que ver con este bloque, señor presidente.

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

Tiene la palabra, para turno de réplica, senador Mulet. (*Denegaciones*).

— PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO RESPECTO A LA INCLUSIÓN DE TERUEL EN EL CORREDOR FERROVIARIO CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO.

(Núm. exp. 681/003631)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA LA INVERSIÓN EN LA ELECTRIFICACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE SALAMANCA Y ÁVILA.

(Núm. exp. 681/003637)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE DIVERSOS EXTREMOS EN RELACIÓN CON LA MODIFICACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO EN LA PROVINCIA DE CASTELLÓN/CASTELLÓN Y VALENCIA/VALÈNCIA EN AGOSTO DE 2018.

(Núm. exp. 681/003791)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE LOS PLANES Y FECHAS PREVISTAS POR EL GOBIERNO PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL DE VÍA ESTRECHA EN LA CIUDAD DE LEÓN.

(Núm. exp. 681/003818)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Vamos a la siguiente pregunta sobre infraestructuras y servicios ferroviarios en otras comunidades autónomas distintas de la valenciana. Son cuatro preguntas agrupadas, y la primera es sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno respecto a la inclusión de Teruel en el corredor ferroviario cantábrico-mediterráneo.

Tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias.

Hemos hablado antes del corredor cantábrico-mediterráneo, que nace a principios de la primera legislatura del Gobierno de Zapatero. Tras incumplir la promesa de estudiar la viabilidad del AVE Madrid-Valencia por Teruel, comprometiéndose a que se incluyera en un futuro la ciudad de Teruel dentro de la conexión de la línea de alta velocidad en España, queremos saber qué medidas piensa adoptar el Gobierno para incluir la ciudad de Teruel dentro de la conexión ferroviaria por AVE.

La segunda pregunta es sobre las inversiones para el funcionamiento y electrificación de la línea férrea entre Salamanca y Ávila. La respuesta que se dio por escrito decía: En relación con el asunto por el que se interesan, se señala que en la estrategia indicativa se establecerán los criterios para la electrificación de las líneas que actualmente no lo están. Eso no es contestar o es como no decir nada. Queremos, por eso, saber cuándo, qué tipo de estrategia indicativa se va a hacer, de qué plazos se está hablando, y qué previsión hay para hacer esta electrificación en concreto.

La otra pregunta menciona el caos ferroviario en el que ha estado sumida durante meses la conexión entre Valencia y Castellón por las obras. Ha habido paralizaciones continuas del AVE, de larga distancia, cercanías y regionales. A pesar de ello, nunca se han bajado las tarifas. Hay gente que ha tenido que dejar de usar el tren por estas obras del tercer hilo. Muchas de estas obras se han hecho en pleno verano, en plena temporada turística, en plena temporada de festivales, afectando gravemente a Castellón. Preguntamos, por eso, ¿por qué no se han rebajado las tarifas? ¿Por qué esas obras del tercer hilo no se han hecho mientras se hacían otras complementarias en las vías? Hemos visto cómo se hacían obras en las vías y, al cabo de varios meses, se volvían a hacer otras obras en las mismas vías, creando un caos total. Y la

contestación que recibimos fue esta: En relación con el estudio interesado, se señala que está en fase de redacción y en estudio informativo la nueva plataforma de alta velocidad Valencia-Castellón. Eso no tiene nada que ver con lo que se le preguntaba en su día.

Y la última pregunta del bloque es sobre el ferrocarril en la ciudad de León. En 2011, se decidió que la estación de León-Matallana, que llegaba hasta el centro de la ciudad, dejase de recibir viajeros, supuestamente, para dar comienzo a las obras que completarían la integración del ferrocarril de vía estrecha en esta ciudad; obras para las que se fijaban dieciocho meses de plazo de ejecución. Siete años después, no hay nada de esto. Preguntamos entonces, ¿cuáles son los planes y fechas que tiene pensados el Gobierno para que puedan circular los ferrocarriles de vía estrecha hasta el centro de la ciudad de León, tal como se prometió en 2011? ¿Por qué la integración del ferrocarril en esta ciudad fue excluida en 2015 de la red ferroviaria de interés general? ¿Tiene previsto el Gobierno volver a incluir la integración del ferrocarril en la ciudad de León en la red ferroviaria de interés general? ¿Tiene previsto iniciar los trámites para la homologación y aprobación por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en la ciudad de León? ¿Responde este maltrato a la ciudad a intereses claros de desmantelación del ferrocarril tradicional? ¿Tiene planes el Gobierno para acabar con los ferrocarriles de vía estrecha en toda la región leonesa?

En definitiva, las respuestas que se nos daban no tenían nada que ver con lo que estábamos preguntando. Por tanto, volvemos a hacer estas cuatro preguntas en bloque.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Sobre la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza en el corredor cantábrico-mediterráneo, ya le he contestado en mi intervención anterior. Queda de manifiesto el compromiso del Gobierno con ese corredor, no solamente por la vía de la licitación de estos últimos meses, sino también con la declaración de principios en el proyecto de presupuestos para el año 2019 y el trabajo intenso que estamos haciendo ante las autoridades europeas para que ese corredor vuelva a ser incluido entre los ejes prioritarios de la red transeuropea para obtener cofinanciación europea. Por tanto, no insisto más en ese apartado del que he hablado anteriormente.

En la línea férrea Salamanca-Ávila, efectivamente, tenemos una estrategia indicativa en la que estamos trabajando, que el Gobierno anterior tenía que haber aprobado en diciembre de 2016, pero no lo hizo y es importante de cara, por ejemplo, a esta línea. En concreto, en esta línea de la red convencional, orientada hacia tráficos de viajeros de media distancia, están previstas inversiones en mantenimiento y conservación con el objetivo de mantener y mejorar los niveles de servicios de este tipo de relaciones. En cuanto a su electrificación, le diré que será el objetivo final después de las inversiones de las que he hablado anteriormente para que, finalmente y de manera clara y expresa, forme parte de hecho, no solo formalmente, de la Red Transeuropea de Ferrocarril. Lo estamos analizando porque es importante y porque ya forma parte de la Red Transeuropea de Ferrocarril, pero queremos que eso sea un hecho.

En cuanto el ferrocarril de vía estrecha en León, le diré que, efectivamente, el objetivo del Gobierno es que eso sea así. Durante la ejecución de las obras desde septiembre de 2011 el tramo quedó cerrado al tráfico. Desde entonces y hasta la fecha, el traslado de viajeros desde y hacia la estación de León se realiza mediante autobuses contratados al efecto. Y es importante destacar que, una vez finalizadas las obras, la puesta en servicio de las instalaciones requiere disponer del marco normativo y regulador necesario desarrollado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con la colaboración de Adif como gestor de la nueva infraestructura. En este sentido, hay que aclarar que, hasta hoy, la red ferroviaria de interés general solo estaba formada por líneas ferroviarias y nunca se había planteado que estuviese integrada por líneas en las que pudiese circular exclusivamente un tranvía, por lo que la situación planteada en León es muy novedosa, y por eso se necesita ese cambio normativo. Actualmente, la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria está terminando el borrador de real decreto sobre explotación tranviaria de tramos de la red ferroviaria de interés general, que dará cobertura a la explotación tranviaria del tramo La Asunción-León.

Quiero también recordar que Renfe va a invertir en los próximos meses 3000 millones de euros en renovar el material de trenes relacionado con el ancho métrico de cercanías y de media distancia, porque en muchos años se han invertido cero euros en relación con ese material rodante. Y, efectivamente, estamos trabajando para que esa inversión sea una realidad y compensemos el déficit acumulado estos últimos años en trenes y material rodante.

En relación con la modificación del servicio ferroviario en la provincia de Valencia y Castellón, en agosto de 2018, los trabajos a los que hace referencia su señoría corresponden a la ejecución de las obras de

la segunda fase de implementación del tercer carril del tramo Valencia-Castellón, obras complementarias a las puestas en servicio en enero de 2018. Con el objetivo de afectar lo menos posible al tráfico, se concentraron los trabajos en los meses de verano, periodo de menor demanda de viajeros, sobre todo en lo que tiene que ver con cercanías, entre el 2 de julio y el 31 de agosto, haciéndolos compatibles con la circulación de los trenes, y evitando en la medida de lo posible la afección a los ciudadanos. Estos fueron en su mayoría trabajos nocturnos con cortes extraordinarios en fines de semana o fechas puntuales. La ejecución de ambas fases simultáneamente, como sugiere su señoría, hubiera implicado una mayor afección al servicio ferroviario durante su ejecución, pudiendo llegar a requerir suspensiones del servicio por incompatibilidad de la ejecución de las obras con la explotación ferroviaria.

Además, durante las obras Renfe adoptó diferentes medidas para minimizar las afecciones, como fue la ampliación de las plazas de los trenes y autobuses como medio alternativo de transporte, el acceso a los servicios regionales con billete de cercanías, etcétera.

Por último, le informo, señoría, de que se encuentra en fase de redacción el estudio informativo del tramo de alta velocidad ferroviaria entre Valencia y Castellón, que tiene por objeto definir una nueva plataforma de doble vía adicional a la doble vía ya existente, donde se están desarrollando en la actualidad las obras para la implementación del tercer carril. En el Ministerio de Fomento somos conscientes de los inconvenientes ocasionados por las obras en el corredor mediterráneo, y por ello trabajamos de forma muy intensa para minimizarlos y dotarlos de las infraestructuras ferroviarias que merece este corredor, y de los servicios ferroviarios que necesitan. Además, lo hacemos siempre en colaboración con las administraciones en el territorio.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
En turno de réplica tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias, presidente.

Preguntábamos por AVE a Teruel, y entiendo por su respuesta que descarta la conexión de AVE a Teruel, porque ha hablado del corredor, entiendo que de mercancías, pero no del AVE a la ciudad de Teruel. Y me gustaría que dijese si está o no en sus previsiones estudiar la implantación del AVE a la ciudad de Teruel.

La electrificación de Salamanca-Ávila, ¿para cuándo? Ha quedado claro que está en las supuestas previsiones del Gobierno, pero tampoco sabemos nada de eso.

También quisiera matizar que entre Valencia y Castellón no hay un tercer carril, hay un tercer hilo, que es muy diferente a tener un tercer carril, y ahí sí que echamos en falta una mayor planificación del Gobierno. Ha sido una gestión caótica, tanto por parte de este Gobierno, como de otros. Cuando se intenta meter un AVE por una vía de cercanías, como se ha hecho de Castellón a Valencia, lo que sucede es que se satura completamente la vía, y si la previsión para conectar Valencia con Barcelona es meter un AVE por las mismas vías por las que van las cercanías, los regionales, las largas distancias, ampliando simplemente un tercer hilo al segundo carril, no van a acabar ustedes con el caos ferroviario al que estamos sometidos. No existen, además, bonificaciones; han existido retrasos continuos; ha habido una falta de planificación total; y a los usuarios no se les ha comunicado en tiempo y forma que se iban a suspender servicios de cercanías, servicios de AVE o servicios de larga distancia. Por tanto, creo que hace falta que el Gobierno haga un poco de autocrítica, y no solo este, sino también el anterior, porque la gestión que se ha hecho desde la implantación del tercer hilo —que no es un tercer carril— ha sido realmente caótica y nos tememos que lo continúe siendo si realmente se continúa ampliando la implantación del tercer hilo —insisto—, que no carril, hacia el norte.

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

El señor SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García):
Gracias, señor presidente.

En relación con el corredor del que ya hemos hablado y de la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, ya mencioné anteriormente el compromiso del Gobierno, primero, porque estamos licitando, segundo, porque hemos incrementado el presupuesto en un 52 %, y también porque estamos trabajando en Europa para conseguir la cofinanciación. En esa línea, el Gobierno tiene previsto invertir casi 400 millones de euros. Esa es la planificación: invertir casi 400 millones de euros para, efectivamente, terminar ese corredor, por lo que

el Gobierno está reclamando esa cofinanciación necesaria para completar el corredor. Pero, desde luego, yo creo que es un paso; vamos haciendo camino, y se hace camino al andar, y hemos pasado de invertir cantidades muy pequeñas en el pasado a licitar y a incrementar el presupuesto en un 52 % para terminar invirtiendo, como digo, casi 400 millones de euros. Pero, además, estamos trabajando para conseguir esa cofinanciación que complete adecuadamente esa línea, que es para el Gobierno un eje estratégico.

Sobre la línea férrea Salamanca-Ávila, lo que le estoy diciendo, señoría, es que, efectivamente ya hay inversiones previstas a corto plazo en mantenimiento y conservación. Esto es importante. Se había dejado de invertir en mantenimiento y conservación en un buen número de líneas, y el primer paso es hacerlo; para que no se colapse el sistema ferroviario español ese es el primer punto y nos parece muy importante. Y efectivamente, lo que también necesitamos es una planificación adecuada para poder tomar la decisión en el marco de esa estrategia de la futura electrificación de esta línea. Por tanto, sí estamos trabajando en el corto y en el medio plazo. En el corto, en el mantenimiento de la línea, y yo creo que eso es muy importante.

Sobre la conexión Valencia-Castellón, le puedo decir que ya se está trabajando en una nueva plataforma. Y evidentemente también hay una prioridad y una clara voluntad de responder a la demanda en el corredor mediterráneo. Además de eso, efectivamente, se trabaja en la puesta en marcha de nuevos servicios, lo que siempre genera problemas y molestias y, desde luego, tenemos que ser humildes y pedir siempre disculpas a los usuarios. Pero aquí se ha trabajado con la experiencia de Adif, la de Renfe y la de las autoridades en el territorio para minimizar esas molestias que siempre se producen, porque hay que pedir disculpas a los usuarios cuando se ponen en funcionamiento nuevos servicios.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA AGILIZAR EL TRAMO ENTRE MONTORIO Y SANTA CRUZ DEL TOZO (BURGOS).
(Núm. exp. 681/003638)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO CON RESPECTO A LA AMPLIACIÓN DE LA INVERSIÓN PARA AGILIZAR EL TRAMO ENTRE BASCONES DE VALDIVIA Y AGUILAR DE CAMPOO (PALENCIA).
(Núm. exp. 681/003639)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO VA A SUSTITUIR LA DENOMINACIÓN DE AUTOVÍA DE CASTILLA PARA LA AUTOPISTA A-62, TAL Y COMO HIZO EN SU DÍA CON LA AUTOVÍA DE EXTREMADURA.
(Núm. exp. 681/003809)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE LA RAZÓN DE LA DENOMINACIÓN DE AUTOVÍA DE CASTILLA PARA DESIGNAR A UNA AUTOVÍA QUE EN CASI LA MITAD DE SU TRAYECTO TRANSCURRE POR TIERRAS NO CASTELLANAS.
(Núm. exp. 681/003808)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX).

El señor PRESIDENTE: Vamos a ver las siguientes preguntas sobre carreteras en otras comunidades autónomas distintas de la valenciana. Son cuatro preguntas agrupadas.

Tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Una de las preguntas alude al tramo de Santa Cruz del Tozo con Montorio donde urge incrementar las inversiones. Se nos decía que está siendo objeto de estudio para la incorporación de los cambios legislativos y modificaciones en la normativa técnica de carreteras del Estado, pero no decía para cuándo y con qué tipo de presupuestos.

La siguiente pregunta es sobre el tramo de Bascones de Valdivia con Aguilar de Campoo, porque tampoco se nos ha dicho para cuándo va a estar. Estamos hablando de la autovía Burgos-Aguilar de Campoo y se trata de agilizar las obras que llevan más de una década de retraso y de mejorar las comunicaciones entre el Cantábrico y la meseta. En especial son preocupantes las obras de esta autovía, la A-73. Las revisiones del ministerio en el plan de inversiones de carreteras tienen un recorte de fondos para esta vía que hace inviable su puesta en marcha. De los 90 kilómetros solo están en servicio diez, inaugurados en 2013, y desde entonces no se ha hecho absolutamente nada.

El otro bloque de preguntas es sobre la A-62, carretera de Burgos a Portugal por Salamanca. La actual denominación de esta carretera es Autovía de Castilla y casi la mitad de su trayecto transcurre por tierras que no son castellanas y eso crea un agravio en ciertos territorios por la falta de respeto a la denominación de los pueblos por los que circula. Hay casos precedentes en España en los que se han cambiado nombres de infraestructuras cuando no respetaban la denominación de sus territorios. Así ocurrió en un caso similar, por ejemplo, con la autovía A-5, que inicialmente fue bautizada como Autovía de Extremadura y que posteriormente cambió el nombre por el de Autovía del Suroeste, debido a que dicha autovía no discurría solo por tierras extremeñas, sino también por las castellanas. La pregunta es si va a sustituir el Gobierno la denominación Autovía de Castilla para la A-62, tal y como hizo en su día con la de Extremadura, cuando menos en los tramos de Zamora y Salamanca, que, como usted bien sabe, son territorios de la región leonesa y no de la castellana, a pesar de formar parte, las dos, de una comunidad autónoma conjunta.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Señor Mulet, como me pregunta, en primer lugar, por la autovía A-73 le voy a dar dos datos. La inversión entre 2012 y 2017 fue de 18,8 millones de euros en total y en los Presupuestos Generales del Estado para 2019 se destinan 24,4 millones de euros. Efectivamente, lo que se evidencia también en este caso es el interés del Gobierno por desbloquear la autovía A-73.

Sobre la segunda cuestión que me plantea, la denominación de la A-62, el Gobierno y el Ministerio de Fomento va a cumplir la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carretas, sobre cómo denominar a las distintas carreteras y autovías de nuestro país. Por consiguiente, nosotros en ese sentido vamos a cumplir la ley.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
Para la réplica, tiene la palabra el señor Mulet.

El señor MULET GARCÍA: ¿Cumplir la ley significa que no van a cambiar la denominación de esta carretera? Porque cambiar la denominación de esta carretera sería cumplir con la ley. Si es una carretera que genera problemas por su denominación en ciertos territorios, cumpliendo la ley se podría, perfectamente, tener un nombre más inclusivo y no olvidar a parte de los territorios por los cuales discurre. No sé qué parte de cumplir la ley no sería reconocer la denominación de los territorios.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Lo que sucede es que cumplir la ley implica, evidentemente, no cambiar un nombre si no le consta al Gobierno y al Ministerio de Fomento que hay una demanda para cambiar el nombre. Por consiguiente, si no existe esa demanda el Ministerio de Fomento no va a cambiar el nombre porque sí y el ministerio lo que tiene que hacer es cumplir la ley.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA APORTAR SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS GENERADOS POR EL INCREMENTO DEL USO DE LA CARRETERA CV-13, EN LA COMUNITAT VALENCIANA.
(Núm. exp. 681/003786)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX).
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA REMEDIAR LAS CONSECUENCIAS QUE SUFREN LOS MUNICIPIOS DEL SUR DE LA COMARCA DE LA SAFOR, EN LA PROVINCIA DE VALENCIA/VALÈNCIA, POR EL PASO DE LA CARRETERA NACIONAL N-332 POR SUS CASCOS URBANOS.
(Núm. exp. 681/003827)
AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX).
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE TIENE PENSADO ADOPTAR EL GOBIERNO CON RESPECTO A LA CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE LA RAMBLA DE ALCALÁ A SU PASO POR BENICARLÓ (CASTELLÓN/CASTELLÓ).
(Núm. exp. 681/003700)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX).
- PREGUNTA SOBRE LA SITUACIÓN EN LA QUE SE HALLA EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN CARRIL DE ACELERACIÓN ENTRE LOS PUNTOS KILOMÉTRICOS 168 A 196 DE LA AUTOPISTA DE PEAJE AP-7, CON INDICACIÓN DE LA FECHA PREVISTA PARA SU EJECUCIÓN.
(Núm. exp. 681/003803)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX).
- PREGUNTA SOBRE LA PROPUESTA DE ROTULACIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE PEDREGUER (ALICANTE/ALACANT) PARA LA SALIDA 62 DE LA AUTOPISTA DE PEAJE AP-7.
(Núm. exp. 681/003804)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX).
- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS PREVISTAS POR EL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LA SEÑALIZACIÓN EN VALENCIANO DE LAS VÍAS DE TITULARIDAD ESTATAL EN LA COMUNITAT VALENCIANA.
(Núm. exp. 681/003810)
AUTORES: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX) Y NAVARRETE PLA, JORDI (GPMX).

El señor PRESIDENTE: Vamos con las siguientes preguntas sobre carreteras en la Comunidad Valenciana. La primera es sobre las medidas que piensa adoptar el Gobierno para la aportación de soluciones a los problemas generados por el incremento del uso de la carretera CV-13 en la Comunidad Valenciana. Son seis preguntas agrupadas.

Tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: La primera pregunta es respecto a la CV-13. Es una carretera que obviamente sabemos que no es titularidad del Estado. Es una carretera autonómica, pero por la decisión del anterior subdelegado del Gobierno en Castellón se obligó a que esta carretera que no estaba acondicionada para tal uso desviara obligatoriamente todo el tráfico pesado de la Nacional 340 una vez se llega a Torreblanca. Pero las previsiones del actual Gobierno es que estas bonificaciones, en teoría algún día, no se sabe cuándo, aunque se ha incumplido la promesa que hizo el ministro Ábalos de aplicar bonificaciones en la AP-7 en todo el territorio valenciano, como sí ha hecho en todo el territorio catalán, llegarían hasta Torreblanca. Esto convierte a la CV-13, carretera autonómica no preparada para soportar ese tráfico, en la vía obligada, por decisión del Gobierno, para desviar todo el tráfico pesado que viene desde el norte de Castellón y toda Cataluña para continuar hacia el sur del territorio español. Esto la ha convertido en un punto negro, en una carretera con alta siniestralidad, y pensamos que el Gobierno tiene la responsabilidad clara de intentar buscar una solución a esta carretera, de acondicionarla y hacerla más segura porque actualmente —y le invito al señor Saura a que la visite— es un peligro debido a una decisión del Gobierno del Estado, no por la decisión del Gobierno autonómico. Por tanto, estamos hablando de responsabilidad.

La decisión improvisada y chapucera del anterior subdelegado del Gobierno de desviar a una carretera sin condiciones todo el tráfico de la N-340 arruinó comercios en toda la comarca de la Plana Alta y de la Plana Baixa, y lo que no nos parece de recibo es que el Gobierno ahora se limpie las manos diciendo que esta carretera es de titularidad autonómica y que no piensa hacer nada. Pedimos entonces, sabiendo como saben del problema financiero que tiene la Generalitat, también por el sistema de financiación que siempre hemos tenido y que continúa existiendo, al Gobierno medidas para acondicionar la CV-13 y para buscar medidas alternativas que no fueran estas. Pero el interés hasta el momento ha sido nulo.

Otra pregunta era sobre las variantes de la N-332. Estamos hablando de las afecciones que tenía en municipios como Xeresa, Oliva u Ondara. Únicamente se nos ha dicho que en 2006 se hizo una variante, pero nosotros pensamos que eso no era obviamente lo que estamos preguntando. Estamos hablando de un problema que continúa. Vemos cómo por los centros urbanos continúan pasando camiones de gran tonelaje y las únicas medidas que ha puesto el Gobierno han sido exigir retirar las pancartas, pero no ha buscado una solución. Estamos hablando de zonas muy pobladas, y más en verano. Se vienen exigiendo soluciones en Gandía, Xeresa, Favara, Xeraco, El Verger u Oliva, pero vemos que la respuesta del Gobierno no se compromete absolutamente a nada. Otra pregunta trata del puente sobre la rambla de Alcalá, en Benicarló. Les muestro el estado actual del barranco de Benicarló —imagino que lo conocerán—. Había un proyecto, en su momento, de drenaje integral de la rambla de Alcalá. En 2007 había un proyecto para canalizar y crear el puente. Continúan los problemas de inundaciones y hay graves problemas de tráfico, de seguridad viaria. Tampoco hay ningún tipo de planificación. Sí que se ha hablado, en abstracto, de reanudar el proyecto, pero no sabemos las previsiones, porque no constan en los Presupuestos Generales del Estado y tampoco hemos visto por parte del Gobierno ninguna manifestación al respecto.

En cuanto a la reivindicación del carril de aceleración en la salida de la Marina Baixa, zona de Denia-Pedreguer, en la N-332, tampoco hay ninguna información al respecto.

Otra reivindicación está referida a la señalización. Había muchos municipios que se quejaban de que en la salida de la AP-7 no había ninguna referencia a sus municipios, por ejemplo, el caso de Pedreguer. Una persona que quiera ir a su polígono industrial o a su municipio no encuentra señalización. Lo que se nos ha dicho es que no se podían incluir cuatro municipios en las señalizaciones oficiales. Pero aquí les muestro casos concretos de cuatro nombres indicando la salida de autovías en el territorio valenciano. La reivindicación de Pedreguer me imagino que ha sido trasladada muchas veces al ministerio y se nos dijo que técnicamente no era posible, mientras que hemos visto que en otros municipios sí que ha sido posible poner más de tres nombres en estas salidas.

La última pregunta de este bloque está referida a la rotulación en nombres de nominaciones oficiales en las carreteras del Estado. Hemos visto muchas veces que no se ha respetado la denominación oficial de estos municipios, municipios cuya denominación es bilingüe o, únicamente, oficialmente en valenciano. Hemos visto que el Gobierno no ha cumplido con la propia legalidad vigente. En una respuesta se nos dice que se irá normalizando esta situación, pero no sabemos ni cuándo ni en qué carretera ni con qué planificación. Para nosotros es un tema sensible que se respeten las denominaciones oficiales. En las propias respuestas del Ministerio de Fomento no se respetan estas denominaciones. Nosotros incluimos el nombre oficial de estos municipios y se nos contesta con una denominación cada vez, Vinaròs, Benicàssim, Almassora, la ciudad de Valencia... No sé quién contesta en nombre del Ministerio de Fomento, pero muchas veces no se respetan las únicas denominaciones oficiales.

Me gustaría saber si hay planificación para cumplir con la legalidad en estos aspectos.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, en relación con las medidas a adoptar para aportar soluciones a los problemas generados por el incremento del uso de la carretera CV-13, como sabe, el Gobierno anterior, mediante resolución de abril de 2014, de la Dirección General de Tráfico, estableció la restricción a la circulación de vehículos pesados en el tramo Oropesa-Nules, de la carretera N-340. Esta medida continúa vigente y se adoptó por razones de seguridad vial, movilidad y fluidez en la circulación. Sin embargo, la citada medida no vino acompañada de bonificaciones del peaje de la AP-7, financiadas por el Ministerio de Fomento, ni por medidas de obligación de desvío a la citada autopista por haber otras vías alternativas libres de peaje por las que puedan circular los camiones, que son las carreteras autonómicas CV-10 y CV-13. Ello ha

generado problemas de congestión en las citadas carreteras autonómicas, especialmente, como usted señala, en la CV-13. El Gobierno es conocedor de esa problemática. En este sentido, somos conscientes de que existen carreteras convencionales que soportan un elevado tráfico de vehículos, lo que provoca en ocasiones graves problemas de congestión y de seguridad a su paso por comarcas y localidades. Por ello, el pasado 31 de agosto, el Consejo de Ministros aprobó los dos reales decretos que han permitido que desde el día 2 de septiembre los vehículos pesados tipo 2 tengan la obligación de circular por las autopistas AP-7 y AP-2, en particular, en la Comunidad Valenciana, en la AP-7, en el tramo Peñíscola-Hospitalet, en Tarragona. La obligación de desvío se acompaña de una reducción del peaje del 50 % para aquellos que realicen recorridos internos y dispongan de peaje dinámico o telepeaje y del 42,53 % al resto. Además, el Ministerio de Fomento está trabajando en la extensión de las medidas y bonificaciones implantadas en la AP-7, desde Peñíscola hasta Torreblanca. También tenemos previsto analizar, de forma conjunta con la Generalitat Valenciana, la implantación de bonificaciones en la AP-7 en otros tramos paralelos a las carreteras N-332 y N-340, en los que las actuales condiciones de circulación de estas vías recomiendan la aplicación de estas medidas.

En cualquier caso, se debe indicar que la autopista AP-7, Tarragona-Alicante, de acuerdo con el compromiso adoptado por el Gobierno, pasará a ser una autopista libre de peaje y gratuita para todos los usuarios a partir del 31 de diciembre de 2019. Ello va a suponer, sin duda alguna, una transferencia de tráfico de largo recorrido de las carreteras CV-10 y CV-13 hacia la autopista, lo que repercutirá en una importante reducción del tráfico de vehículos tanto ligeros como pesados, en estas vías. Además, en Fomento estamos trabajando en la prolongación de la autovía A-7, en Castellón, en la CV-10, entre Vilanova de Alcolea y La Jana. Se trata de una infraestructura viaria que se da paralela a la autopista de peaje AP-7. Por lo tanto, en la planificación de este corredor tenemos que tener en cuenta el nuevo escenario, que va a suponer la liberalización de la autopista a partir del próximo 31 de diciembre de 2019, porque esto condiciona todas las decisiones que tengamos que tomar. Este nuevo escenario va a suponer, con toda seguridad, como he indicado, una transferencia de tráfico del corredor a la autopista AP-7, lo que hará necesario replantear las necesidades recogidas hasta ahora en los proyectos de redacción. El Ministerio de Fomento va a proceder a iniciar en breve la redacción de dos estudios previos para analizar la redistribución de la demanda de tráfico en el corredor de la AP-7 en los tramos Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante y en función de los resultados obtenidos establecer las nuevas necesidades y prioridades de actuación. En este sentido, está previsto continuar con la redacción de los correspondientes proyectos de trazado y construcción de los tres tramos que componen esta prolongación, pero teniendo presente el alcance de las actuaciones a realizar en el marco del escenario, comentado hace unos segundos, de la liberalización del peaje de la AP-7, en la Comunidad Valenciana, a partir del 31 de diciembre de 2019.

En definitiva, las medidas de bonificación y desvío de pesados ya implantadas, así como las nuevas que tiene previsto estudiar el Gobierno, las actuaciones de prolongación de la AP-7, de la CV-10, así como la liberalización del peaje de la AP-7, permitirán racionalizar la circulación de vehículos pesados en el corredor conformado por la AP-7, la N-340 y las carreteras autonómicas CV-10 y CV-13. Esto en relación con la primera pregunta que me hacía usted.

Sobre las travesías de la N-332 en municipios del sur de la comarca de la Safor, analizamos la cuestión relativa a las travesías de esta nacional en varios municipios del sur de la comarca de la Safor en la provincia de Valencia, en concreto preguntaba por Xeresa, Oliva y Ondara. En Ondara se puso en servicio la variante de la N-332 en 2006, en Xeresa está en servicio la autovía A-38 de conexión con Gandía y en Oliva el 14 de diciembre del año pasado hemos aprobado el proyecto de construcción de la conexión sur de Oliva entre la N-332 y la AP-7, que circunvala la población por la AP-7, que además, y lo hemos comentado anteriormente, en 2019 quedará liberalizada. Por tanto, en todas ellas hemos actuado y estamos actuando de forma decidida para eliminar en la medida de lo posible el tráfico que atraviesa las poblaciones referidas.

En cuanto al puente sobre la rambla de Alcalá a su paso por Benicarló, en el ministerio se conoce la problemática que localidades como Benicarló sufren ante las fuertes lluvias; no obstante, en el caso concreto del puente sobre la rambla de Alcalá, perteneciente a la CV-1405, se trata de una infraestructura de titularidad municipal.

El carril de aceleración entre los puntos kilométricos 168 a 196 de la AP-7, respecto a su pregunta sobre el proyecto del carril de aceleración en la AP-7 en el término municipal de Calpe, cabe decir que realmente se trata de una actuación sobre la N-332. Le informo que el contrato de obras para la ejecución de este proyecto se licitó el 27 de diciembre de 2018 por un presupuesto de 1,29 millones de euros. Actualmente estamos en el periodo de presentación de ofertas. El proyecto recoge varias actuaciones que si quiere más adelante le detallo.

En relación a la señalización de Pedreguer en la AP-7, el asunto de la señalización de Pedreguer en la salida 62 de la AP-7, la razón por la que el término municipal de Pedreguer no se encuentra señalizado en la AP-7 se justifica en el proyecto de construcción de la propia AP-7, que fue sometido a información pública. En dicho proyecto se explica que se consideró conveniente incluir tres localidades en estos carteles: Ondara, pues al estar ubicada junto al enlace permite la inmediata identificación geográfica del mismo a los usuarios de la autopista; Denia por ser la población más cercana al enlace con el número mayor de habitantes; y Jávea por su importancia turística, que la convierte en un pueblo de atracción fundamental para visitantes desconocedores, en muchos casos por ser extranjeros, de la zona. Teniendo en cuenta la normativa vigente y la situación del resto de poblaciones del entorno, en estos momentos no está prevista la rotulación del municipio de Pedreguer en la salida 62 de la AP-7. En el caso de la salida de Guadassuar, está siendo corregida porque se daban los requisitos técnicos necesarios para actuar de acuerdo a la normativa técnica vigente.

Por último, en relación con la señalización en valenciano en la red de carreteras del Estado, la señalización de carreteras se efectúa de acuerdo con la legislación y la normativa técnica vigente y, por tanto, tendremos en consideración los comentarios que usted me ha hecho en su primera intervención.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Turno de réplica.

Tiene la palabra el senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias.

La verdad es que respecto a la CV-13 la única medida que adoptaron fue trasladar el problema, el problema estaba en la 340, la siniestralidad estaba en la 340 y la trasladaron a la CV-13 y CV-10, y lo más grave es que esa medida se tomó sin ningún tipo de planificación y sin avisar. La mayoría de comercios de la N-340 no tuvieron tiempo para poder reaccionar, poder reubicarse, poder readaptar su actividad, y se ha arruinado a decenas de comerciantes por una decisión arbitraria y sin ningún tipo de planificación, y no hemos visto ningún tipo de respuesta por parte del Gobierno ni ningún tipo de empatía con esta gente.

Nos habla de las bonificaciones hasta Peñíscola y le recuerdo que Peñíscola es la primera salida en territorio valenciano de la AP-7, por lo tanto es una bonificación ridícula e injusta. Le preguntaba por qué en Cataluña sí y en el País Valencià no. En Cataluña en agosto del año pasado se aplicaron bonificaciones en todo el territorio catalán y en el País Valencià no. No es que nos parezca mal que se haga en Cataluña, pero creemos que como mínimo merecemos el mismo trato. Cuando le afeamos al ministro Ábalos esta medida en agosto, reconoció que había sido un error y que inmediatamente se iban a aplicar estas bonificaciones también en territorio valenciano. Hemos visto en respuestas escritas que eso es mentira, es mentira porque el territorio valenciano abarca desde Vinaròs hasta Guardamar y únicamente planean aplicar 20 kilómetros más de bonificación, hasta Torreblanca. Desde Torreblanca hacia el sur, hacia el límite con Murcia, se ve que no es País Valencià y para el ministro Ábalos no entra entre sus prioridades. Es un agravio intolerable, la siniestralidad y el caos viario que existe en el País Valencià es como mínimo igual o superior al que existe en Cataluña y no entendemos por qué en Cataluña sí hay bonificaciones y para los valencianos no. Esto, por parte de un ministro como Ábalos, está muy feo, y además se miente en sede parlamentaria anunciando medidas inmediatas que no han llegado, que ahora están en teoría hasta Torreblanca. Si es hasta Torreblanca, de nuevo obligan a la gente a desviarse por la CV-13. Y no ha explicado ningún tipo de medidas para la CV-13, que está en mal estado por su culpa, por el desvío del Gobierno. La CV-10 está cada vez en peor estado porque tampoco era una carretera pensada para que se desviase el tráfico por ella.

Nos habla también de la A-7 y en los Presupuestos Generales del Estado no hay ningún tipo de previsión destacable. Las manifestaciones del ministro son bastante contradictorias. Nos anuncian posibles actuaciones a negociar con la Generalitat en aquellos tramos donde discurre la AP-7 junto a los cascos urbanos o que haya alternativa en la N-340 o en la N-332. ¿Por qué tiene que financiarlo la Generalitat Valenciana y la otra Generalitat no? Es un agravio que no podemos tolerar. Sabemos que las previsiones del Gobierno son las que son, las políticas del Gobierno son las que son y es el momento de alegrarlo para que en los presupuestos cambien de política. Estamos bastante disgustados con la gestión de la AP-7, su política nos genera dudas, dicen que dentro de unos meses se liberalizará la AP-7, pero no descartan ni euroviñetas ni cualquier otro tipo de gestión privada en la sombra.

Respecto a la Safor, comentaba las actuaciones que se han producido hasta ahora, pero son insuficientes, el caos es generalizado y no se va a solucionar con la futura liberalización de la AP-7, y tampoco han anunciado ningún tipo de medidas.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, sobre la decisión que se tomó en la CV-13, no la tomó este Gobierno, la tomó el Gobierno anterior. Respecto a las inversiones en la Comunidad Valenciana sobre la liberalización de la AP-7, entiendo que esté disgustado porque no le gusta que este Gobierno tome las medidas que va a tomar, entiendo que este disgustado, probablemente le quite una gran parte del discurso y eso yo lo entiendo; uno cuando está en la oposición tiene que tener elementos para mantener el discurso, pero el presupuesto para la Comunidad Valenciana se incrementa en un 72 %, 72 %, cuando la economía en términos nominales va a crecer un 4 %. En fin, yo sé que esto es mucha injusticia, entiendo que políticamente no lo entienda, pero se incrementa un 72 % el presupuesto destinado a la Comunidad Valenciana. Entiendo que no entienda, que no le guste, que el Gobierno haya tomado la decisión de que a final de este año se liberalice la AP-7. Entiendo que eso no le guste y que quiera mantener todavía no sé qué incertidumbre sobre esa cuestión. Pero no, este Gobierno, por primera vez, durante décadas de prolongar las concesiones de la AP-7, la va a liberar de peaje. Evidentemente, eso va a cambiar todo en la Comunidad Valenciana en relación con la AP-7, y estamos hablando del final de este año, pues los efectos de las infraestructuras no cambian de un día para otro, de la noche a la mañana. Y yo entiendo que usted no lo entienda y que no le guste, pero es una realidad.

Y lo que hace el Gobierno en relación con las bonificaciones es trabajar con las comunidades autónomas para buscar una cofinanciación. Todo es mejorable. Por supuesto, vamos tramo a tramo. Y, por supuesto, el ministro Ábalos va a cumplir con su palabra, de hecho, ya la ha cumplido. Ya sé que a usted no le gusta, y lo entiendo, pero se liberaliza el peaje de la AP-7 y eso va a transformar el tráfico en la Comunidad Valenciana. Además, estamos estudiando con dicha comunidad la manera de tomar decisiones de inversión sobre esa cuestión. E, insisto, no le gusta, pero a los valencianos les encanta la medida.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO TIENE PREVISTO ATENDER LAS ALEGACIONES EFECTUADAS POR LA CHUNTA ARAGONESISTA (CHA), DURANTE EL PERIODO DE EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL NUEVO PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE ZARAGOZA.

(Núm. exp. 681/003813)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO TIENE PREVISTO ATENDER LAS ALEGACIONES SOBRE EL IMPACTO ACÚSTICO EN LAS ZONAS HABITADAS EFECTUADAS POR LA CHUNTA ARAGONESISTA (CHA) DURANTE EL PERIODO DE EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL NUEVO PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE ZARAGOZA.

(Núm. exp. 681/003814)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO TIENE PREVISTO ATENDER LAS ALEGACIONES SOBRE LA NECESIDAD DE CONSTRUIR UNA NUEVA TORRE DE CONTROL EFECTUADAS POR LA CHUNTA ARAGONESISTA (CHA) DURANTE EL PERÍODO DE EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL NUEVO PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE ZARAGOZA.

(Núm. exp. 681/003815)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Vamos con las últimas preguntas del senador Mulet. Es un bloque de tres preguntas sobre el Plan director del aeropuerto de Zaragoza.

El señor Mulet, tiene la palabra.

El señor MULET GARCÍA: Estas preguntas son de la Comunidad Autónoma de Aragón. Yo entiendo perfectamente lo que dicen el ministro y el secretario de Estado cuando hablan, lo entiendo. Y no me gusta,

no porque nos desmonten ningún discurso, sino porque se nos miente reiteradamente. Y se nos ha mentido reiteradamente por parte del ministro. Se nos ha mentido con la AP-7 y se nos ha mentido con otras de las actuaciones previstas. Hay que recordar que el presupuesto de este Gobierno para la Comunidad Valenciana, por ejemplo, continúa siendo el último por habitante de toda España. Continúa siendo un presupuesto totalmente injusto. Yo sé que usted tiene que venir aquí a vender la moto, pero no puede explicarnos lo que les va a gustar o no a los valencianos, simplemente, porque quienes están viviendo y haciendo política en el territorio valenciano somos nosotros, no usted. Por tanto, le invitaría a que circulara por la AP-7, por la N-340, por la 332, y, seguramente, su opinión cambiaría. Pero ya sé que usted viene aquí a defender a un ministro que para nosotros no tiene defensa mientras nos mienta.

En todo caso, me voy a centrar en las preguntas, que no tienen nada que ver con esto, pero he querido aclararlo porque no tenía derecho a réplica. Son preguntas sobre el aeropuerto de Zaragoza. Hay una serie de reivindicaciones sobre el mismo, así si contemplan algún tipo de medida para establecer un ramal de línea ferroviaria que permita la interconexión con el sistema de transporte, favoreciendo la intermodalidad del transporte de pasajeros y mercancías, dado el potencial que tiene el sector logístico en el aeropuerto de Zaragoza. No se nos contestó directamente a esta pregunta. Simplemente, se nos dice que en el futuro se planteará la conexión hacia el aeropuerto. Pero no se dice ni cuándo ni de qué manera.

La siguiente pregunta sobre el aeropuerto de Zaragoza es sobre el impacto acústico que están teniendo las maniobras de aterrizaje y despegue del aeropuerto sobre las zonas habitadas de la ciudad. En el caso de esta pregunta, hablaban de medidas de mitigación, pero no explicaban cuáles eran ni cómo se iban a aplicar.

Y, la última de las preguntas, era sobre la construcción de una nueva torre de control que permita suprimir todas las zonas de sombra, especialmente, las civiles. La actual torre de control es militar y se nos contestaba que solo se preveía que se podía colaborar en su mantenimiento, pero no se contemplaba la construcción de una nueva torre de control, que es lo que se reivindicaba por parte del Ayuntamiento de Zaragoza.

Por tanto, estas son las preguntas sobre el citado aeropuerto.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Como su señoría se ha referido en esta introducción a la pregunta anterior, solamente le quiero contestar con hechos y con cifras. Nunca en la historia, en los presupuestos de Fomento, la Comunidad Valenciana había tenido 1032 millones de euros. El presupuesto de 2018 fue de 599 millones de euros. Ya sé que todo no se puede resolver de la noche a la mañana. Ya lo sé. Pero pasar de 599 a 1032, si tiene usted la calculadora a mano, es más del 70 % de lo que se presupuestó en el año 2018. ¿Cuándo se ha producido un incremento, por parte del Ministerio de Fomento, en la Comunidad Valenciana, como este? Nunca. Ya sé que a usted eso termina quitándole el discurso y eso no le gusta. Y lo entiendo. Pero los hechos y los datos están ahí.

En relación con la pregunta que me hace, le puedo decir que AENA ya ha elaborado la propuesta de revisión del Plan director del aeropuerto de Zaragoza, encontrándose en la actualidad en la fase de tramitación ambiental, con el objetivo de que sea finalmente aprobado por el Ministerio de Fomento y por el de Defensa. El desarrollo previsible incluido en la propuesta de revisión del plan director de este aeropuerto hace referencia, únicamente, a la parte civil del aeropuerto, que es competencia de AENA. La torre de control es una instalación militar situada en los terrenos de la base aérea y, por lo tanto, no se trata en el ámbito de la propuesta de revisión del Plan director del aeropuerto de Zaragoza. El control ATC del aeropuerto que se presta en esta torre también es de gestión militar y actualmente no hay previsto ningún cambio. Por tanto, al formar parte de la base aérea, la planificación de las inversiones es competencia, en este caso, del Ministerio de Defensa.

Por lo que se refiere a la extensión de la línea ferroviaria, en los estudios asociados a la propuesta de revisión del Plan director del aeropuerto de Zaragoza, el documento 3 de dicha propuesta, en el denominado Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante, se hace referencia a lo siguiente: El Plan Intermodal del Transporte propone la apertura de la línea de cercanías entre la estación de Delicias y María de Huerva. Dicha línea dará servicio a un sector

muy dinámico y en franca expansión poblacional, lo que permitirá establecer una rápida conexión entre la Estación Intermodal de Delicias y la Plataforma Logística Plaza, y la segunda estación de alta velocidad cuando se construya. La proximidad del aeropuerto a dicha línea de cercanías hace que en un futuro se plantee la conexión hacia el aeropuerto. En el plan general de ordenación urbana ya se planifica una zona de reserva ferroviaria que recorre el perímetro entre este y norte de la Plataforma Logística Plaza, y que finaliza en el extremo noreste del aeropuerto.

Por ello, en el caso de que las administraciones competentes determinasen la necesidad y viabilidad de extender la línea ferroviaria al aeropuerto por parte de AENA se facilitará y se establecerán los oportunos mecanismos de coordinación con todos los organismos para su ejecución.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

El señor Mulet tiene la palabra para réplica.

El señor MULET GARCÍA: Para cerrar ya mis intervenciones, quiero recordar que aquí no estamos únicamente para hacer discursos, sino que estamos gobernando la tercera ciudad de España y estamos cogobernando una de las principales comunidades autónomas, por lo que pensamos que sus presupuestos son muy injustos. Y eso no lo pensamos únicamente nosotros, sino que, incluso, sus socios, su partido en Valencia, están anunciando medidas para intentar corregir el déficit que suponen estos presupuestos, porque no son justos. Usted me dice que son menos injustos que los anteriores y le puedo comprar ese discurso, pero la realidad es que de ser menos injustos a ser justos hay un largo camino y también es parte de nuestro trabajo intentar que sean justos y no menos injustos que los anteriores. Usted puede estar muy contento de la labor que hace su ministerio. Nosotros, de momento, no lo estamos, porque una cosa es lo que se presupuesta y otra lo que se ejecuta, y en Fomento siempre hemos visto que se ha presupuestado poco y se ha ejecutado mucho menos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado para terminar.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Señoría, a los que llevamos un tiempo en política los discursos nos saben a poco si no hay datos y evidencias detrás. Y yo creo que el dato que le he dado es tan contundente, tan evidente, señoría, que me parece que ese tipo de afirmaciones quedan muy bien, están muy bonitas, pero carecen del más mínimo rigor.

En lo que sí estoy de acuerdo es que una cosa es la presupuestación y otra la ejecución, en eso estoy totalmente de acuerdo. El Ministerio de Fomento, en el segundo semestre del año pasado en relación con el segundo semestre del año 2017, ha incrementado la licitación en casi un 80 % en el capítulo 6, un 80 %, para hacer camino a la inversión de los años futuros. No está mal incrementar la licitación un 80 % para, insisto, hacer camino de cara a elevar las ejecuciones en relación con el pasado.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Vamos con la siguiente pregunta, del senador don Agustín Almodóbar...

La señora CASTEL FORT: Señor presidente, yo era la segunda en la formulación de las preguntas. Tengo la comparecencia de un comisario en el Congreso y por eso estaba en segundo lugar.

El señor PRESIDENTE: Senador Almodóbar, ¿puede esperar cinco minutos?

El señor ALMODÓBAR BARCELÓ: Yo no tengo ningún inconveniente, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Almodóbar, por su generosidad.

- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO PARA EVITAR QUE SE REPITAN EN EL FUTURO INVERSIONES POCO VIABLES Y SOBRECOSTES EN LA RED FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD, TAL Y COMO DENUNCIA EL TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO.
(Núm. exp. 681/003502)
AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

El señor PRESIDENTE: Vamos con la pregunta de Laura Castel Fort, sobre sobrecostes en alta velocidad.

Tiene la palabra la senadora.

La señora CASTEL FORT: Gracias.
Doy por planteada la pregunta.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señoría.

Más allá del informe del Tribunal de Cuentas de la Unión Europea, que dice muchas cosas al respecto —en el Ministerio de Fomento, yo, como secretario de Estado, atiendo y me leo todos los informes y todos los análisis que se hacen sobre las infraestructuras del transporte en España, en Europa y en el mundo—, lo que le puedo decir es que lo que se confirma en estos presupuestos para el año 2019 es una reorientación de la política de infraestructuras del transporte en nuestro país, porque, desde luego, la política de infraestructuras del transporte tal y como se ha desarrollado en estos últimos años generaría, a nuestro juicio, serios problemas y llevaría al colapso en muchos casos a las infraestructuras y al transporte relacionado con las infraestructuras. Por tanto, planteamos en serio una profunda reorientación de la política en infraestructuras.

Gracias, señor presidente.

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

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente. Gracias, secretario de Estado, y gracias al compañero que ha querido cambiar el orden. Yo no tenía constancia, a mí me constaba que yo era la segunda, pero acabo muy rápidamente.

Dice el secretario de Estado que habrá, pues, una reorientación de la política de transporte, porque entienden que la anterior orientación llevaría al colapso. La contestación que a mí me dieron por escrito a esta pregunta, fuera de plazo, era que, comparando las deficiencias de España con los otros Estados miembros, al menos Alemania, Italia y Francia, España no era tan deficiente. Desde luego, era una respuesta tremendamente insatisfactoria.

Yo también me leo los informes del Tribunal de Cuentas, y el último informe del Tribunal de Cuentas Europeo, el del análisis de 2018 del sector de transportes —que hace un análisis más transversal, no solamente de las líneas de alta velocidad—, sigue con la misma queja, por ejemplo, de que las evaluaciones de los proyectos no tienden a utilizar el análisis coste-beneficio como debería ser, ya que lo hacen como un mero trámite. Normalmente, estos análisis adolecen de un sesgo optimista; son estimaciones poco realistas que dan lugar a proyectos sobredimensionados e infrautilizados, a aumentos de costes y retrasos, a menor rentabilidad... De hecho, el tribunal halló en varias fiscalizaciones ejemplos de decisiones adoptadas a partir de análisis poco fiables. En el caso del transporte de alta velocidad, que era el motivo de esta pregunta, encuentra decisiones motivadas por causas políticas; uso escaso de este análisis coste-beneficio, sin garantizar la rentabilidad de las líneas; la poca consideración a soluciones alternativas, como podrían ser las mejoras de las líneas convencionales en lugar de ir construyendo más y más. El tribunal también se queja en este último informe —por lo tanto, es un informe posterior al que hacía referencia la pregunta— de que ningún organismo sabe con claridad si los proyectos cofinanciados por la Unión Europea han logrado efectos en el desarrollo económico; por ejemplo, puestos de trabajo, turismo, etcétera, esas externalidades positivas que deberían conllevar.

Me gustaría que desarrollara cuál es la nueva orientación, si va en este sentido de utilizar realmente el análisis coste-beneficio en pro de la rentabilidad y en inversiones que realmente tengan un impacto positivo en el territorio por el que pasa, y no invertir por invertir. Le agradecería la respuesta porque, retomando un

poco lo que decía el senador Mulet, a veces no se responde realmente a lo que se pregunta. Yo preguntaba exactamente cuáles son las actuaciones previstas por el ministerio para impedir que estas deficiencias y sobrecostes se vuelvan a repetir, y eso no es a lo que se contesta en la respuesta. Entonces, en este ratito, en este minuto o dos minutos que tenga, me gustaría que lo desarrollara.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Castel.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, senadora. No es lo mismo una respuesta por escrito que una respuesta verbal, porque tiene muchísimos más matices y es más enriquecedora una respuesta verbal, afortunadamente.

Sobre el informe del que usted habla, el del Tribunal de Cuentas en 2018, seamos justos en el análisis que hacemos: habla del sistema de transporte de toda la Unión Europea, habla de los problemas de fondo no solo de España, sino de toda la Unión Europea, y, además, plantea los retos que tiene el sector del transporte. Desde luego, es un informe que nos ayuda a entender lo que queremos hacer en nuestro país y que, en el fondo, ya están haciéndolo en otros países y no es nada nuevo, aunque en España sí que lo sea. Efectivamente, desde nuestro punto de vista, hay que pasar del paradigma de la inversión en infraestructuras al paradigma de la inversión en movilidad; es decir, lo importante es entender los distintos modos de transporte de manera integral. Este es el futuro de cómo tenemos que orientar las inversiones de cualquier ministerio de fomento o de cualquier *conselleria* o consejería de cualquier comunidad autónoma, este es el nuevo paradigma, porque de esa manera conseguimos incrementar la productividad del país, de esa manera incrementamos la cohesión social y, sobre todo, un desarrollo medioambiental, es decir, contribuimos de verdad a la transición energética. Bueno, nosotros lo que queremos es pasar de las musas al teatro, de las palabras a los hechos.

Le voy a dar dos referencias sobre lo que queremos hacer. En primer lugar, el Gobierno ha pedido a la autoridad fiscal —y esta lo va a hacer en coordinación con la Comisión Europea y también con la OCDE— que haga una evaluación de las infraestructuras del transporte en nuestro país concentrado en la alta velocidad. Lo que se busca es un análisis *ex post*, que nos permita tener una metodología *ex ante* a la hora de tomar decisiones sobre inversión pública teniendo en cuenta los retornos de cualquier decisión. Porque, efectivamente, si excluimos el gasto de la Seguridad Social, si excluimos el gasto del seguro de desempleo y los intereses de la deuda, en la Administración General del Estado el gasto en infraestructuras es el gasto discrecional más importante que tiene y, por consiguiente, creo que hay que poner el acento en cómo gastar mejor y, sobre todo, cómo ser útiles a la economía, a los ciudadanos y a la transición energética. Ese es el primer hecho relevante por parte del Gobierno con motivo de ese cambio de paradigma.

En segundo lugar, en el proyecto de presupuestos hemos incrementado los recursos destinados a las cercanías en un 156 %, como también hemos incrementado los recursos para la red convencional, a la conservación de la red convencional, y a la capilaridad que eso genera en el territorio y en la movilidad: un 150 %. Y también hay una parte importante del presupuesto de Renfe destinado a la compra de material móvil, de material rodante, porque esa es una de las grandes asignaturas de estos últimos años. ¡Es que no se ha destinado ni un solo euro a comprar un solo tren de cercanías y de media distancia! Esto no se cambia de la noche a la mañana; la política de infraestructuras no se cambia de la noche a la mañana. Ya sé que lo bonito es inaugurar, cortar cintas y llevar la maqueta de un sitio a otro, pero todo lo que tiene que ver con la movilidad está pendiente. Por eso le decía anteriormente que, si no se invierte en conservación de la vía, si no se invierte en material rodante, con el paso de los años el sistema te lleva en algunos lugares al colapso. Por eso es necesaria esa reorientación.

Estas son las dos cuestiones que le he querido comentar sobre lo que el Gobierno está tratando de hacer, para entender que hay que trabajar —y en eso estamos también— en una estrategia de movilidad sostenible, conectada y competitiva.

Nada más, gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Quiero aclarar a doña Laura Castel que el hecho de hacer el orden del día distinto es porque había 116 preguntas, de las cuales la primera era del senador Mulet. Al agruparlas, se unió, por ejemplo, la 1 con la 35 y con la 105, por ese se hace ese tipo de resumen y poder hacer viable la comisión, porque si no, con 116 preguntas a cinco minutos, la comisión duraría veinte horas.

La señora CASTEL FORT: Si me parece muy bien, pero es que yo he pasado de ser la segunda en preguntar a quedar mucho más atrás. Si no fuera por el compromiso en el Congreso, no lo hubiera dicho.

El señor PRESIDENTE: Era la tercera porque el senador Mulet era el primero. Gracias.

- PREGUNTA SOBRE LAS INVERSIONES EN EJECUCIÓN EN LA PROVINCIA DE ALICANTE/ALACANT EN CARRETERAS DE TITULARIDAD DEL ESTADO, CON INDICACIÓN DE ACTUACIÓN, GRADO DE EJECUCIÓN Y PRESUPUESTO.

(Núm. exp. 681/003525)

AUTOR: ALMODÓBAR BARCELÓ, AGUSTÍN (GPP).

- PREGUNTA SOBRE LAS INVERSIONES PREVISTAS EN CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE ALICANTE/ALACANT PARA EL EJERCICIO DE 2018.

(Núm. exp. 681/003526)

AUTOR: ALMODÓBAR BARCELÓ, AGUSTÍN (GPP).

- PREGUNTA SOBRE LOS PLAZOS PREVISTOS POR EL GOBIERNO PARA MODERNIZAR LOS TRENES DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE ALICANTE/ALACANT Y MADRID PARA EQUIPARARLOS AL RESTO DE LÍNEAS DE ESPAÑA.

(Núm. exp. 681/003529)

AUTOR: ALMODÓBAR BARCELÓ, AGUSTÍN (GPP).

El señor PRESIDENTE: Senador Almodóbar, tiene la palabra para sus tres preguntas agrupadas.

El señor ALMODÓBAR BARCELÓ: Muchas gracias de nuevo, señor presidente.

Buenos días, señor secretario de Estado.

Formulo estas preguntas, en nombre del Grupo Popular y como senador por Alicante, dada la preocupación existente en mi provincia respecto a diferentes actuaciones previstas por su departamento y proyectadas en los presupuestos de 2018.

Durante los años de Gobierno del Partido Popular y hasta, incluso, pocos días antes de la moción de censura que les llevó a ustedes al Gobierno, en la provincia de Alicante se habían puesto en marcha muchísimas actuaciones reclamadas desde hacía años en diferentes ámbitos y en muchos municipios; actuaciones en carreteras de nuestra provincia, muy necesarias y que contribuyen, además, a mantener el alto nivel de competitividad turística y empresarial de dicho territorio, así como a facilitar la movilidad de todos los alicantinos y de todos los que la visitan, sea por trabajo o por turismo, que es nuestra principal industria.

Estas preguntas ya han sido contestadas por escrito, sí, pero con respuestas muy escuetas y nada clarificadoras, por lo que hoy me gustaría, señor secretario de Estado, que profundizara un poco más en las actuaciones previstas y el grado de ejecución de las mismas, así como en el compromiso del Gobierno con ellas, porque le aseguro que existe cierta preocupación porque todo lo que estaba previsto pueda llegar a paralizarse. Antecedentes tenemos, y uno de ellos lo conozco bien, el de la variante de Benidorm, iniciado durante la etapa del presidente Zapatero, paralizado por el mismo Gobierno y tuvo que ser el Partido Popular, al llegar al Gobierno con el presidente Rajoy, el que lo priorizara, reiniciara y finalizara la obra en tiempo récord, actuación que, por cierto, ha mejorado la movilidad en el principal destino turístico de España.

Estamos hablando de actuaciones importantes, hablamos de actuaciones iniciadas, proyectadas y que, hoy por hoy, o bien se han ralentizado o nada se sabe de ellas, y cuando conocemos algo al respecto es para pasarse la pelota entre diferentes administraciones. Y es que, además, solo nos faltaba conocer los presupuestos que ustedes han presentado para que comprobemos el injusto trato que el Gobierno ha dispensado a la provincia de Alicante. Somos la quinta provincia de España, aunque a nivel presupuestario es la cuarta que menos recibe, y pasa por un déficit de infraestructuras que parecía que estaba solventándose con el Partido Popular en el Gobierno, y que, de nuevo, vuelve a preocupar a ciudadanos y a sectores empresariales. Importantes actuaciones, como digo, vitales para nuestra economía, están el aire y que de no ejecutarse en los plazos programados impedirán y lastrarán duramente el desarrollo de proyectos estratégicos para el crecimiento de nuestra economía, para que las empresas no pierdan su nivel de productividad y competitividad, ya que solo de esa forma podrán generar empleo y riqueza, como lo han

venido haciendo hasta ahora. Pero, sobre todo, es que en algunos casos siguen generando problemas de seguridad en nuestras carreteras, que es lo más importante.

Señor secretario de Estado, solo le pido que cumplan con los compromisos en todas y cada una de las actuaciones recogidas en los presupuestos de 2018 en materia de carreteras para la provincia de Alicante, que no las abandonen, tal y como pasó en anteriores etapas —como el caso que le he mencionado de la variante de Benidorm—, y que les otorguen mientras estén en el Gobierno —tengo que decir que espero que por poco tiempo por el bien de todos los españoles— la máxima prioridad y diligencia. Y hablamos no solo de la variante de Benissa; la duplicación de la nacional 338 en su acceso al aeropuerto Alicante-Elche; la ampliación de la capacidad de la A-7 entre Crevillente y el enlace de Orihuela a Benferri; la ronda sur de Elche; la duplicación de la variante de Torrevieja o a la mejora de los accesos a Santa Pola. Hablamos también de actuaciones presupuestadas, como las obras de conservación y mejora de la autovía A-31 entre Bonete y Alicante; la variante de Altea; la solución definitiva al peligroso cruce de acceso a la localidad de Pego; la ejecución de la pasarela en la nacional 332 en Calpe; la mejora de la accesibilidad en la misma vía entre Villajoyosa y Benidorm o la mejora de los accesos a la Universidad de Alicante, actuaciones todas ellas muy importantes, presupuestadas, como he dicho, y pendientes de ejecución; presupuestadas por el Gobierno del Partido Popular y que ustedes, al asumir la responsabilidad de gobernar, deben ejecutar.

Por otro lado, señor secretario de Estado, nos interesa mucho conocer los plazos previstos —hemos agrupado esta pregunta con las otras dos— para modernizar la línea de alta velocidad que une Alicante con la capital de España. Los que somos usuarios de esta línea seguimos viajando en trenes antiguos —los primeros de la alta velocidad española—, frente a la modernidad y servicios de los que disfrutan otras líneas. Esta pregunta reconvertida también fue contestada por escrito a posteriori, pero no dando más detalles que el de que se encuentra en fase de estudio para su posible licitación.

Hoy le pido que dé una buena noticia a los alicantinos y a los usuarios de esta importante línea de alta velocidad —sin duda, de las más rentables de España—, que nos dé una fecha aproximada, si es posible. Nada más y muchas gracias.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

En el año 2018 se invirtieron 35 millones de euros en actuaciones de carreteras en la provincia de Alicante, a los que hay que sumar 26,8 millones de euros de las obras de la A-33, que comentaré más adelante y que también afectan a la provincia. Lo que le puedo decir es que en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2019 hemos previsto una dotación de 82,1 millones de euros, lo que supone, señoría, multiplicar por 2,5 veces la dotación recogida en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018. Es decir, multiplicamos por 2,5 veces la dotación del año 2018, luego yo creo que eso es una buena noticia, porque los alicantinos van a ver cómo proyectos que se ejecutaban lentamente tienen una aceleración en la ejecución del presupuesto. Por ejemplo, la variante de Benissa, en la N-332, con un presupuesto de 20,85 millones de euros, tiene un grado de ejecución en este momento del 16 %; en el año 2018 se invirtieron 4 millones de euros y en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2019 —no sé si es una buena o una mala noticia, yo creo que es una buena noticia— hemos incluido una partida de 14,8 millones de euros para darle un nuevo impulso.

La duplicación de los accesos al aeropuerto de Alicante en la N-338, con un presupuesto total de 18,54 millones de euros, no ha podido comenzar por los retrasos en los procedimientos de expropiación —usted lo conocerá bien—, retrasos acumulados, por eso no se ha podido comenzar. En el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2019 hemos incluido —yo creo que es una buena noticia— una partida de 8,5 millones de euros para iniciarla, porque no se había iniciado y tenemos que iniciarla.

También hay que destacar las obras de la A-33 entre el enlace con la A-35 en la Font de la Figuera y el enlace con la A-31 en Cieza. En este caso, el presupuesto total es de 110 millones de euros y en el presupuesto para 2019 hemos incluido una partida de 20 millones de euros para continuar con las obras.

Por último, en relación con las obras, no podemos olvidar la licitación producida hace apenas un mes, en diciembre del año pasado, de las obras de la nueva pasarela en la nacional 332 en Calpe, actuación muy demanda territorialmente y que va a suponer una mejora en la seguridad vial. Su presupuesto es de 1,3 millones de euros y en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado hemos incluido una partida de 500 000 euros, de acuerdo con la posibilidad de poder ejecutar esta inversión. Esta misma

semana, el lunes 4 de febrero, se ha sometido a información pública el estudio de viabilidad de la conexión de la autopista del Mediterráneo A-7 entre Crevillente y Murcia, una actuación que supone una inversión en obra cercana a los 200 millones de euros y que, entre otras, comprende la construcción de un tercer carril entre Crevillente y Orihuela y entre Orihuela y Monteagudo.

También podemos hablar de actuaciones en conservación, explotación y mejora de la seguridad vial en carreteras, que es muy importante —porque a veces nos olvidamos de la conservación—, con una inversión en el caso de Alicante para 2019 de 20 millones de euros, que supera lo previsto en el año 2018, cuando se invirtieron 14 millones de euros.

En relación con la otra parte de sus preguntas, que están puestas en la dirección de la alta velocidad y del material rodante, efectivamente, la explotación comercial de nuevas líneas supuso un cambio drástico en las condiciones de explotación, con trayectos con velocidades medias superiores y tiempos de viaje muy exigentes, con lo que a los trenes de la serie 100 se les ha venido sometiendo a un estrés importante y este estrés ha conllevado un aumento en las incidencias. Estos problemas de los trenes de la serie 100 afloraron en 2014 —o sea, que no fueron de ayer ni de la semana pasada—, pero en el primer semestre de 2018 se dieron cuenta de que las operaciones que se pusieron en marcha para que funcionaran y con la fiabilidad adecuada habían sido insuficientes. La remodelación de los veinticuatro trenes de la serie 100 supondrá una inversión por parte de Renfe de 22 millones de euros, una remodelación en profundidad. Esa remodelación se está acometiendo ya, pero claro, en este caso también se ha tardado mucho tiempo en caer en la cuenta de que esta inversión se tenía que haber hecho en el momento adecuado, en el momento en que los trenes lo demandaban.

Gracias, señor presidente.

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

El señor ALMODÓBAR BARCELÓ: Gracias, señor presidente. Voy a intervenir muy brevemente.

Señor secretario de Estado, le agradezco sus explicaciones y, sinceramente, esperemos que cumplan con todo lo dicho. El Partido Popular pone en marcha los proyectos, toma decisiones y es el PSOE el que después pretende asumir la paternidad, como ocurrió con las cercanías Alicante-Villena o con la liberalización de la AP-7, por ejemplo. Pero bueno, no importa, porque lo que nos importa de verdad es que se ejecuten los compromisos y que sus ciudadanos y los miles de turistas que visitan la provincia de Alicante puedan disfrutar de todas las mejoras y de una mayor seguridad.

Solo les pido que no detengan los proyectos para la provincia de Alicante puestos en marcha por el anterior Gobierno, que no se repitan historias del pasado: recordemos el caso del Plan Hidrológico Nacional, derogado por el presidente Zapatero en 2008 para sacar adelante su investidura o el olvido del PSOE en los presupuestos de 2019 de importantes proyectos, como la conexión ferroviaria con el aeropuerto de Alicante-Elche o el tren de la costa, con solo 65 000 euros presupuestados para el tramo Gandía-Denia, cuando el año pasado ustedes pedían inversiones por valor de 6 millones de euros.

Por tanto, señor secretario de Estado, para terminar, llevan ustedes una mochila cargada de peajes a pagar a quienes les facilitaron la llegada al Gobierno. Esta semana ha quedado constatado, además, que este Gobierno, con su presidente a la cabeza, es capaz de cualquier cosa con tal de mantenerse en el sillón. Espero, sinceramente, que no sean los alicantinos y sus infraestructuras quienes acaben pagándolo.

Muchas gracias.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Pues yo creo que a los alicantinos les va a sentar muy bien el nuevo presidente del Gobierno y que lo que querrían los alicantinos es que estuviera muchísimo tiempo, porque multiplicar por 2,5 las inversiones en carreteras que presupuestó e invirtió el Partido Popular, como que no está mal... Yo creo que lo que les conviene a los alicantinos es que siga este presidente del Gobierno porque, repito, estamos multiplicando por 2,5 veces la inversión en Alicante. Y les conviene también que continúe porque, según el gráfico que tengo aquí sobre la compra de material rodante de viajeros cuando gobernó el Partido Popular —hace muy poco tiempo—, y lo que vemos es que en los años en los que gobernó el Partido Popular no se compraron trenes, no se compraron trenes. Luego, ¿de qué proyectos nos hablan en el cajón? Pero si tenemos

que empezar de cero. Pero si en el caso de la serie 100 se dieron cuenta de las deficiencias en 2014 y hasta 2018 no empezaron a invertir en la mejora de la serie 100 que va a Alicante. Oiga, ¿eso qué es?, ¿cómo le llamamos a eso: descuido, no estar en el interés general? No. Yo le llamaría de-si-día, desidia con el interés general y, en este caso, con el interés de Alicante. Por tanto, creo que a los alicantinos les conviene, efectivamente, este cambio de Gobierno.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Las siguientes siete preguntas son individuales. Ruego a sus señorías y al secretario de Estado que se cifan a los tiempos: tres minutos para la primera intervención y dos para la réplica, o bien pueden acumularlos; en todo caso, cada pregunta tiene cinco minutos. Por tanto, pueden intentar que se cumplan los tiempos, si no alargaremos demasiado la sesión.

— PREGUNTA SOBRE LA FECHA PREVISTA POR EL GOBIERNO PARA LICITAR EL PROYECTO DEFINITIVO DE CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD A SU PASO POR ALCANTARILLA (MURCIA).

(Núm. exp. 681/003825)

AUTOR: GUIJARRO CARRILLO, NURIA (GPP)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, de la senadora Guijarro Carrillo, sobre la fecha en que tiene previsto el Gobierno licitar el proyecto definitivo de construcción del AVE a su paso por Alcantarilla.

Tiene la palabra la senadora Guijarro.

La señora GUIJARRO CARRILLO: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor secretario de Estado. Buenos días, señorías. La cuestión planteada gira en torno al corredor mediterráneo y, en concreto, al tramo que discurre desde Nonduermas a Sangonera a su paso por Alcantarilla. Le preguntábamos al Gobierno no solamente por la fecha de licitación de ese proyecto a su paso por Alcantarilla, sino también por las posibles revisiones que se hubieran podido realizar con posterioridad a junio de 2018, fecha en la que el alcalde de Alcantarilla, Joaquín Buendía, presentaba en el municipio el proyecto definitivo, cuya licitación estaba prevista para el mes de julio de 2018. Con el Gobierno del Partido Popular se había conseguido que, en la parte que discurre por Alcantarilla, el tramo soterrado, de tener una previsión inicial de 315 metros, pasara a 850 y después, gracias a numerosas reuniones de trabajo que llevaron a cabo el Ayuntamiento de Alcantarilla, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y ADIF, se ampliara finalmente a 996 metros, casi un kilómetro de AVE soterrado a su paso por Alcantarilla. Se ampliaba, por tanto, más de 500 metros del tramo soterrado que va desde la Voz Negra hasta el paso a nivel del Camino de los Romanos. Estos 996 metros, además, iban a ser peatonales.

Entre otras cosas, en este proyecto —definitivo, como digo, en junio de 2018— se contemplaba la construcción de una nueva y moderna estación de cercanías, dotada con un aparcamiento de 50 plazas y nuevos accesos; la continuación de la calle Estación de Lorca sobre la línea soterrada, dando así un nuevo acceso al municipio; la construcción de un paso inferior tanto para vehículos como para peatones, dando continuación a la calle Término hasta la avenida Ejército del Aire, añadiendo así una nueva opción de tránsito en el barrio de Las Tejeras; o la eliminación del paso a nivel del Camino de los Romanos, haciéndolo totalmente accesible a peatones y vehículos.

Como ya he dicho, en junio se produjo el cambio de Gobierno nacional, llegó el Gobierno de Pedro Sánchez y, como otros tantos proyectos, este se paralizó. Evidentemente, en julio, como teníamos previsto, no se produjo la licitación y fue por lo que el Grupo Popular opta por presentar esta pregunta a la que el Gobierno responde de forma muy escueta. Únicamente se dice la fecha de licitación, 11 de octubre de 2018, bastantes meses más tarde, pero no se pronuncia respecto a si ese proyecto definitivo, esas breves pinceladas que he dado, había sufrido variaciones. ¿Y por qué se plantea? Porque el propio Gobierno socialista, a través de su delegado, don Diego Conesa, tras su toma posesión, y a propósito de la licitación en septiembre, dijo —leo textualmente— que la solución de integración que se contemple finalmente a su paso por Alcantarilla atenderá a las mejoras propuestas por las asociaciones vecinales.

Estamos hablando de septiembre de 2018, cuando ya se había aprobado la licitación del proyecto. A fecha actual, 7 de febrero de 2019, ya se están llevando a cabo las expropiaciones a los dueños de los terrenos afectados por este proyecto y, sin embargo, seguimos desconociendo si ese proyecto que

se va a ejecutar es el mismo proyecto definitivo que el alcalde de Alcantarilla presentó en junio de 2018 o si finalmente, como dijo públicamente el delegado de Gobierno, don Diego Conesa, ha sufrido alguna variación.

Gracias.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Gracias, señoría. El proyecto constructivo del tramo del corredor mediterráneo Nonduermas-Sangonera, que incluye el paso por Alcantarilla, fue aprobado definitivamente con fecha 7 de septiembre de 2018. En octubre de 2018 ADIF publicó la licitación de las obras, con un presupuesto de 103 millones de euros, y un plazo de ejecución de 36 meses. La solución proyectada es la integración urbana que se puede realizar basada en el estudio informativo, aprobado por resolución de 6 de octubre de 2017, y dando cumplimiento, como no puede ser de otra manera, a la declaración de impacto ambiental correspondiente.

Las obras proyectadas incluyen el paso por un borde del núcleo de la población de Alcantarilla que ha referido la senadora. En ese sentido, lo que le quiero decir es que en los últimos 130 metros, en la zona del barrio de Las Tejeras, donde este paseo quedaría más elevado, sería posible diseñar un acabado que asegure la integración urbana del ferrocarril, que en su caso se hará en coordinación con el ayuntamiento y con las asociaciones de vecinos directamente interesadas.

Por tanto, no solamente hemos cumplido de acuerdo con el compromiso del Gobierno con el corredor mediterráneo a su paso por Murcia y Alcantarilla, sino que, además, en el corredor mediterráneo entre Murcia y Almería el Gobierno ha licitado 1175 millones de euros en solo siete meses. Si lo comparamos con el pasado es cero frente a 1175 millones de euros. En el caso del tramo de Murcia son 628 millones de euros en solo siete meses.

También quiero informar a su señoría de que hemos empezado a trabajar en la variante de Alcantarilla y Javalí Nuevo, porque, además, como sabe su señoría —pero también lo quiero trasladar al resto de señorías—, por Alcantarilla discurre la línea Chinchilla-Cartagena. El proyecto de integración urbana de esta línea en el municipio mediante una variante llegó a contar con declaración de impacto medioambiental, una DIA emitida en 2005, y con un estudio informativo aprobado en 2006. Incluso en 2011 se firmó un protocolo. Estamos hablando de 2005, 2006 y 2011, y estamos hablando de una línea que atraviesa toda una ciudad, pero la DIA se dejó caducar: caducó en 2013 tras haber quedado parada la tramitación del proyecto. Con estos antecedentes, el pasado 15 de enero se ha licitado el contrato para la redacción del estudio informativo de la integración urbana de la línea Chinchilla-Cartagena entre Alcantarilla y Javalí Nuevo. Quería informarle de esta cuestión porque también es una demanda de hace mucho tiempo de los ciudadanos de Alcantarilla y lo que estamos haciendo es, precisamente, desbloquear demandas históricas de una población como la de Alcantarilla. No se entiende que, en este caso, la DIA se dejara caducar en 2013.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
Muy brevemente, tiene la palabra la senadora Guijarro.

La señora GUIJARRO CARRILLO: Gracias de nuevo, señor presidente.

Señor secretario de Estado, pregunte usted lo que quiera que yo también responderé lo que quiera. Me ha dejado igual. Lo siento mucho, pero me ha dejado igual.

Hace referencia a que en el proyecto se cumple el estudio informativo de octubre de 2017 y el estudio medioambiental que se hizo en su momento, y luego dice que en el barrio de Las Tejeras se hará atendiendo a las reivindicaciones de los vecinos. Es decir, nos deja igual. Sigue sin especificar las actuaciones concretas del proyecto del AVE soterrado a su paso por Alcantarilla, en concreto por el barrio de Las Tejeras. Y sigue sin decir si eso se mantiene así, que ya en junio de 2018 se presentó como proyecto definitivo, o si se va a modificar.

Tanto en Alcantarilla como en el resto de la Región de Murcia el cambio de Gobierno supuso un retroceso en las infraestructuras murcianas. Es así. Se pararon automáticamente. Le recuerdo que en Murcia, el 30 de agosto de 2018, ya debía estar funcionando el AVE, al mismo tiempo que se trabajaba en las obras de soterramiento. Sin embargo, con la llegada del Gobierno socialista lo que sucedió en Murcia

fue una cosa muy sencilla: llegó el salvador, llegó Diego Conesa y se estrena como delegado del Gobierno en las vías de Santiago el Mayor. Llegó con la varita mágica, se reunió con los vecinos de Santiago el Mayor el 20 de junio de 2018 y les dijo: Tranquilos, vecinos, que nosotros venimos a resolver el supuesto problema del AVE a su paso por Murcia, en concreto por Alcantarilla. En una noticia del 25 de julio se dice que en Alcantarilla Conesa estudiará una alternativa para el AVE de Las Tejas.

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

La señora GUIJARRO CARRILLO: Sin embargo, al cabo de un año se han dado cuenta de que engañó a los vecinos de Alcantarilla y a todos los murcianos. En este recorte de prensa que les muestro pueden ver a los vecinos del barrio de Las Tejas y de Alcantarilla —parece ser que ustedes todavía no tienen claro qué van a hacer—, con los que se reunió el delegado Conesa hace un año, manifestándose el 30 de enero de 2019 a las puertas de la delegación del Gobierno...

El señor PRESIDENTE: Señoría, tiene que terminar.

La señora GUIJARRO CARRILLO: Termino.

Querían saber dónde estaban las propuestas a las que se comprometió el señor delegado del Gobierno. Vendiendo humo es como llegó.

Respecto a la línea del tren Cartagena-Alicante, la va a cortar.

El señor PRESIDENTE: Señoría, lo siento, pero tiene que terminar.

La señora GUIJARRO CARRILLO: Para concluir, el Gobierno del Partido

Popular trabajó muy duro por un proyecto del AVE que se estaba ejecutando, y si ahora son ustedes los que están ejecutándolo y destinando ese presupuesto es porque el Gobierno del Partido Popular, en los presupuestos de 2018, ya lo había consignado. Ustedes lo único que han hecho ha sido adueñarse de un proyecto del Partido Popular y ejecutarlo con unos presupuestos del Partido Popular.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Usted habla de paralización cuando en ese corredor, en siete meses, se han licitado casi 1200 millones de euros. ¿A qué llama usted paralización? Es difícil, en siete meses, licitar tanto en tan poco tiempo. Son 1200 millones de euros licitados en siete meses. ¿A eso se le llama paralización? Paralizar, tener poco sentido con los vecinos y los ciudadanos, mirar para otro lado es dejar caducar una vía de un tren que pasa por el medio de la ciudad, es que todavía pasa. Invito a sus señorías a que vayan a Alcantarilla y vean cómo después de años y años esa vía pasa y divide una ciudad, entre Alcantarilla y Javalí. ¿Cómo llamamos a eso? Desidia no, lo siguiente. Dejar caducar una vía en el año 2013 es tener poco sentimiento con la ciudadanía, no querer a tus ciudadanos. Yo, personalmente, he tenido que firmar ahora la licitación del proyecto. ¿Cómo se llama a esto? No es solo desidia, es tener malos sentimientos con tu territorio. ¿Y nos habla de paralización? Insisto, en esa línea hemos licitado 1200 millones de euros. ¿A esto lo llama usted retraso?

En cuanto al AVE, se lo voy a explicar fácilmente. Ustedes tiran del manual de partido y lo repiten machaconamente. ¿Cómo va a llegar el AVE a la ciudad de Murcia a mediados del 2018 si todavía no ha llegado a Elche? ¿Cómo puede haber llegado el AVE a mediados de 2018 a Murcia? Solo hace falta saber un poco de geografía: Alicante, Elche y Murcia. Si no ha llegado a Elche todavía, ¿cómo va a llegar en agosto de 2018 a Murcia? Mire usted, pueden engañarnos a todos los españoles, pero es un engaño masivo poco creíble.

Lo que le pido a usted y a su partido es que se sumen, que apoyen lo que está haciendo el Gobierno en la Región de Murcia. Ustedes dejaron un ferrocarril tercermundista tanto en vías como en material rodante, con goteras, y lo que hacemos nosotros es, en muy poco tiempo, tratar de corregir esa situación. Repito, dejaron un ferrocarril con goteras, que es lo que tratamos de corregir. En el caso de Alcantarilla, licitamos y hablamos con los ciudadanos porque no queremos atropellar a la ciudadanía, como se trató de hacer

en la ciudad de Murcia, es decir, hacer una infraestructura sin contar con la gente. No se pueden hacer infraestructuras sin contar con los ciudadanos, atropellando a la gente, dividiendo a las ciudades. Nosotros estamos cumpliendo con el corredor mediterráneo, pero también queremos hablar con el ayuntamiento y los vecinos.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LOS ACUERDOS EXISTENTES CON MARRUECOS EN MATERIA DE SALVAMENTO MARÍTIMO, CON INDICACIÓN DEL NÚMERO DE OCASIONES EN LOS DIEZ ÚLTIMOS AÑOS EN LAS QUE SE HAN REALIZADO OPERATIVOS DE RESCATE DE SALVAMENTO MARÍTIMO EN AGUAS TERRITORIALES MARROQUÍES.

(Núm. exp. 681/003577)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la pregunta del señor Iñarritu sobre acuerdos con Marruecos en materia de salvamento marítimo.

Tiene la palabra el señor Iñarritu.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero dar las gracias al señor secretario de Estado por su comparecencia. Hay que reconocer que es la secretaría de Estado que más ha comparecido en lo que va de legislatura para responder preguntas.

Esta pregunta trata de un drama que está ocurriendo en este momento en el Mediterráneo occidental. Es cierto que el Mediterráneo es la frontera marítima más peligrosa; de hecho, hemos visto cómo el año pasado han fallecido más de 700 personas, según la Organización Internacional de Migraciones, en el Mediterráneo occidental, lo que ha supuesto que se hayan multiplicado por seis respecto a las muertes ocurridas en 2016 y por tres a las ocurridas en el año 2017. Es un drama que va en aumento.

Hoy se cumplen cinco años del momento en que nos lamentábamos por la tragedia, por la masacre que había ocurrido en El Tarajal, y en este momento nos estamos lamentando de lo que está ocurriendo en las fronteras marítimas, en la frontera sur del Estado español. Por eso, quiero saber qué acuerdos hay con el Reino de Marruecos en materia de salvamento marítimo y si me puede concretar —me han dado la respuesta parcialmente— en cuántos casos, en los diez últimos años, se han realizado operaciones de rescate por parte de salvamento marítimo en aguas territoriales marroquíes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, senador.

En relación con la pregunta que me hace, le contesto de manera directa: la relación con Marruecos se puede calificar como excelente en todos los ámbitos y competencias marítimas. Hay que destacar también las excelentes relaciones entre las torres de control de tráfico marítimo de Tánger y Tarifa no solo por el control del tráfico marítimo del dispositivo de separación del Estrecho, sino por la coordinación de Salvamento Marítimo en el mar, ámbito en el que la ayuda de España es muy importante para que el Reino de Marruecos pueda cumplir sus compromisos internacionales.

Concretando la respuesta, le diré que existe un convenio relativo al transporte marítimo entre el Reino de España y el Reino de Marruecos, hecho en Madrid el 29 de diciembre de 1979. Asimismo, existe un acuerdo de cooperación en materia de lucha contra la contaminación y salvamento marítimo entre el Reino de España y el Reino de Marruecos, de fecha 6 de febrero de 1996. Además, con carácter multilateral está el convenio internacional de Hamburgo de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimo, conocido por SAR 1979.

Salvamento Marítimo ha rescatado en 2018 a 2378 pateras y 49 688 personas. En cuanto al desglose de estos datos, hay que destacar que la zona de salvamento y rescate asignada a España por convenios internacionales, zona SAR, se adentra en aguas territoriales marroquíes. De este modo, en 2018 se

rescataron en aguas territoriales marroquíes un total de 9717 personas. Insisto porque, de acuerdo con la zona de salvamento y rescate asignada a España por parte de los convenios internacionales, la zona SAR se adentra en aguas territoriales marroquíes. Con eso creo que le contesto de manera concreta a la pregunta que me hacía.

Gracias, señorías. Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Para el turno de réplica, el señor Iñarritu tiene la palabra.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Comentaba las 769 muertes que ha habido en el Mediterráneo occidental, esto es, en aguas marítimas españolas y en aguas marítimas que hacen frontera con las españolas. Ante este drama, hemos leído noticias en la prensa relativas a que en el SIVE, el sistema de vigilancia —que no depende de su ministerio, sino del Ministerio del Interior—, no están funcionando los radares como debieran y falta equipamiento, pero también han salido esta última semana unas noticias sobre su ministerio que dicen que los radares de las aeronaves de Salvamento Marítimo no funcionan; aparentemente, no funciona ninguno, según la noticia aparecida la semana pasada en prensa. Vemos, por las reivindicaciones de los trabajadores de Salvamento Marítimo ante la falta de recursos y las horas que tienen que trabajar continuamente, que está habiendo problemas, y a mí me gustaría saber si ante este incremento que está habiendo de fallecimientos y de llegadas de pateras van a cambiar algo, si van a aumentar e implementar los medios, si están trabajando en colaboración con Marruecos en esta área y si hay algún acuerdo para implementar, mejorar o colaborar con las autoridades marroquíes en materia de salvamento.

Además de estas preguntas, le hago dos solicitudes: una es que, por favor, dejen salir tanto al Open Arms como al Aita Mari para rescatar vidas en el Mediterráneo. No tiene sentido que ustedes, que empezaron en el Gobierno con una buena acción, digna de ser aplaudida, como fue acoger al Open Arms en Valencia, en este momento estén privando a estas embarcaciones de salir para rescatar vidas; no tiene ningún sentido. Y la segunda es que, al igual que solicitan numerosas organizaciones internacionales, por favor, establezcan vías seguras y legales para que se pueda solicitar asilo en las embajadas y en los consulados del Estado para que la gente no se tenga que jugar la vida en ese cementerio en que se ha convertido el Mare Nostrum.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Iñarritu.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, sobre las cuestiones que me plantea voy a tratar de ir al grano. Lo que le puedo decir es que un país que a través de sus servicios rescata en el año 2018 a casi a 50 000 personas, creo que es un país que tiene un alto sentido de la solidaridad. Por tanto, no hay ninguna duda de eso. Tampoco hay ninguna duda de que hay que trabajar con el Reino de Marruecos y con las autoridades europeas, y el Gobierno de España está haciéndolo. En el caso de Salvamento Marítimo se está trabajando con el Gobierno de Rabat para llegar a un acuerdo, de tal manera que las autoridades y los servicios marroquíes puedan disponer de más medios que le podría facilitar Sasemar. También se está trabajando con las autoridades europeas.

En relación con los despachos que la Dirección General de la Marina Mercante va resolviendo, son criterios puramente técnicos, y en los documentos que emite responden, de manera exclusiva, a la legalidad de los tratados internacionales.

Y la última cuestión que quería trasladarle es que la prueba del compromiso de España con el salvamento marítimo es que en estos presupuestos para el año 2019 crece de forma significativa el presupuesto de Salvamento Marítimo. Es decir, tenemos uno de los salvamentos marítimos líderes en el mundo, reconocidos por las organizaciones internacionales, pero no solo tenemos uno de los mejores salvamentos marítimos con los mejores medios, sino que el Gobierno quiere dotarlo con todavía más medios. Luego, el compromiso del Gobierno con Salvamento Marítimo y con la solidaridad es incuestionable, y lo demuestra con el incremento de recursos, con la colaboración con Marruecos, con la colaboración con las autoridades europeas y con la búsqueda de soluciones al problema de la inmigración y al drama de muchísimas personas en el Mediterráneo.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

- PREGUNTA SOBRE SI EXISTE ALGÚN RADAR O MÉTODO ESPECÍFICO DE DETECCIÓN DE AVES EN ALGUNO DE LOS AEROPUERTOS DE AENA, S.A., CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN.

(Núm. exp. 681/003583)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta es sobre radares para detección de aves en aeropuertos. Senador Iñarritu, tiene la palabra.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Esta pregunta también es relativa a radares, pero a un tipo diferente. Por cierto, no me ha respondido a mi pregunta sobre qué está ocurriendo con los radares de las aeronaves de Salvamento Marítimo, si los van a arreglar.

Esta pregunta es diferente. En aeropuertos del Estado y del resto del mundo está existiendo un problema con las aves —no es un problema nuevo—, pero en el aeropuerto de Bilbao, el pasado año, hubo dos incidentes calificados como graves entre grandes aves planeadoras, como las califica AENA, y dos aviones, que incluso tuvieron que realizar aterrizajes no sé si de emergencia, pero sí de carácter obligado ante el impacto de dos de estas aves, en este caso buitres, contra los motores de estos aviones. Ahora es invierno, parece que la actividad de estas grandes aves planeadoras no está en pleno auge, pero con la llegada de la primavera, según los expertos, se prevé que vuelva a ocurrir el mismo problema.

Tengo conocimiento, por otras preguntas anteriores, de que están hablando con las autoridades del Gobierno vasco, de la Diputación de Vizcaya y de los ayuntamientos de la zona, pero me gustaría saber si, teniendo en cuenta que en otros aeropuertos donde existe un problema similar —como en Estados Unidos o en el aeropuerto de Schiphol, en Ámsterdam, o en el nuevo aeropuerto que se está construyendo en Istanbul— han instalado radares para detectar aves, AENA, en este caso, contempla adquirir e instalar alguno de estos sistemas que parece que podrían ayudar, aunque no como medida única, para evitar que se vuelvan a repetir incidentes como los ocurridos en el pasado en las cercanías del aeropuerto de Loiu, en Vizcaya.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, sobre la primera cuestión que me plantea, que tiene que ver con la pregunta anterior, me voy a interesar para conocer con detalle qué sucede en esa dirección. Pero, desde luego, el compromiso de Salvamento Marítimo, como le decía antes, es cumplir con su deber y, en eso es en lo que está el Gobierno de España.

Sobre esta otra cuestión que me señala, que es la necesidad de radares aviarios u otros desarrollos tecnológicos, AENA me dice que de los estudios que se han hecho sobre el funcionamiento de estos radares se desprende que el alcance espacial es limitado, junto con la falta de precisión en los objetivos y en el resultado. Esto es lo que me informa AENA. No obstante, evidentemente, hay que seguir pensando en este tipo de instrumentos y hay que estar a la última en los avances tecnológicos, pero me dicen que sus resultados son limitados. Por eso, el trabajo que se viene haciendo tiene una orientación preventiva, fundamentalmente. En ese sentido, hay un sistema de gestión de AENA de riesgo de fauna, y en el caso que usted me plantea, me consta que están intensificando ese trabajo de cara a los próximos meses. La labor preventiva es muy importante, y se está en coordinación con AESA. No le voy a hablar de cuestiones que ya le relaté la última vez que estuve aquí. Por resumir, parece que se avanza en este sentido, que sus ventajas son limitadas, que los procedimientos que se llevan a cabo entiende AENA que son los más adecuados, que la labor preventiva es muy importante y que estos días se está trabajando intensamente para evitar problemas graves en un futuro inmediato.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
Turno de réplica.
Senador Iñarritu, tiene la palabra.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, ante este asunto que, para ser sincero, no conozco con exactitud, me puse en contacto con grupos de gestión de fauna de diferentes aeropuertos y les mostré la respuesta escrita que me había facilitado el ministerio. Me señalaron que si bien es cierto que la capacidad de estos radares es limitada, más limitada es su capacidad visual para detectar estas grandes aves planeadoras. Teniendo en cuenta que ellos se encargan de pequeños bandos de aves, suelen tener halcones, que para los buitres, son inservibles, no sirven para nada. Y si es cierto que estos radares dan errores en la localización, decían que era preferible tener errores que no volver a sufrir dos incidentes graves, como los de la pasada primavera y el pasado verano en las cercanías del Aeropuerto de Bilbao.

Como digo, no soy un especialista en este asunto, pero teniendo en cuenta que hay otros aeropuertos de referencia en los que estos sistemas parece que funcionan, más allá de sus limitaciones y sus errores, les animaría a que estudiaran seriamente esta posibilidad. Ya sé que no es una medida única ni la mejor, pero es un problema que seguramente se va a volver a repetir en el Aeropuerto de Bilbao, como me imagino que en otros tantos del Estado, y ante ellos no hay soluciones fáciles, pero la tecnología puede ayudar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

En todo caso, recogemos su sugerencia. Nos consta que AENA también está trabajando en ese sentido porque, evidentemente, la seguridad es prioritaria, es un objetivo de cualquier Gobierno. Los sistemas que utiliza AENA son unos sistemas seguros y no pueden ser sustituidos por otros sobre los que tenemos dudas. Eso no quiere decir que no estemos muy pendientes de los resultados en otros aeropuertos de referencia y que tengamos en cuenta las sugerencias de los especialistas en esta materia. Desde luego, recojo su sugerencia para tenerla en cuenta.

Como digo, AENA no quiere desprenderse de sus sistemas, porque son seguros, y evidentemente no pueden ser sustituidos por sistemas que ofrecen dudas. En este campo, en todo lo que tiene que ver con la seguridad, todas las sugerencias son bienvenidas.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE TRABAJADORES FALLECIDOS EN ACCIDENTES LABORALES EN LA CONSTRUCCIÓN DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO.

(Núm. exp. 681/003842)

AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta también individual, con número de expediente 681/003842, es también del senador Iñarritu, sobre los trabajadores fallecidos en obras del TAV.

Tiene la palabra el senador Iñarritu.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Seré breve, ya que voy a ser sincero. Esta pregunta tiene más un carácter de denuncia que de interés por los datos, que me han facilitado por escrito. En los últimos diez años, han fallecido nueve trabajadores en las obras de construcción del tren de alta velocidad a su paso por la Comunidad Autónoma Vasca. Por ello, quiero preguntarle simplemente por los motivos de esos accidentes laborales. Ya sé que son variados, pero me gustaría que me explicara los motivos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, para ser mucho más concreto, le voy a leer lo que tiene que ver con su pregunta.

Efectivamente, respondiendo a su requerimiento, le diré que en la construcción de la alta velocidad en el País Vasco, según me informa ADIF, en los tramos de la Y vasca, gestionada por esta entidad, han fallecido cinco trabajadores. El 14 de julio de 2008, mientras se realizaban en el suelo labores de despiece del pórtico de una cimbra de celosía para su posterior transporte, uno de los módulos colapsa y un trabajador resulta atrapado.

El 11 de agosto de 2010 fallece otro trabajador. La causa fue el desplazamiento de una grúa autopropulsada para recoger un módulo de encofrado, tipo barca. La pluma de la grúa se acercó demasiado a una línea eléctrica de media tensión y se cerró el circuito con la tierra. Un trabajador que se encontraba junto a la grúa resultó electrocutado.

El 9 de noviembre de 2010, en labores de destrucción de explosivos sobrantes, se produjo una explosión accidental no controlada que causó la muerte de un trabajador.

El 12 de julio de 2012, otro trabajador falleció durante la colocación de los prefabricados que forman la boca del falso túnel. Varios módulos se desestabilizaron provocando la caída de un trabajador.

Y el 22 de septiembre de 2018, según la información que se ha recibido, un trabajador falleció por causas naturales; pudo haber sufrido un infarto. Parece que el accidente no tuvo que ver con la actividad de la obra.

Como sabe perfectamente, en los tramos gestionados por el Gobierno vasco en el ramal guipuzcoano de la Y vasca, de acuerdo con los datos, también fallecieron cuatro personas.

Desde luego, ADIF está trabajando en la prevención de riesgos laborales. La empresa nos informa que cumplen rigurosamente la ley. Pero, evidentemente, todo lo que sea avanzar en materia de seguridad es poco.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
Senador Iñarritu, tiene la palabra.

El señor IÑARRITU GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, el alto número de accidentes mortales que han existido en este tramo de la Y vasca, como indican los sindicatos, es debido a la precariedad laboral, a las condiciones no solamente de la subcontratación sino de la cadena de subcontratación. Hemos visto cómo varios de los fallecidos, pero también la mayoría de los trabajadores, son de subcontratas de subcontratas que, en muchos casos, realizan sus labores a unos ritmos de trabajo inhumanos, en unas condiciones inhumanas, y con una preparación y unas medidas de seguridad que dejan mucho que desear.

Por eso le solicito que el Ministerio, que ADIF, dentro de sus competencias, tomen las medidas oportunas, en coordinación con las otras administraciones, para que esto no vuelva a ocurrir. No puede ser que constantemente se estén produciendo accidentes en esta gran infraestructura, en muchos casos de carácter mortal. De ahí mi denuncia para que se acabe con esas condiciones, que en muchos casos son inhumanas.

Muchas gracias, señor presidente.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

En cuanto a la cuestión laboral, le diré que, efectivamente, este es un campo que no corresponde al Ministerio de Fomento, pero como legislador, le invito a ir mejorando la legislación en esta materia.

Sin quitar dramatismo a cada una de estas muertes, a cada accidente de este tipo, porque son un drama, en ADIF me informan de que los índices de siniestralidad que se producen en las obras de alta velocidad que ADIF ejecuta están bastante por debajo de los índices correspondientes al sector de la construcción y que, además, muestran una evolución decreciente positiva en los últimos años. Me informan

de que se ha pasado de 82 accidentes con baja por cada 1000 trabajadores en 2007, a 34 en 2017, lo que supone una reducción de casi el 60 %.

Yo creo que la mejora en este campo tiene que ser continua, no solo por parte de ADIF, sino que también hay que avanzar, como usted señala, en la mejora del mercado de trabajo. Sé que no es un consuelo ni muchísimo menos, pero los datos que me aportan en materia de accidentes evolucionan en la buena dirección.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LA FECHA PREVISTA POR EL GOBIERNO PARA LA EJECUCIÓN DE LAS SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPREMO QUE OBLIGAN AL MINISTERIO DE FOMENTO A REINTEGRAR A CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA LAS PARTIDAS PARA CARRETERAS QUE SE RECORTARON ENTRE LOS AÑOS 2012 Y 2016.

(Núm. exp. 681/003575)

AUTOR: JULIOS REYES, MARÍA DEL MAR DEL PINO (GPN)

El señor PRESIDENTE: Siguiendo pregunta individual, número 3575, de la senadora Julios Reyes, sobre convenios de carreteras.

Tiene la palabra, senadora Julios.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señor secretario. La pregunta es sencilla: ¿Para cuándo tiene previsto cumplir el Gobierno de España con la obligación de reintegrar a la Comunidad Autónoma de Canarias lo que dicen las cuatro sentencias del Tribunal Supremo, es decir, los recortes que en el convenio de carreteras se produjeron en el periodo 2012-2016?

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, el compromiso del Gobierno de España con Canarias y en relación con el convenio de carreteras es meridianamente claro. Se firmó un nuevo convenio de carreteras por valor de 1200 millones de euros hasta el año 2025. Esa es la prueba más clara y más evidente de nuestro compromiso con las carreteras, con la movilidad y con Canarias. Repito: un nuevo convenio, 1200 millones de euros.

Respecto al convenio de 2006, tengo que recordar que el Gobierno anterior lo incumplió. Y, por supuesto, nosotros vamos a cumplir las sentencias judiciales, como no puede ser de otra manera.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Tiene la palabra la senadora Julios Reyes.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor secretario de Estado. Efectivamente se firmó un convenio de carreteras *in extremis*, antes de que acabara el año pasado, y como usted sabe, ya estaba acordado con el Gobierno anterior y estaba también consignado en los presupuestos. Incluso, como muestra de buena voluntad por parte del Gobierno de Canarias, se amplió el plazo para que el dinero que estaba previsto se pudiera transferir en un mayor número de años.

Pero no me tranquiliza la contestación en relación con la ejecución de la sentencia, y le diré por qué. Se lo voy a explicar con franqueza, porque desde luego existe una cierta frustración e impotencia al ver que, legislatura tras legislatura, tenemos que reivindicar lo mismo a los diferentes gobiernos de turno de España. Quiero recordar, para que les quede claro a todos los que están en esta comisión, que hay un artículo en la Constitución española que obliga a tener en cuenta el hecho insular; hay un régimen económico y fiscal, hay un estatuto de autonomía que, como saben, obliga al Gobierno de España de turno a invertir en las

infraestructuras de Canarias, como mínimo, al nivel de la media de lo que se está invirtiendo en el resto del Estado. Lo digo porque a veces se oyen algunos comentarios, y esto no es un privilegio de la Comunidad Autónoma de Canarias; si no, la Comunidad Autónoma de Canarias, que es de España, no estaría en los presupuestos del Estado en materia de inversión.

Como usted sabe, señoría, Canarias no se beneficia de las multimillonarias infraestructuras de interés general del Estado que comunican unas comunidades autónomas con otras. No aparecen los nombres de esas comunidades autónomas en esas grandes infraestructuras, pero sin duda que las inversiones, el desarrollo económico y social y el empleo que ello conlleva también les llegan a esas comunidades autónomas.

Y le digo con sinceridad que en Canarias pensamos que ya está bien de que, legislatura tras legislatura, se incumpla con Canarias; ya está bien de que, legislatura tras legislatura, tengamos que venir a pelear, a exigir lo que nos corresponde, incluso en relación con sentencias, y que lo tengamos que explicar. Porque, permítame que le diga que los gobiernos de España, el actual, y también, sobre todo, el anterior, son los que tendrían que explicar, los que tendrían que defender las particularidades de la Comunidad Autónoma de Canarias a las demás comunidades autónomas, y el porqué de unos convenios que nos obliga a estar nominados de forma finalista en los presupuestos del Estado. Y no se hace. Pero a veces en otras comunidades autónomas se recrimina que se dé un trato de favor a Canarias, bien sea el PSOE, bien sea el PP el que esté gobernando en España. Y ya está bien, señor secretario de Estado.

Y permítame que le diga que ha generado mucho malestar en Canarias que hayan ido ministros y ministras de su Gobierno y hayan dicho incluso que Canarias debe dejar atrás el papel victimista o de insolidaridad con otras comunidades autónomas. ¿Insolidaridad Canarias? ¿Cuándo no ha sido Canarias solidaria con el resto de las comunidades autónomas?

Señor secretario de Estado, solo quiero aclarar una cosa: no estamos pidiendo ni más ni menos que lo que nos corresponde por derecho. Como usted bien sabe, en los duros años de la crisis, los gobiernos anteriores del Partido Popular maltrataron a Canarias. Tuvimos que recurrir a los tribunales para defender los derechos. En aquel entonces se nos decía que no teníamos derecho porque había crisis y no había dinero, pero sí lo había, porque en otros territorios de interés político para el Partido Popular se siguió invirtiendo y se siguió incrementando incluso la inversión.

Yo espero que no pase lo mismo con el actual Gobierno del Partido Socialista, y se lo digo sinceramente, porque le he escuchado explicar muy bien y con contundencia cómo se han multiplicado —creo haberle oído decir que por 2,5— las inversiones en alguna que otra comunidad autónoma. Y nosotros tuvimos que acudir al Tribunal Supremo para defender los intereses de Canarias. Y como también sabe, las cuatro sentencias que comento obligan a la Administración General del Estado a transferir a la comunidad autónoma las cantidades comprometidas en el citado convenio, e incluso...

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando.

La señora JULIOS REYES: Termino.

Como digo, obliga incluso a incrementarlas con los intereses desde la fecha en la que se produjo la no transferencia de las cantidades.

Ahora le toca al Gobierno actual cumplir, y permítame que le diga que la situación nos está produciendo desconfianza —y concluyo, señor presidente—. Porque, como sabe, no se nos transfirió todo el dinero que estaba consignado para Canarias en los presupuestos del 2018, que ustedes se encontraron al llegar, y porque en el proyecto de presupuestos actual hemos escuchado decir a la ministra de Hacienda en diversas comparecencias públicas que se va a cumplir con el Estatuto de Autonomía de Andalucía, con el de Valencia y con el de Cataluña. Y nos parece bien; no estamos en contra de ello. Pero, ¿por qué no se le da el mismo trato a Canarias? ¿Por qué ese agravio? ¿Por qué no se cumple con el Estatuto de Autonomía? Porque en el actual proyecto de presupuestos no se cumple ni con el REF ni con el Estatuto de Autonomía de Canarias.

Nos dicen que hay un proceso de negociación. Pero, señor secretario, ¿por qué en el proyecto sí se cumple directamente con otros estatutos y no con el de Canarias?

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

La señora JULIOS REYES: Eso nos genera desconfianza y nos preocupa...

El señor PRESIDENTE: Tiene que terminar ya, señoría.

La señora JULIOS REYES: Le rogamos que se transfieran los dineros que le corresponden a Canarias por esas cuatro sentencias que he mencionado.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, la he escuchado muy atentamente, y lo que le puedo decir es que, más allá de las palabras, al final lo importante son los hechos y lo que se presupuesta, lo que se acuerda y lo que se ejecuta. Y puedo decirle que este Gobierno está cumpliendo con Canarias, porque hemos firmado un nuevo convenio —algo que parecía imposible— por 1200 millones de euros, y además, en el proyecto de presupuestos de 2019 incluimos una partida para cumplir con las sentencias en relación con el convenio anterior. Por tanto, nosotros cumplimos en el proyecto de presupuestos.

Me habla usted de que en el año 2018 no se ejecutó toda la partida de carreteras relacionada con Canarias. A nosotros nos habría gustado ejecutarla, pero no pudimos, porque si hubiéramos hecho esa transferencia, la Comunidad Autónoma de Canarias hubiera incumplido la regla de gasto, y eso le generaba un problema. A nosotros nos habría gustado cumplir hasta el último céntimo. No fue por nuestra parte ese incumplimiento.

Insisto en un nuevo convenio hacia futuro. Este Gobierno cumple, y además, en los presupuestos también tenemos una cantidad para cumplir las sentencias del Tribunal Supremo en relación con las carreteras de Canarias.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LA FECHA PREVISTA POR EL GOBIERNO PARA FINALIZAR LOS TRÁMITES PREVIOS A LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA SEGUNDA FASE DE LA REMODELACIÓN PREVISTA PARA LA CARRETERA NACIONAL N-352 DE CEUTA.

(Núm. exp. 681/003980)

AUTORES: MARTÍNEZ ARCAS, GUILLERMO (GPP) Y MOHAMED DOS SANTOS, FÁTIMA (GPP)

El señor PRESIDENTE: Vamos con la siguiente pregunta individual, la número 3980, de la senadora Fátima Mohamed Dos Santos, sobre obras en la carretera N-352 en Ceuta.

Tiene la palabra la senadora Mohamed Dos Santos.

La señora MOHAMED DOS SANTOS: Gracias, presidente.

Buenos días a todos. Bienvenido, secretario de Estado. La cuestión que le traigo hoy aquí tiene que ver con la remodelación de la carretera N-352. Se trata de un proyecto ampliamente demandado por la ciudadanía y, si me apura, le diré que, junto con la remodelación integral de la frontera del Tarajal, son obras de la máxima importancia para el futuro de mi ciudad.

La carretera N-352 es de vital importancia por varias razones. Porque conecta la frontera del Tarajal con el centro de la ciudad de Ceuta; porque es una de las principales vías transitadas por la ciudadanía para acceder a servicios tan esenciales como los que suministra el Hospital Universitario; porque es una de las principales vías que utiliza la ciudadanía para acceder a grandes barriadas, además con gran densidad de población, como es el Príncipe Felipe, Príncipe Alfonso o Loma Colmenar, y también porque, debido a su ubicación y a pesar de que no es una carretera extensa, sí es una carretera muy densa, puesto que al estar cerca de la frontera del Tarajal, el tránsito de vehículos diarios es muy numeroso. Como dato, le diré que se ha estimado una media diaria de cerca de 3500 vehículos en una extensión tan reducida y cerca de 30 000 personas. Estas y otras razones hacen necesario que esa segunda fase de esta carretera se remodele, que sea un entorno acorde con la realidad que hay allí y que se haga, además, una carretera funcional.

Como he dicho, la carretera N-352 es la primera imagen que se tiene de la ciudad cuando se entra a través de la frontera del Tarajal, y lo cierto es, secretario de Estado, que la imagen deja mucho que desear. Es una carretera obsoleta, deficiente y en tramos, inclusive, decadente. Pero aparte de lo estético, que

podría ser lo de menos, lo que más preocupa es precisamente esa falta de operatividad, ya que esta vía queda constantemente colapsada cuando el tráfico de la frontera no es fluido, y dicha situación repercute en el día a día de la ciudadanía a la hora de acceder, como le he dicho, a servicios tan esenciales como tu propia casa o el Hospital Universitario.

La remodelación de la carretera se estableció en dos fases. Una primera fase que iba desde la frontera del Tarajal hasta la zona de la Almadraba y una segunda fase que iba desde el inicio de la Almadraba hasta la zona conocida como Miramar Alto. La primera fase, que está actualmente en ejecución, se licitó por un importe de 4,5 millones de euros y, tras un problema que hubo en la adjudicación, incluso con rescisión de contratos, recientemente se han reiniciado los trabajos con la empresa Ferroviál. La segunda fase es cierto que es un poco más ambiciosa, porque en ella se resuelven problemas muy importantes, como son los de tráfico, los de las conexiones con otras barriadas, y también porque supone remodelar una parte desgraciadamente muy degradada de la ciudad, que es la Almadraba, y que supone, además, que se realicen expropiaciones para poder ampliar ese tramo y poder construir hasta cuatro carriles para evitar, precisamente, que se colapse.

Entendemos que la primera fase, señor secretario de Estado, ya está en marcha y quiero recordarle que, tras intentos de llevar el proyecto a cabo, fue el Programa operativo Feder para Ceuta 2014-2020, gestionado por el Gobierno de la ciudad y por el entonces Gobierno del Partido Popular, el que contempló en 2014 una dotación de 20 millones de euros, y en la programación prevista para el 2019 había establecido cerca de 3 millones de euros. Le comento esto porque debe saber —y creo que lo sabe— que si esos fondos no se ejecutan, al final los terminaremos perdiendo y tendremos que devolverlos.

Señor secretario de Estado, entendemos que la obra de la carretera debe ser algo prioritario y tiene que ser, además, una reforma global e integral, y eso implica la primera fase y la segunda para solucionar esos graves problemas. Por eso, le preguntamos si piensan ustedes ejecutar la segunda fase de la remodelación de la carretera N-352.

Muchas gracias.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Gracias, señoría. Efectivamente, la carretera N-352 es una arteria importantísima de Ceuta, como usted ha señalado perfectamente. Hay dos tramos, y no me detengo que en ello porque usted lo ha contado perfectamente; se la conoce muy bien. El proyecto del primero de los tramos, de la remodelación de la glorieta, se aprobó en julio de 2015; el presupuesto de adjudicación fue de 4 750 000 euros; la obras comenzaron el 9 de julio de 2017; se encuentra en ejecución, habiéndose invertido ya 1 millón de euros, y el proyecto de presupuestos para el año 2019 incluye una partida de 2,57 millones de euros para continuar con las obras, que son 4,75 millones de euros. Pensamos que es una cantidad realista y que podemos ejecutar al cien por cien.

Sobre el segundo tramo del que me habla, efectivamente, es complejo, como usted ha señalado. De hecho, desde la época de la ministra Ana Pastor se lleva hablando mucho de la actuación, pero no se ha terminado de dar una solución. La complejidad del proyecto es el motivo del retraso, como ha comentado usted en su intervención, y yo lo suscribo.

Actualmente, en el ministerio estamos en contacto con la ciudad de Ceuta coordinando la actuación, y nos gustaría, de manera inmediata, poder firmar un convenio con la ciudad para buscar una solución integral.

Este año queremos acometer ese convenio y, además, lo hemos señalado en los Presupuestos Generales del Estado del año 2019.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
Tiene la palabra la señora Mohamed Dos Santos en el turno de réplica.

La señora MOHAMED DOS SANTOS: Gracias, secretario de Estado.

Me acaba de comentar ahora que su ministerio quiere firmar un convenio con la ciudad. Tengo que decirle que esa carreta es nacional, por lo que en todo caso el convenio lo tendría que firmar con el Estado, no con la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Hay una realidad constatada, señor secretario de Estado, y es que para acometer las obras de la segunda fase de la carretera N-352 en el proyecto de presupuestos para el 2019 no aparece ni un solo euro. En el presupuesto del 2018 había una previsión de cerca de 8 millones de euros para invertir en la segunda fase de la carretera y, además, una previsión de 3 millones de euros para invertir en el 2019. Pues bien, si usted coge el presupuesto del 2019 y toda la partida económica destinada a ese tramo, verá cómo ha desaparecido y, en honor a la verdad, le diré que han puesto de manera simbólica unos 100 000 euros.

Esto puede responder a varias cuestiones: no quieren hacerlo, no lo creen prioritario o les importa bien poco que Ceuta cuente con una carretera nacional saneada, moderna, operativa y, sobre todo y ante todo, transitable. Si es así le pido de verdad, señor secretario de Estado, que se lo explique usted a los ciudadanos y ciudadanas de Ceuta.

Además, hay una realidad muy grande por encima de este presupuesto, que tiene que ver con el presupuesto, y es que la inversión en Ceuta ha descendido un 23 %. Aquí usted se ha dado golpes de pecho, y me parece perfecto, porque en la Comunidad Valenciana lo ha aumentado, pero hay una realidad constatable —y espero que usted se enfade también— y es que en Ceuta nos han quitado hasta un 23 % de inversión. Además, en su ministerio, con respecto al año 2018, la inversión ha descendido un 53 % en Ceuta. Como he dicho, entiendo que no nos ha tocado el premio gordo a la inversión y que les ha tocado a otras comunidades, pero espero que no saque pecho con la inversión en Ceuta.

Por otra parte, no nos diga que no había nada previsto para la segunda fase porque sabemos de muy buena tinta que ya había una orden de estudio realizada y, además, una prevaloración de las expropiaciones —lo he mencionado antes y usted lo sabe muy bien—, que es uno de los trámites más complejos y que lleva un tiempo. Por cierto, también había dotación presupuestaria.

En definitiva, señor secretario de Estado, esperemos que rectifiquen y que encuadren de nuevo el proyecto de la segunda fase de la carretera N-352, porque si no lo hace pasarán dos cosas: la primera, que la ciudadanía se verá perjudicada, que es la que realmente nos interesa; y, la segunda, pero no menos importante, es que se van a perder esos fondos europeos que se destinaron en el Programa operativo 2014-2020.

El señor PRESIDENTE: Vaya terminando, por favor, señoría.

La señora MOHAMED DOS SANTOS: Sí, termino ya.

Ya le anunciamos, señor secretario de Estado, que si al final se fragua la alta traición a España por parte del señor Sánchez y tenemos esos presupuestos traidores, este grupo presentará enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para que se recoja y se retome el proyecto de la segunda fase de la N-352 para Ceuta, porque lo consideramos estratégico.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Yo creo que la alta traición es la del PP con Ceuta. Esa es la alta traición porque quien tiene que explicar en Ceuta lo que ha sucedido con esta vía tan importante es el Partido Popular. Es quien tiene que explicarlo, y no el Gobierno que lleva siete meses; no, el Partido Popular, que lleva años y años diciendo que la iba a hacer, presupuestándola y sin hacer absolutamente nada. Por tanto, la traición es la del Partido Popular con Ceuta y, en consecuencia, es el Partido Popular el que tiene que explicarlo.

En cuanto al compromiso del Gobierno con la N-352, el proyecto de esta parte cuenta con un presupuesto de 4 750 000 euros. La ejecución hasta el momento ha sido de un millón de euros y nosotros hemos presupuestado dos veces y media lo que se había ejecutado; es decir, 2,6 millones de euros. Por tanto, de esa obra tan importante para Ceuta, tan importante para el Partido Popular, hasta ahora solamente se había ejecutado en un millón de euros y nosotros presupuestamos dos veces y media lo que está ejecutado. En consecuencia, el compromiso de impulsos es más que evidente.

Respecto a la segunda fase, llevan mareando la perdiz desde el año 2013 y, como he dicho anteriormente, la ministra Pastor le estuvo dando vueltas, hablando con la comunidad de Ceuta. El convenio no es un invento de este Gobierno, no, es un invento del Gobierno anterior que planteó un convenio con la ciudad de Ceuta para buscar una actuación integral en la barriada de La Almadraba. Lo que buscamos es una actuación integral de esta fase, que es lo que el Gobierno anterior trató de hacer, pero no hizo. Lo que nosotros planteamos —y hay presupuesto para ello— es firmar ese convenio y asumir, abordar y

resolver algo que el Gobierno anterior no hizo. Insisto, lo que planteó fue humo y marear la perdiz en el pasado. Ahora, lo que debe hacer el PP es explicar en Ceuta lo que no ha hecho, eso es lo que tiene que explicar el Partido Popular en Ceuta, porque no ha hecho nada. Y, en la primera fase, solo un millón de euros y nosotros vamos ejecutar 2,5 millones de euros. ¿Dónde está el poco impulso? (*Rumores*). Señor presidente... Tranquilidad, tranquilidad, sin nervios, tranquilidad. Lo que digo es, primero, que 2,5 millones de euros frente a un millón de euros, implica un compromiso con Ceuta. Y, segundo, expliquen por qué no se hizo nada durante años en la segunda parte de esa nacional.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO PIENSA EXIGIR LA OBLIGACIÓN DE HACER UNA ROTACIÓN «LOW COST» DIARIA A LAS COMPAÑÍAS QUE OPERAN EN LA LÍNEA MARÍTIMA DEL ESTRECHO COMO OBLIGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO.

(Núm. exp. 681/003979)

AUTORES: MARTÍNEZ ARCAS, GUILLERMO (GPP) Y MOHAMED DOS SANTOS, FÁTIMA (GPP)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta individual. Pregunta del senador don Guillermo Martínez Arcas, sobre la rotación de las compañías *low cost*.

Tiene la palabra el senador Martínez Arcas.

El señor MARTÍNEZ ARCAS: Muchas gracias, señor presidente.

No es el debate pero, siendo de Ceuta, le tengo que decir que marear la perdiz, efectivamente, ustedes no la marean; ustedes, directamente, se han cargado el proyecto de la N-352 y han reducido la inversión un 53 % en lo que concierne a su ministerio en Ceuta. Eso no es marear la perdiz, sino que decididamente demuestra que no tienen ningún interés por los problemas de Ceuta.

Paso a mi pregunta, que hace alusión a otro problema que ustedes también tienen abandonado, que es el del transporte marítimo.

Señor secretario de Estado, si usted quisiera venir a Ceuta en barco mañana tendría que pagar 60 euros para cruzar, ida y vuelta, los escasos 20 kilómetros que separan Algeciras de Ceuta. Si decidiese hacerlo con su propio vehículo, le costaría 180 euros. Yo creo que se puede encontrar un vuelo desde el aeropuerto de Madrid a cualquier aeropuerto peninsular por mucho menos que esos 180 euros. Una familia de cuatro miembros que quisiera venir a Ceuta con su vehículo tendría que abonar 360 euros. En definitiva, creemos que se está cercenando el derecho fundamental, consagrado en nuestra Constitución en el artículo 19, de la libertad de movimientos de los españoles en toda España.

La conexión marítima de Ceuta con la Península es el cordón umbilical para los 85 000 ceutíes que residimos allí. La alternativa para conectar, al margen del barco, es un helicóptero, que tiene escasamente 15 plazas y con unos precios que no son asequibles para la mayoría de la población. Sin ninguna duda, la bonificación que se estableció en los Presupuestos Generales del Estado, aprobados por el Gobierno de Rajoy, del 75 % para los residentes en Ceuta, supuso un gran alivio para la conectividad de los ceutíes, como lo fue para los melillenses, los baleares y los canarios, pero seguimos teniendo una evidente laguna en lo que a los no residentes concierne.

En la Ciudad Autónoma de Ceuta se considera que es viable jurídica, económica y políticamente la posibilidad de establecer en las obligaciones de servicio público para las compañías que operan en el Estrecho la necesidad de tener una rotación a precio bajo, en concreto, de 15 euros diariamente, con el objetivo de facilitar la llegada de peninsulares a nuestra ciudad. Esta no es una competencia municipal, dado que, obviamente, el órgano regulador es la Administración General del Estado; no obstante, la Ciudad Autónoma de Ceuta está estableciendo programas para bonificar la llegada de no residentes a nuestra ciudad como el que está actualmente vigente, que bonifica el billete de ida y vuelta los fines de semana en alguna compañía naviera por un importe de 16 euros. Como le digo, es una competencia estatal. Señor secretario, reconozco que no es un tema sencillo y que, efectivamente, se viene arrastrando históricamente. Por ello, le quiero preguntar si el Gobierno considera la oportunidad de establecer, entre las obligaciones de servicio público a las compañías que operan en el Estrecho, la de exigencia de una rotación diaria a precios bajos, asequibles para los no residentes.

Muchas gracias.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

El Ministerio de Fomento es favorable a cualquier medida que sea conforme con la normativa relativa a la libre prestación de servicios a los transportes marítimos y que permita garantizar una conectividad marítima efectiva para la Ciudad Autónoma de Ceuta. No obstante, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ha emitido un reciente informe —que debe usted conocer pero, si no, se lo explico en este momento—, a requerimiento de la Ciudad Autónoma de Ceuta, sobre la propuesta de la ciudad autónoma en relación con el transporte marítimo de pasajeros y vehículos en la línea Ceuta-Algeciras. En dicho informe, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia expresa una serie de dudas sobre el sistema propuesto por la ciudad autónoma, que requiere de una evaluación por parte del promotor de la medida y emite una serie de recomendaciones generales sobre el sistema actualmente vigente y en las que el Ministerio de Fomento está trabajando.

En todo caso, la necesidad de garantizar la conexión marítima de los ciudadanos de Ceuta con Algeciras es una prioridad del ministerio y, por ello, se tramitará un nuevo contrato que entrará en vigor el próximo mes de julio, con un plazo vigente de un año y en las mismas condiciones actuales, que es lo que permite la legislación actual. Todo ello sin perjuicio —y pongo el énfasis en esto— por supuesto, de que se trabaje con la ciudad de Ceuta en el análisis del informe emitido por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

El Gobierno de España va a estar muy atento a lo que termine dictaminando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y cumpliremos la legislación vigente. Por supuesto, si hay algún cambio de opinión, el Gobierno estará con ese cambio y con la legalidad.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
Senador Martínez Arcas, tiene la palabra.

El señor MARTÍNEZ ARCAS: Muchas gracias, señor presidente.

Esa es la respuesta que nos dio por escrito, señor secretario. Yo le anticipaba que era un problema que venía de antiguo, de hecho la petición que hizo la ciudad, efectivamente, iba dirigida al Gobierno anterior, al Gobierno del señor Rajoy, y se dieron importantes pasos. No se tiene que ir muy lejos, pregunte a su secretaria general de Transportes, que entonces era la jefa de gabinete de la secretaria general de Transportes anterior, la señora Librero, cuál era la posición del Gobierno sobre esta cuestión, que era claramente favorable al establecimiento de una rotación de bajo coste.

Usted no me ha respondido a la pregunta, me ha dicho que hay un informe; un informe que es manifiestamente mejorable, señor secretario de Estado, y se lo digo con toda humildad. Es un informe que no compartimos, y en derecho no siempre dos y dos son cuatro, y usted lo sabe. De hecho, la propuesta que hacía la Ciudad Autónoma de Ceuta se sustentaba en un informe jurídico que dice exactamente lo contrario de lo que dice la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que básicamente se basa en supuesta falta de información de la propuesta de la Ciudad Autónoma de Ceuta y, si hubiera habido el más mínimo interés por recabar esa información complementaria para poder sustentar el informe, se habría resuelto. Pero es que además el propio informe, lo tengo aquí delante, establece que no es vinculante. Dice: Este informe no pretende tomar una decisión acerca de las medidas a adoptar, lo que le corresponde realizar al regulador de esta materia, que son ustedes.

En consecuencia, señor secretario de Estado, creo que no va a tener dificultad, y si le hace falta se le facilitará algún informe jurídico desde la Ciudad Autónoma de Ceuta, para encontrar una solución alternativa. Es una solución que no supone coste económico a los españoles en los Presupuestos Generales del Estado y que pondría fin a un problema que los ceutíes anhelan resolver. Le invito, señor secretario, a crear de manera inmediata una mesa de trabajo conjunta con la Ciudad Autónoma de Ceuta —además, aquí no haría falta relator (*Risas*)— para que en un plazo máximo de unos tres meses pudiéramos disponer de una propuesta concreta para abaratar el coste del transporte marítimo para los no residentes a la Ciudad Autónoma de Ceuta y, en su defecto, si a los tres meses no tuvieran tal propuesta concreta, que nos acompañe en la legítima reivindicación que vamos a plantear ante las instituciones comunitarias de defensa de la competencia para que esta realidad, ya que no han sido ustedes capaces de sensibilizar

a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, se pueda afrontar y se pueda resolver este problema, que es lo que reclamamos los ceutíes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Precisamente, la que ahora es secretaria general de Transportes, a la que usted hacía referencia anteriormente, me ha dicho que lo que el Gobierno anterior indicó a la ciudad de Ceuta es que el Gobierno actuaría en función de lo que dijera la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Esto es lo que me ha transmitido y es lo que el Gobierno anterior transmitió a la ciudad de Ceuta. ¿Me está pidiendo usted que el Gobierno de España no le haga caso a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia? Nosotros vamos a estar muy abiertos a las conclusiones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y le pido que traslade a la ciudad de Ceuta que haga bien su trabajo y que demuestre que efectivamente esas son las necesidades. Repito que nosotros vamos a estar muy atentos a esas demandas porque entendemos que la conectividad con Ceuta es una prioridad, pero vamos a cumplir la normativa.

Este Gobierno quiere hablar con todos, con todos los Gobiernos autonómicos, y también con la ciudad de Ceuta para que nos plantee sus puntos de vista en relación con esta cuestión. Estamos dispuestos a hablar, por supuesto, pero también veremos lo que termina diciendo la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que es lo mismo que le dijo el Gobierno anterior a la ciudad de Ceuta, como así me lo ha transmitido la secretaria general de Transportes, que también estaba en el Gobierno anterior.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS FECHAS DE CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DURANTE LOS CIENTO PRIMEROS DÍAS DE GOBIERNO DEL PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL (PSOE), DE REUNIONES ENTRE RESPONSABLES DEL AYUNTAMIENTO DE SORIA Y DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SORIA Y EL MINISTRO O ALGÚN RESPONSABLE DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON LA NUEVA PUESTA EN SERVICIO DE UNA LÍNEA FÉRREA ENTRE SORIA Y CASTEJÓN (NAVARRA).

(Núm. exp. 681/003859)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

— PREGUNTA SOBRE LAS FECHAS DE CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DURANTE LOS CIENTO PRIMEROS DÍAS DE GOBIERNO DEL PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL (PSOE), DE REUNIONES ENTRE RESPONSABLES DEL AYUNTAMIENTO DE SORIA Y DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SORIA Y EL MINISTRO O ALGÚN RESPONSABLE DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ESTACIÓN INTERMODAL EN LA CAPITAL.

(Núm. exp. 681/003862)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

— PREGUNTA SOBRE LAS FECHAS DE CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DURANTE LOS CIENTO PRIMEROS DÍAS DE GOBIERNO DEL PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL (PSOE), DE REUNIONES ENTRE RESPONSABLES DEL AYUNTAMIENTO DE SORIA Y DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SORIA Y EL MINISTRO O ALGÚN RESPONSABLE DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON LA REMODELACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE SORIA Y TORRALBA DEL MORAL (SORIA).

(Núm. exp. 681/003893)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO CON RESPECTO A LA INCLUSIÓN EN LA REMODELACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE SORIA Y TORRALBA DEL MORAL (SORIA) DE ACTUACIONES DE CAMBIO DE TRAZADO Y OTRAS RELEVANTES QUE PERMITAN REDUCIR SIGNIFICATIVAMENTE EL TIEMPO DE VIAJE ENTRE SORIA Y MADRID.
(Núm. exp. 681/003898)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LA FECHA PREVISTA POR EL GOBIERNO PARA FINALIZAR LOS TRABAJOS DE RENOVACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE SORIA Y TORRALBA DEL MORAL (SORIA).
(Núm. exp. 681/003900)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO TIENE PREVISTO APLICAR ALGUNA MEDIDA TARIFARIA ESPECÍFICA EN LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE SORIA Y TORRALBA DEL MORAL (SORIA) CON LA INTENCIÓN DE INCREMENTAR EL NÚMERO DE USUARIOS.
(Núm. exp. 681/003901)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES PREVISTAS POR EL GOBIERNO ORIENTADAS A FINALIZAR LOS TRABAJOS DE RENOVACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE SORIA Y TORRALBA DEL MORAL (SORIA), CON INDICACIÓN EXPRESA DE LOS PLAZOS QUE SE CONTEMPLAN EN EL MINISTERIO.
(Núm. exp. 681/003916)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

El señor PRESIDENTE: El siguiente bloque está compuesto por siete preguntas que formulan tres senadores y cuyo portavoz va a ser don Tomás Cabezón Casas, sobre líneas de ferrocarril en Soria, Soria-Castejón, Soria-Torralba, y otras actuaciones de infraestructuras ferroviarias en la citada provincia. Para formular las preguntas, tiene la palabra don Tomás Cabezón.

El señor CABEZÓN CASAS: Muchas gracias, presidente. Buenos días.

Señor secretario de Estado, le rogaría que se ciñera un poco más a las preguntas, que es la responsabilidad de un secretario de Estado que viene a comparecer y no a hacer oposición sobre lo que hicieron los Gobiernos anteriores.

Voy a formular una serie de preguntas sobre el ferrocarril soriano. Sé que usted conoce la problemática de Soria porque de forma habitual ha realizado algunas visitas a la provincia, hace poco vino a la ciudad de Soria a un congreso, y decía que lo importante no son las infraestructuras sino el derecho a la movilidad. ¿Usted considera que la provincia de Soria tiene garantizado ese derecho a la movilidad con las infraestructuras que tenemos actualmente y con los presupuestos que usted ha planteado? Concretamente, en los presupuestos que ha planteado para la provincia de Soria se recoge una modernización del ferrocarril para 2019 por importe de 800 000 euros. Este importe se destinará a una línea ferroviaria convencional, la línea Soria-Torralba, una línea de 93 kilómetros que dejaron sin dotación en el año 2011, cuando usted era presidente de Sepes; es decir, que usted ya era miembro de un Gobierno socialista, y dejaron desmantelada la ejecución de la modernización de esta línea férrea.

Se destinarán 75 000 euros, una cantidad muy importante, para la línea Soria-Castejón, en este caso para una línea de alternativas, para estudiar cuáles son las posibilidades, pero creo que es el cuarto o el quinto estudio que se realiza sobre las alternativas del ferrocarril en la provincia de Soria.

También le quiero preguntar sobre la estación intermodal. Esta estación, que se prevé con un convenio a tres bandas entre la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Soria y el Ministerio de Fomento, ¿en qué situación se encuentra? ¿Cuáles son las actuaciones que se han venido realizando? ¿Cuál es el futuro que que sea una realidad?

Y si me lo permite, voy a introducir también la conexión de autobús Soria-Calatayud. Cuando ustedes llegaron al Gobierno, con el señor Zapatero, plantearon una lanzadera, que era la única esperanza que

teníamos para estar unidos a la alta velocidad, la Soria-Calatayud. Sin embargo, ahora la única posibilidad sobre la mesa para unirnos mediante transporte público con esta línea de alta velocidad es una licitación de bus, de la que se desistió en octubre del año pasado. Por ello, queremos saber cómo va ese nuevo concurso para que esta línea de autobús sea una realidad.

En los últimos meses hemos visto diferentes anuncios de compañeros suyos, senadores y diputados, así como del presidente de la diputación, en los que anunciaban 20 millones de euros para la conexión Soria-Torralba, que finalmente se han quedado en 800 000 euros. Decían que se iban a acometer mejoras en los trazados y que iba a ser una línea competitiva que iba a mejorar las prestaciones. Pues bien, hace unos días su ministerio contestaba a una pregunta parlamentaria diciendo que su Gobierno no planteaba ningún tipo de mejora del trazado Soria-Torralba. Ante toda esta información contradictoria, ante todas estas realidades, ¿cuál es el futuro de la línea Soria-Torralba? ¿Cuál es el futuro de la línea Soria-Castejón? ¿Qué quieren hacer con el ferrocarril en Soria? Tardamos tres horas en llegar de Soria a Madrid, y es la única conexión ferroviaria que tiene la provincia de Soria. Repito, tres horas, y con dos trayectos de ida y dos de vuelta, sin posibilidad de que sea competitiva con otras alternativas como el autobús y cuando el trayecto en coche es de dos horas. Parece que se quiere dar por finiquitado este tren.

También quiero saber si finalmente se van a levantar las limitaciones de velocidad, si va a haber nuevas frecuencias y si se van a eliminar los pocos servicios que quedan, pues hemos visto el desmantelamiento de las taquillas de la estación de ferrocarril de Almazán.

Estas son algunas de las preguntas que consideramos importantes, que hemos venido realizando y que nos tendría que contestar de forma clara.

Quiero decirle que siento cierta envidia, después de haberle escuchado decir que Murcia tenía un ferrocarril tercermundista —creo que lo ha calificado así y lo he apuntado—, con una inversión y una licitación de 1200 millones de euros. Qué envidia tenemos los sorianos de los murcianos, que tienen estas licitaciones de 1200 millones de euros, pues el Gobierno socialista nos relega con esos 800 000 euros.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Lo que queremos hacer en materia de infraestructuras en Soria es justo lo que no hicieron ustedes. Después de años de Gobierno, que usted me venga a mí a hablar del ferrocarril en Soria, de entrada no es creíble, evidentemente. Hay que tener rostro para que el Partido Popular venga a hablarme del problema del ferrocarril en Soria. ¿Lo dejamos en rostro? Lo dejamos en rostro, solo en rostro. Son ustedes los que han dejado ese ferrocarril en Soria, los que no han apostado por el tren convencional, pero nosotros, en siete meses, tenemos que resolver todo lo que ustedes no hicieron durante tantos años. Solamente le voy a dar algunos datos, pero uno muy importante. ¿Sabe cuánto se incrementa el presupuesto del capítulo 6 —solo del capítulo 6— del Ministerio de Fomento? Un 42 %. ¿Por cuánto se multiplica el crecimiento del capítulo 6, del Ministerio de Fomento, de la economía nominal para Soria? ¿Cuándo en la historia de los presupuestos del Partido Popular se ha incrementado el presupuesto a una tasa del 42 %? Nunca. Así dejaron el ferrocarril; así dejaron las carreteras. Así que yo le pediría —no le aconsejaría— que sea usted un poco más prudente en la crítica que le hace a este Gobierno en materia de ferrocarril porque, además, usted sabe perfectamente que no es creíble porque no invirtieron. Ahora nosotros lo que tenemos que hacer es precisamente recuperar esas inversiones.

En relación con el conjunto de preguntas que me hace, le diré que en efecto me he reunido con las autoridades de Soria en muchas ocasiones, como es mi obligación, para que haya una traducción en el presupuesto de un 42 % de incremento. Sobre la primera línea Soria-Castejón, de la que usted me hablaba, hay una partida para la elaboración de un estudio de viabilidad porque nosotros tenemos que reiniciar lo que nunca se ha iniciado. Se lo voy a explicar para que lo entienda. La movilidad tiene que ver con las infraestructuras y ustedes dejaron unas infraestructuras pésimas y una movilidad pésima. Es decir, infraestructuras igual a movilidad. Le ruego que siga mi razonamiento porque veo que está hablando con su compañera. Repito, infraestructuras igual a movilidad y, por tanto, si usted no invierte en infraestructuras, no tendrá movilidad. Como no invirtieron nada, no hay movilidad. Y lo que nosotros hemos planteado en el presupuesto es, precisamente, hacer un estudio para abrir esa línea, porque anteriormente

ustedes no fueron capaces de mover una sola traviesa. Eso es lo que vamos a hacer en esa línea. Nuestro compromiso es estudiar ese trayecto porque entendemos que el ferrocarril convencional es lo que de verdad da capilaridad a los territorios, a las provincias y a las ciudades medianas. Justamente, hay que invertir en ese ferrocarril convencional.

Respecto a la previsión de ADIF en relación con la línea Soria-Torralba, le diré que las inversiones en estos últimos años han sido de 190 000-200 000 euros, al año: de 220 000 en 2014, de 195 000 en 2015, de 212 000 en 2016 y de 121 000 en 2017. Esto es lo que se invertía en la línea de ferrocarril Soria-Torralba. Verán ustedes que son cantidades importantes que van a cambiar sustancialmente la línea. Esa es la ejecución. Pues bien, lo que tiene previsto ADIF invertir y licitar a final de este año son 20 millones de euros. Es verdad que 20 millones de euros son una cantidad modesta, pero 20 millones de euros, ¿por cuánto multiplica los 100 000 o 200 000 al año? 20 millones de euros a finales de este año.

Creo que es razonable que usted pida para su tierra, pero ha de ser más moderado a la hora de criticar a este Gobierno. Se lo aconsejo.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Tiene la palabra el senador Cabezón.

El señor CABEZÓN CASAS: Muchas gracias.

La verdad es que se la voy a devolver porque dice que este senador, recién llegado a la Cámara, tiene rostro, cuando usted y su Gobierno paralizaron en el año 2010 la inversión de la línea Soria-Torralba. Pueden presupuestar lo que quieran, pero la realidad es que no ejecutan nunca lo que presupuestan en la provincia de Soria.

Y le voy a decir más. Sus compañeros socialistas, en las ruedas de prensa, se ponen siempre delante del gráfico que le estoy mostrando, que indica lo que presupuestan en los Presupuestos Generales del Estado para Soria. Si quiere mirar el papel, verá unas torres muy altas en rojo, que representan lo que ustedes han presupuestado, pero es inversamente proporcional a lo ejecutado. Y usted, que puede tener acceso a los datos, comprobará que la ejecución del Partido Socialista en la provincia de Soria en materia de infraestructuras siempre se ha limitado a la paralización, la rescisión de contratos y la suspensión de contratos. Como hicieron, no solo en la línea Soria-Torralba sino en las infraestructuras de las que posteriormente hablará mi compañera.

Además, hay que tener todavía más rostro para decir que el presupuesto aumenta un 42 %, cuando ni tan siquiera a las proyecciones presupuestarias que recogían los presupuestos que aprobamos en 2018. Y hay que tener mucho más rostro para decir que las infraestructuras llevan a la movilidad. Que lo he entendido muy bien, de manera que no hacía falta que le mirara en ese intento de ridiculizarme. Entiendo perfectamente sus explicaciones. En cualquier caso, yo no sé si usted es consciente de quién catapultó el ferrocarril en la provincia de Soria. ¿Usted sabe quién cerró los grandes ejes de comunicación en la provincia de Soria? ¿Usted sabe quién cerró la línea Santander-Mediterráneo? ¿Usted sabe quién cerró la línea Valladolid-Ariza? ¿Si fueron los Gobiernos socialistas! ¿Qué está diciendo aquí del Partido Popular? Ustedes fueron los que pusieron la puntilla al sector ferroviario en la provincia de Soria. Así que un poco de memoria, que debería usted tener más que yo en lo que se refiere a la secretaría de Estado, porque yo era muy pequeño cuando se produjeron estos primeros cierres en los ferrocarriles sorianos.

La única línea que nos queda es la línea Soria-Madrid, y el único Gobierno que la catalogó como de obligación de servicio público fue el del Partido Popular, lo que garantiza que tengan que invertir unas cantidades mínimas para que sea suficientemente accesible para los ciudadanos de Soria.

Finalmente, quiero que me responda a lo siguiente: ¿Va a hacer caso a los estudios de alternativa previos de la línea Soria-Castejón o vamos a tener que volver a hacer nuevos estudios? ¿Va a hacer caso a lo que decían en el mes de agosto sus compañeros socialistas de que ya se había avanzado mucho en la línea Soria-Castejón? ¿Nos va a dar a conocer cuáles son los planes de futuro de la citada línea? ¿Nos va a hablar de la línea de autobús Soria-Calatayud, que es la única conexión que tenemos para poder acceder al ferrocarril? ¿Me va a hablar de la estación intermodal? ¿Me va a decir cuándo se va a redactar el proyecto de la línea Soria-Torralba? ¿Me va a decir si van a mantener los servicios mínimos, como las taquillas, en algunas de las estaciones que discurren por la línea Soria-Castejón? ¿Van a levantar los límites de velocidad de la línea Soria-Torralba?

Me hace gracia que usted, en la respuesta parlamentaria, me diga hoy que las 6000 traviesas que van a hacer en este ejercicio es lo que venía haciendo el anterior Gobierno. Es decir, que no han hecho

absolutamente nada en este tiempo, más allá de lo que venía planificado por el anterior Gobierno. No han hecho ninguna más. Ustedes mismos me lo han contestado y es la misma respuesta parlamentaria del anterior Gobierno al diputado socialista.

Yo le pediría un poco de mesura en sus expresiones y que tenga en cuenta que, en relación con el ferrocarril, los sorianos nos creemos muy pocas cosas. Solo queremos hechos, y los hechos, en este borrador de presupuestos, son 800 000 euros. El año pasado estaban presupuestados 2 millones de euros, que ustedes no han ejecutado, señor secretario. Por lo tanto, le pido responsabilidad en las declaraciones. Los sorianos queremos hechos y nos importa muy poco ese 42 % de incremento en un borrador de presupuestos, porque ¿sabe lo que pasa? Que de los gobiernos socialistas y de los presupuestos los sorianos no se creen nada, porque la realidad es que en el año 2011 suspendieron los contratos de las autovías, nos dejaron suspendidos los contratos de la Soria-Torralba y nos dejaron desplanificada toda la realidad de la Soria-Torralba.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Sobre el ferrocarril en Soria, en realidad el PP tiene que dar explicaciones de lo que ha sucedido, porque usted dice que en el año 2010 se bloqueó todo, se paró todo. ¿Y ustedes qué han hecho en este tiempo? Podrían haberlo desbloqueado, pero no desbloquearon absolutamente nada. Estaba bloqueado, ¿pero qué han desbloqueado? Le voy a poner solo un ejemplo, el de Sepes y Valcorba. Yo fui director de Sepes hace siete años y siete años después tiene que venir un Gobierno socialista a desbloquear un proyecto que lo han tenido paralizado durante siete años. ¡Pero qué incapacidad! ¡Qué daño hacia la ciudad! ¿Cómo es posible que lo hayan paralizado durante siete años? Ahora, como secretario de Estado y presidente de Sepes, voy a terminar el proyecto que nosotros iniciamos con recursos suficientes. Luego, si estaba todo bloqueado, deberían haberlo desbloqueado, y no lo hicieron.

Por tanto, yo creo que la modestia es buena consejera en política. En este caso concreto de las infraestructuras y de Soria deberían tener, y usted en particular, más modestia.

Yo lo que digo es que es un 42 % más que el año anterior; es decir, no se llega a lo que se presupuestó en el 2018, sino que es un 42 % más que lo anterior. Por consiguiente, es un compromiso que va en la buena dirección. Por supuesto, todos los desaguisados con el tren convencional no se pueden resolver en siete meses, pero frente a licitaciones, ejecuciones de 100 000 o 200 000 euros por parte de ADIF en Soria, nosotros, a final de año, vamos a licitar 20 millones de euros. ¿Le parecen insuficientes? Es razonable que le parezcan insuficientes, tanto como ciudadano de Soria como representante de Soria, pero decir que el Gobierno bloquea lo que el Partido Popular había desbloqueado, oiga, no es muy serio ni muy consistente. Ustedes no desbloquearon nada, dejaron el tren convencional muy mal, y nosotros lo que queremos ahora es precisamente invertir en el tren convencional y en material rodante. Un caso concreto es Soria con un incremento del 42 % y una licitación por parte de ADIF, este año, de 20 millones de euros.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS FECHAS DE CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DURANTE LOS CIENTO PRIMEROS DÍAS DE GOBIERNO DEL PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL (PSOE), DE REUNIONES ENTRE RESPONSABLES DEL AYUNTAMIENTO DE SORIA Y DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SORIA Y EL MINISTRO O ALGÚN RESPONSABLE DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PASARELA PEATONAL ENTRE SORIA Y EL BARRIO DE LAS CASAS.

(Núm. exp. 681/003860)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 60

- PREGUNTA SOBRE LAS FECHAS DE CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DURANTE LOS CIENTO PRIMEROS DÍAS DE GOBIERNO DEL PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL (PSOE), DE REUNIONES ENTRE RESPONSABLES DEL AYUNTAMIENTO DE SORIA Y DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SORIA Y EL MINISTRO O ALGÚN RESPONSABLE DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA PASARELA ENTRE LOS MUNICIPIOS DE SORIA Y GOLMAYO (SORIA).
(Núm. exp. 681/003885)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- PREGUNTA SOBRE LAS FECHAS DE CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DURANTE LOS CIENTO PRIMEROS DÍAS DE GOBIERNO DEL PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL (PSOE), DE REUNIONES ENTRE RESPONSABLES DEL AYUNTAMIENTO DE SORIA Y DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SORIA Y EL MINISTRO O ALGÚN RESPONSABLE DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON LA SITUACIÓN DE LAS TRAVESÍAS DE LA CAPITAL.
(Núm. exp. 681/003890)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES LLEVADAS A CABO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA PASARELA ENTRE LOS MUNICIPIOS DE GOLMAYO (SORIA) Y SORIA.
(Núm. exp. 681/003892)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

El señor PRESIDENTE: A continuación, hay cuatro preguntas agrupadas, también del senador don Tomás Cabezón, sobre travesías, pasarelas peatonales y actuaciones urbanas.

Tiene la palabra el senador Cabezón.

El señor CABEZÓN CASAS: Muchas gracias.

Voy a introducir aquí, ya que son actuaciones urbanas, también la estación intermodal, porque parece que se quiere escapar de contestar el señor secretario de Estado. A ver si ahora tengo más suerte en la respuesta.

También le voy a preguntar qué actuaciones tienen previsto realizar en las travesías de la ciudad de Soria; si considera que las travesías de la ciudad de Soria ya están transferidas al ayuntamiento o son todavía responsabilidad del Ministerio de Fomento; y qué actuaciones tiene previstas y con qué porcentaje de financiación en la pasarela entre Soria y el barrio de Las Casas. Hemos visto que en los presupuestos han introducido una partida para esa pasarela, pero, después de diferentes alegatos por parte del alcalde de Soria diciendo que las pasarelas se financian al 100 %, no sé si en este caso van a correr la misma suerte los ciudadanos de Soria que los de otras provincias a la hora de tener esa pasarela financiada al 100 %.

En cuanto a las actuaciones en travesías, somos conscientes de que en los últimos días, antes de que la vialidad invernal derivara a los trabajadores de conservación de carreteras a poner las carreteras en marcha para que no hubiera problemas con la nieve, han estado eliminando tocones de algunas de las travesías, pero no sé si se van a limitar simplemente a quitar estos tocones de algunas de las travesías o va a llevar mayor dotación presupuestaria.

Desde la máxima modestia, espero una respuesta también concreta a cada uno de los aspectos que le he preguntado.

Mi siguiente pregunta va sobre Valcorba, y como ahí también tiene mucho que contestar, no se preocupe y me vaya a introducir en este bloque también a Valcorba.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

En relación con la estación intermodal de Soria —que anteriormente no le contesté—, el 12 de septiembre de 2017 tuvo lugar una reunión entre representantes municipales del Ayuntamiento de Soria y ADIF —el alcalde de Soria y también la presidenta de ADIF estaban en ella—, en la que se acordó constituir un grupo de trabajo urbanístico entre ADIF y el Ayuntamiento de Soria. En este sentido, el mes pasado ADIF mantuvo una reunión técnica también con el ayuntamiento en la parte urbanística, en la que el ayuntamiento facilitó un dossier con estudios previos para la reordenación de los terrenos de la estación y su entorno y una posible ubicación de la estación de autobuses. Con esta propuesta inicial de reordenación de la zona, ADIF ha iniciado el procedimiento para el encargo del estudio funcional de los suelos ferroviarios de dicha estación; esta actuación debería ir acompañada de un acuerdo entre las administraciones y ser objeto de una revisión del planeamiento urbano. El ministerio, como no puede ser de otra manera, está permanentemente abierto al diálogo con el resto de administraciones, con el ayuntamiento y con la comunidad autónoma para abordar esta inversión importante. En este sentido, manifestamos nuestra voluntad, a partir de estos estudios, de acometer esas inversiones en colaboración con el resto de administraciones.

Respecto a la pasarela entre Soria y Golmayo, el Ministerio de Fomento ha acordado conceder una subvención nominativa de 200 000 euros al Ayuntamiento de Golmayo para la financiación de las obras de construcción de una pasarela peatonal sobre la carretera Soria-20 en los términos municipales de Golmayo y Soria, de la que es titular el Ayuntamiento de Golmayo, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de 2018. La subvención, además, incluye todos los contratos de servicio y gastos de asistencia técnica precisos para la redacción y aprobación del proyecto de construcción, incluidos aquellos en los que ya hubiese incurrido el Ayuntamiento de Golmayo. En este contexto, la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León oriental ya ha autorizado la solicitud del ayuntamiento para la construcción de la pasarela.

En el caso de la pasarela en el barrio de Las Casas, está previsto proceder de forma similar. Así, en el capítulo 7 de los Presupuestos Generales del Estado 2019 se incluye una partida de 200 000 euros para colaborar con el Ayuntamiento de Soria en la construcción de pasarelas en el barrio de Las Casas.

En relación con las travesías de Soria, el Ministerio de Fomento está estudiando y valorando las actuaciones que demanda el Ayuntamiento de Soria con el objetivo de alcanzar un acuerdo para la cesión de estos tramos. Por consiguiente, el Ministerio de Fomento está en condiciones de poder llegar a un acuerdo próximamente en relación con esta actuación.

Creo que estas eran las cuestiones que me había planteado su señoría.

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

El señor CABEZÓN CASAS: Muchas gracias, presidente.

Ahora ha sido mucho más concreto que en la anterior pregunta, pero simplemente quiero pedirle una aclaración sobre las travesías de la ciudad de Soria, en concreto, si usted y su ministerio consideran o no que las travesías ya están transferidas al Ayuntamiento de Soria. ¿Por qué le pregunto esto? No lo hago porque sea algo que preocupe especialmente a los ciudadanos, pero institucionalmente siempre genera ciertos problemas. En el mes de julio de 2017, el diputado Javier Antón Cacho hizo una pregunta parlamentaria al Gobierno anterior sobre la titularidad de las travesías. En aquel momento, el Ministerio de Fomento dijo que, en relación con la transmisión definitiva de las diferentes travesías de la Ciudad de Soria, ya había un convenio existente, que se firmó el 30 de mayo de 1990 por el entonces Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y el alcalde del Ayuntamiento de Soria, y que, por lo tanto, el ministerio había cumplido con la totalidad de los acuerdos y entendía que las travesías eran ya titularidad del ayuntamiento. Mi pregunta es: ¿Considera su ministerio que las travesías son municipales o siguen siendo titularidad del Ministerio de Fomento?

Muchas gracias.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, con respecto a la pregunta directa a la que usted hacía referencia inicialmente, que es a la que yo tengo que contestar aquí —pues aunque esta cuestión tiene que ver con un debate local, que me parece sumamente interesante, este secretario de Estado no va a entrar en ello—, efectivamente, se está elaborando un informe sobre la valoración de las actuaciones que pide el ayuntamiento, de tal manera que podemos decir que estamos en disposición de llegar a un acuerdo con el ayuntamiento en beneficio de los sorianos.

Esta es la pregunta que me hace y, por consiguiente, esto es lo que le contesto. Los debates locales me parecen muy interesantes, pero yo no voy a entrar en ello.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS FECHAS DE CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DURANTE LOS CIENTO PRIMEROS DÍAS DE GOBIERNO DEL PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL (PSOE), DE REUNIONES ENTRE RESPONSABLES DEL AYUNTAMIENTO DE SORIA Y DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SORIA Y EL MINISTRO O ALGÚN RESPONSABLE DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA DE NAVARRA COMPRENDIDO ENTRE SORIA Y TUDELA (NAVARRA).

(Núm. exp. 681/003861)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

— PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO REALIZAR EN EL EJERCICIO 2018 EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA A-15 COMPRENDIDO ENTRE FUENSAÚCO Y VILLAR DEL CAMPO (SORIA).

(Núm. exp. 681/003863)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

— PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO REALIZAR EN EL EJERCICIO 2018 EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DE NAVARRA COMPRENDIDO ENTRE LA VARIANTE DE ÁGREDA (SORIA) Y EL LÍMITE PROVINCIAL DE ZARAGOZA.

(Núm. exp. 681/003883)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

— PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO REALIZAR EN EL EJERCICIO 2018 EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DE NAVARRA COMPRENDIDO ENTRE VILLAR DEL CAMPO Y LA VARIANTE DE ÁGREDA (SORIA).

(Núm. exp. 681/003884)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

— PREGUNTA SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS ACTUALIZACIONES DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL EN LOS DISTINTOS TRAMOS DE LA AUTOVÍA DE NAVARRA COMPRENDIDOS ENTRE SORIA Y EL LÍMITE PROVINCIAL DE ZARAGOZA, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LAS SIGUIENTES FASES DE TRAMITACIÓN.

(Núm. exp. 681/003888)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES QUE TIENE PREVISTO REALIZAR EL GOBIERNO EN EL EJERCICIO 2018 EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DE NAVARRA COMPRENDIDO ENTRE LOS RÁBANOS Y LA MALLONA (SORIA).

(Núm. exp. 681/003889)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a continuación a otras seis preguntas agrupadas, sobre la Autovía A-15.

Para su formulación, tiene la palabra la senadora Angulo Martínez.

La señora ANGULO MARTÍNEZ: Gracias, señor presidente. Señor secretario de Estado, buenos días.

La pregunta la hago al secretario de Estado. Entiendo que el debate parlamentario es interesante y que en algunos momentos se puede usted sentir tentado de utilizar sus grandes dotes parlamentarias, pero espero que en las preguntas que le voy a formular sobre la ejecución o no ejecución y respecto a la programación presupuestaria de ciertas infraestructuras viarias de Soria, no tengamos que escuchar esos términos de ustedes y nosotros: Partido Popular y Partido Socialista. Usted es el secretario de Estado y, por lo tanto, el Gobierno de España para todos los españoles, y nosotros somos los sorianos, que estamos a la espera de que cumplan sus compromisos y de que se materialicen las infraestructuras. Ese es el ustedes y nosotros con el que yo voy a plantear estas preguntas.

Usted ha mencionado las reuniones que se han mantenido con las autoridades sorianas. Nosotros, con la mejor de las intenciones, nada más comenzar su andadura el nuevo Gobierno socialista, pedimos a su gabinete una reunión con el secretario de Estado. Es verdad que se pusieron en contacto con nosotros para decirnos que nos recibiría el secretario general de Infraestructuras —con lo que habríamos estado encantados—, pero lo cierto es que, durante estos siete meses de Gobierno socialista, no hemos tenido la oportunidad de mantener esa reunión —que entendemos hubiera sido fructífera— con los responsables del Ministerio de Fomento, al contrario que en la etapa anterior —en eso hemos salido perdiendo los sorianos—, cuando los responsables del Ministerio Fomento sí recibían a las autoridades sorianas. Entendemos que los senadores y diputados también somos autoridades —aunque seamos el Legislativo— y nos gustaría tener la oportunidad de contar con respuestas concretas directamente del ministerio. Luego lo intentamos también por escrito, pero tampoco hemos tenido mucha suerte, como salta a la vista, pues nos encontramos hoy con estas preguntas, reconvertidas en orales, porque no fueron respondidas por escrito en tiempo y forma.

No voy a preguntarle yo con la dureza con la que durante la pasada legislatura le preguntaban los parlamentarios socialistas al señor Català. En algunas comisiones recuerdo intervenciones de extraordinaria dureza por algunas preguntas que no se contestaban. No utilizaré yo esos términos, porque lo que espero son respuestas concretas y datos concretos.

Las preguntas agrupadas relativas a la A-15 lo son sobre inversiones y plazos. La autovía A-15, en el tramo entre Madrid y Soria, ya se puso en marcha. En este caso, hizo bastante el Gobierno anterior, pues conectó por primera vez con autovía la provincia de Soria y terminó su conexión con Madrid; y no solo eso, sino que pagó también lo que se debía de anteriores ejecuciones. Por lo tanto, esa parte quedó completada y, además, con dos años de adelanto sobre las previsiones que había dejado el Gobierno socialista anterior.

Ahora nos encontramos en plena ejecución de la autovía del Duero, la que conecta el este con el oeste, pero nos gustaría que en la parte que queda de la A-15, la que conecta Soria con el límite de la provincia de Navarra, imprimieran la misma agilidad y la misma celeridad con la que se hicieron los tramos entre Soria y Madrid, para que pudiéramos disponer también de la conexión con el norte de España.

En materia de inversiones, es verdad que nos han respondido en cuanto a lo que se hizo hasta el año 2011 y lo que se hizo de 2012 a 2018. Por lo tanto, ni usted ni yo vamos a tener la oportunidad de tener ese debate, pues ya han contestado ustedes en respuestas parlamentarias que si alguien desbloqueó, si alguien pagó las inversiones contempladas y si alguien invirtió las cantidades necesarias fueron los gobiernos del Partido Popular y no el anterior Gobierno del Partido Socialista, que había dejado la mitad sin hacer y, la otra mitad, sin pagar. Eso ya lo han contestado ustedes con números, y los números no mienten. Por lo tanto, como ya tenemos esos números, me gustaría que nos aportara la mayor concreción posible en cuanto a los plazos que tiene previsto el ministerio para ejecutar los diferentes tramos de la autovía A-15 y las cantidades que tiene presupuestadas —creo que son muy pequeñas, pues no suman 600 000 o 700 000 euros—. Queremos que nos diga las cantidades, los plazos y el calendario que tiene previsto el

Ministerio de Fomento y, en concreto, su secretaría de Estado, para realizar los tramos pendientes de la autovía A-15.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Angulo, quisiera hacerle dos consideraciones generales antes de contestar a sus preguntas. En primer lugar, como usted sabe, lo que prefiero siempre en el debate parlamentario es el entendimiento y no hablar de ustedes y nosotros. Creo que es mucho más útil para los ciudadanos ir a lo concreto y no estar en el otro debate. Lo que sucede, señora Angulo, es que yo respondo en función del tono y el planteamiento de cada uno de los senadores y diputados. Usted y yo nos conocemos perfectamente y su tono siempre ha sido constructivo, para aportar soluciones a los problemas de los ciudadanos e ir a lo concreto. En segundo lugar, no tengo constancia de que usted haya pedido una reunión conmigo. No tengo ningún problema en reunirme como usted. Nos hemos reunido tantas veces que ¡cómo no voy a querer reunirme con usted! No me consta lo que usted me dice, pero, desde luego, lo voy a revisar. No tengo ningún problema en reunirme con usted, como creo que sabe perfectamente.

Paso a responder a lo que de manera concreta me pregunta. Me gustaría destacar, de entrada, el compromiso de este Gobierno con la autovía de Navarra A-15. Esta autovía está en servicio desde Medinaceli hasta Soria y entre Soria y Tudela. Como usted sabe, esta autovía se encuentra dividida en siete tramos: cinco del ministerio y dos de Navarra; seis de ellos, en fase de proyecto, y uno, el que corresponde a la variante de Ágreda, en servicio.

A continuación, le detallaré la situación en la que se encuentran los tramos pendientes. El primer tramo, entre Los Rábanos y Fuensaúco, de 17,5 kilómetros, tiene un presupuesto total de 139 millones de euros. El proyecto fue aprobado en octubre de 2010 y es necesario licitar un nuevo contrato para su adecuación y actualización a la normativa vigente. No voy a entrar en detalles pero, en fin, ahí lo dejo.

Entre Fuensaúco y Tudela, tras la caducidad de la declaración de impacto medioambiental en julio de 2012, fue necesario realizar una nueva tramitación ambiental —no valoro la caducidad de la declaración medioambiental— y para ello se dividió la actuación en dos tramos: Fuensaúco-Ágreda oeste y Ágreda este-Tudela. Tras la información pública realizada, ambos expedientes se remitieron al Ministerio para la Transición Ecológica en julio de 2018 para la formulación de una nueva DIA. Así, entre Fuensaúco y Ágreda se formuló declaración de impacto medioambiental favorable en abril de 2018; en julio de este año se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el documento técnico de actualización del procedimiento de evaluación ambiental. Este tramo corresponde a dos subtramos: uno de 15,8 kilómetros, Fuensaúco-Villar del Campo, y otro, Villar del Campo-Ágreda, de 18,7 kilómetros, que actualmente se encuentra en fase de redacción del proyecto incorporando las condiciones ambientales señaladas en la DIA. Trabajamos en la previsión de realización de la información pública de los proyectos de trazado de los dos tramos a lo largo de 2019. Entre Ágreda y Tudela el itinerario se divide en tres tramos, dos de ellos se desarrollan de manera coordinada con el Gobierno de Navarra, de conformidad con lo establecido en el protocolo firmado en 2019. Actualmente se está trabajando en coordinación con el Gobierno de Navarra y el Ministerio para la Transición Ecológica para la obtención de la DIA. En este sentido, con fecha 26 de septiembre de 2018, se celebró una reunión para coordinar los trabajos de tramitación ambiental de la autovía.

En definitiva, el Ministerio de Fomento tiene con esta infraestructura un innegable y justificado compromiso; y, evidentemente, nos hemos encontrado con proyectos muy incipientes y con declaraciones de DIA caducadas.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
Senadora Angulo, tiene la palabra.

La señora ANGULO MARTÍNEZ: Gracias, señor presidente.

Señoría, no tan incipientes, porque la parte de infraestructura que se había realizado se la han encontrado pagada, lo que en Soria es muy importante, porque no siempre ha sido así —y ya hablaremos en otra pregunta de temas económicos—. En todo caso, todo lo que me ha relatado, que le agradezco, es conocido pero se hizo a lo largo de la anterior legislatura. Una vez que se retoma la posibilidad de desbloquear la A-15

en todos esos tramos, el anterior ministro de Fomento, señor De la Serna, se comprometió en un Pleno del Senado a agilizar al máximo posible la nueva tramitación para actualizar los proyectos y para lograr las nuevas declaraciones de impacto ambiental en todos esos tramos. Los senadores del Partido Popular en concreto hicimos un seguimiento en sucesivas reuniones con responsables del ministerio, y hago un inciso para decirle que le tomo la palabra, que volveremos a solicitar una reunión a la mayor brevedad posible y que colaboraremos, como hicimos con los gobiernos del Partido Popular, porque lo que nos une es conseguir que esas infraestructuras y esas autovías que llevan, en el mejor de los casos, unos pocos años de retraso —en algunos casos muchos—, sean una realidad en el menor tiempo posible. Por tanto, si hay oportunidad —porque en esta legislatura con tantos vaivenes no sé lo que vamos a durar, sobre todo el Gobierno—, pediremos esa reunión y haremos el seguimiento de esta infraestructura y de otras. Y le agradezco la oportunidad que nos brinda porque, repito, colaboraremos activamente en ese sentido. Como decía, el Partido Popular mantuvo reuniones e hizo un seguimiento con el ministerio del Gobierno anterior, y en una reunión celebrada el 20 de mayo de 2018, analizando ya la situación de los proyectos de cada uno de los tramos, estábamos ya en fase de redacción de proyectos y con la posibilidad de iniciar obras en dos tramos, en concreto, el que nos une con el límite de la provincia de Navarra y el tramo Fuensaúco-Ágreda, uno de los tramos a los que usted se ha referido. Lo que yo le pido es una concreción a futuro, porque, claro, en ese trabajo que se venía realizando, en los presupuestos de 2018 había cantidades para la redacción de los proyectos en los diferentes tramos y había también una proyección presupuestaria para el año 2019 de 16 375 000 euros, entendiendo que en dos de esos tramos ya podíamos empezar a licitar, incluso a empezar las obras.

Eso es lo que le estoy preguntado, qué posibilidad hay de que se incluyan en el año 2019 en esos presupuestos, a mi juicio irreales, pero que todavía están en fase de negociación, no hay más que ver lo que están haciendo ustedes en Cataluña; pues bien, yo voy a intentar lo mismo para Soria, y en esta reunión bilateral intentaré que usted me diga que para esos cinco o seis tramos de la autovía de Navarra a su paso por Soria que nos quedan por hacer, con 600 000 euros, dicho claramente, no hacemos nada. Es decir, que se comprometa a empezar obras —no le digo en los cinco tramos, sino en uno o en dos— con una cantidad de dinero que nos permita acometer el inicio de obras y no solo la redacción de proyectos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, repito, en este proyecto de presupuestos a Soria le ha ido bien, porque hay un incremento del 42 % —insisto en esa idea—, un incremento considerable. ¿Que podría ser mayor? Sí, pero un 42 % es un incremento importante.

Estoy de acuerdo con usted en que una cosa es lo que se presupuesta y otra es lo que se ejecuta. En este caso, en esta infraestructura se presupuestaron 8 millones de euros, pero es que se pintó, se maquilló una cantidad que luego no se podía ejecutar porque no había capacidad para ello. Usted me habla de obra, pero, claro, para que haya obra tiene que haber licitación. Por supuesto que nosotros queremos licitar, e inmediatamente que esté disponible y que se pueda hacer, lo haremos en 2019; queremos hacerlo y vamos a acelerar para licitar en 2019, pero es que la obra pública, como usted sabe, lleva un tiempo. Ustedes presupuestaron una cantidad que no pudieron ejecutar porque estaba maquillada. Nosotros hemos hecho un presupuesto mucho más realista y eso no es incompatible con licitar, y nosotros queremos licitar la obra.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SANTIUSTE Y LA VARIANTE DE BURGO DE OSMA-CIUDAD DE OSMA (SORIA) EN EL MES DE JUNIO DE 2018.

(Núm. exp. 681/003864)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 66

- PREGUNTA SOBRE EL PROCEDIMIENTO SEGUIDO Y LAS DECISIONES ADOPTADAS CON RESPECTO A LA EJECUCIÓN DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA VARIANTE DE BURGO DE OSMÁ-CIUDAD DE OSMÁ Y EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ (SORIA).
(Núm. exp. 681/003865)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES QUE TIENE PREVISTO REALIZAR EL GOBIERNO EN EL EJERCICIO 2018 EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LOS RÁBANOS Y FUENSAÚCO (SORIA).
(Núm. exp. 681/003866)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA VARIANTE DE BURGO DE OSMÁ-CIUDAD DE OSMÁ Y EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ (SORIA) EN EL MES DE DICIEMBRE DE 2011.
(Núm. exp. 681/003867)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SANTIUSTE Y LA VARIANTE DE BURGO DE OSMÁ-CIUDAD DE OSMÁ (SORIA).
(Núm. exp. 681/003868)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL CALENDARIO PREVISTO POR EL GOBIERNO PARA LA EJECUCIÓN DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA VARIANTE DE BURGO DE OSMÁ-CIUDAD DE OSMÁ Y EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ (SORIA).
(Núm. exp. 681/003869)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA VARIANTE DE BURGO DE OSMÁ-CIUDAD DE OSMÁ Y EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ (SORIA).
(Núm. exp. 681/003870)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA VARIANTE DE BURGO DE OSMÁ-CIUDAD DE OSMÁ Y SAN ESTEBAN DE GORMAZ (SORIA) EN EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003871)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ Y LA VARIANTE DE LANGA DE DUERO (SORIA) ENTRE EL AÑO 2012 Y EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003872)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 67

- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ Y LA VARIANTE DE LANGA DE DUERO (SORIA) ENTRE LOS AÑOS 2004 Y 2011.
(Núm. exp. 681/003873)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL CALENDARIO DE EJECUCIÓN PREVISTO PARA EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ Y LA VARIANTE DE LANGA DE DUERO (SORIA).
(Núm. exp. 681/003874)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SANTIUSTE Y LA VARIANTE DE BURGO DE OSMA-CIUDAD DE OSMA (SORIA) ENTRE EL AÑO 2012 Y EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003875)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ Y LA VARIANTE DE LANGA DE DUERO (SORIA) EN EL MES DE DICIEMBRE DE 2011.
(Núm. exp. 681/003876)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE BURGO DE OSMA-CIUDAD DE OSMA Y EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ (SORIA) ENTRE EL AÑO 2012 Y EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003877)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SANTIUSTE Y LA VARIANTE DE BURGO DE OSMA-CIUDAD DE OSMA (SORIA) EN EL MES DE DICIEMBRE DE 2011.
(Núm. exp. 681/003878)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ Y LA VARIANTE DE LANGA DE DUERO (SORIA) EN EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003879)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL CALENDARIO PREVISTO POR EL GOBIERNO PARA LA ADJUDICACIÓN Y REANUDACIÓN DE LAS OBRAS EN LOS TRAMOS DE LA AUTOVÍA DEL DUERO DE LAS VARIANTES DE LANGA DE DUERO (SORIA) Y ARANDA DE DUERO (BURGOS).
(Núm. exp. 681/003880)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 68

- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN LOS TRAMOS DE LA AUTOVÍA DEL DUERO DE LAS VARIANTES DE LANGA DE DUERO (SORIA) Y ARANDA DE DUERO (BURGOS) ENTRE EL AÑO 2012 Y EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003881)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ Y LA VARIANTE DE LANGA DE DUERO (SORIA).
(Núm. exp. 681/003882)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS FECHAS DE CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DURANTE LOS CIENTO PRIMEROS DÍAS DE GOBIERNO DEL PARTIDO SOCIALISTA OBRERO ESPAÑOL (PSOE), DE REUNIONES ENTRE RESPONSABLES DEL AYUNTAMIENTO DE SORIA Y DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SORIA Y EL MINISTRO O ALGÚN RESPONSABLE DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA DEL DUERO.
(Núm. exp. 681/003886)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA VARIANTE DE BURGO DE OSMÁ-CIUDAD DE OSMÁ Y EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ (SORIA) ENTRE LOS AÑOS 2004 Y 2011.
(Núm. exp. 681/003887)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LOS VERDADEROS MOTIVOS DE LA PARALIZACIÓN DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA MALLONA Y VENTA NUEVA (SORIA).
(Núm. exp. 681/003891)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SANTIUSTE Y LA VARIANTE DE BURGO DE OSMÁ-CIUDAD DE OSMÁ EN CADA UNO DE LOS EJERCICIOS COMPRENDIDOS ENTRE 2004 Y 2011.
(Núm. exp. 681/003894)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE VENTA NUEVA Y SANTIUSTE (SORIA) ENTRE EL AÑO 2012 Y EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003895)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DE REANUDACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA MALLONA Y VENTA NUEVA (SORIA).
(Núm. exp. 681/003896)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 69

- PREGUNTA SOBRE EL CALENDARIO PREVISTO POR EL GOBIERNO PARA LA EJECUCIÓN DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE VENTA NUEVA Y SANTIUSTE (SORIA).
(Núm. exp. 681/003897)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE VENTA NUEVA Y SANTIUSTE (SORIA) EN EL MES DE DICIEMBRE DE 2011.
(Núm. exp. 681/003899)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES REALIZADAS EN EL CAMBIO DE EMPRESA QUE EJECUTARÁ EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DE DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA VARIANTE DE BURGO DE OSMA-CIUDAD DE OSMA Y EL ENLACE DE SAN ESTEBAN DE GORMAZ (SORIA).
(Núm. exp. 681/003906)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE VENTA NUEVA Y SANTIUSTE (SORIA).
(Núm. exp. 681/003907)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE VENTA NUEVA Y SANTIUSTE (SORIA) EN CADA UNO DE LOS EJERCICIOS COMPRENDIDOS ENTRE 2004 Y 2011.
(Núm. exp. 681/003908)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE VENTA NUEVA Y SANTIUSTE (SORIA) EN EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003909)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DE FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA MALLONA Y VENTA NUEVA (SORIA).
(Núm. exp. 681/003910)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA MALLONA Y VENTA NUEVA (SORIA) EN EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003911)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 411

7 de febrero de 2019

Pág. 70

- PREGUNTA SOBRE EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DE OBRA EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA MALLONA Y VENTA NUEVA (SORIA) EN EL MES DE DICIEMBRE DE 2011.
(Núm. exp. 681/003912)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL CALENDARIO PREVISTO POR EL GOBIERNO PARA LA FINALIZACIÓN DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA MALLONA Y VENTA NUEVA (SORIA).
(Núm. exp. 681/003913)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA MALLONA Y VENTA NUEVA (SORIA) EN CADA UNO DE LOS EJERCICIOS COMPRENDIDOS ENTRE 2004 Y 2011.
(Núm. exp. 681/003914)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES INVERTIDAS EN EL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE LA MALLONA Y VENTA NUEVA (SORIA) EN CADA UNO DE LOS EJERCICIOS COMPRENDIDOS ENTRE 2012 Y EL MES DE JUNIO DE 2018.
(Núm. exp. 681/003915)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE EL CALENDARIO PREVISTO POR EL GOBIERNO PARA LA EJECUCIÓN DEL TRAMO DE LA AUTOVÍA DEL DUERO COMPRENDIDO ENTRE EL ENLACE DE SANTIUSTE Y LA VARIANTE DE BURGO DE OSMA-CIUDAD DE OSMA (SORIA).
(Núm. exp. 681/003917)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

El señor PRESIDENTE: Señorías, pasamos a 38 preguntas agrupadas que va a formular la senadora Angulo sobre la autovía A-11.

Tiene la palabra la senadora Angulo.

La señora ANGULO MARTÍNEZ: Gracias, señor presidente.

Seguimos hablando de autovías, y como las autovías A-11 y A-15 tienen continuidad, precisamente en los tramos Los Rábanos-Fuensaúco, yo también voy a dar continuidad a la intervención anterior del señor secretario de Estado. Le agradezco mucho su voluntad, su compromiso innegable e inequívoco, pero es que sin dinero no hay obras. Tengo aquí un titular de 2010-2011 cuando un Gobierno socialista paralizó —no digo ustedes, fue otro gobierno, pero socialista— todas las obras en las dos autovías. Unos meses después de que el ministro de Fomento, el señor Blanco, anunciara a bombo y platillo que toda la autovía del Duero iba a estar en obras en 2011 —esto fue en 2009—, nos encontramos con este otro anuncio: Sin dinero, no hay obras. Por tanto, ante la respuesta que me daba sobre la autovía A-15, le agradezco que se comprometa ya a licitar algo en 2019, si el tiempo y sus socios independistas lo permiten, pero, en todo caso, tendrá que aparecer en el presupuesto. Espero, aunque sea hablando de la autovía A-11, como están casi juntas, que el compromiso se materialice en incluir en los presupuestos una cantidad que permita licitar esas obras porque, repito, sin dinero no hay licitación, señor Saura.

En cuanto a la autovía del Duero, la pregunta es básicamente la misma. No voy a leer las cantidades, que las tenía preparadas, de las inversiones que se hicieron hasta 2011 y desde 2012 hasta 2017. Señoría, si en esos años hay una inversión importante para la provincia de Soria, señor secretario de Estado, es la autovía del Duero, pues es la que conecta y la que vertebra el este con el oeste de este país. Y no solo es importante para la provincia de Soria, es una inversión absolutamente prioritaria para España, por las

comunidades autónomas que une y también por lo que significa a nivel económico para toda España, y no solo para Castilla y León o para la provincia de Soria. Ese es el sentimiento que hemos trasladado a todos sus antecesores, independientemente de qué partido fueran. Y lo que le quiero trasladar también hoy a usted es el sentimiento de la necesidad que hay de que esa autovía cuente con el impulso necesario en presupuestos, en voluntad política, en máquinas, en personas, en recursos humanos y en lo que sea necesario, en el año 2019 y en los que siguen. En ese sentido, me preocupa una cosa, me preocupa que hayan enviado ustedes alguno de los tramos a 2021 e incluso uno a 2022. Usted me hablará —porque lo conoce bien, entiendo— de que hay dos tramos que tuvieron problemas por motivos empresariales —porque una empresa que entró en concurso y por otra empresa se suspendieron obras—, sé que me va a dar toda esa clase de explicaciones, pero yo voy a los compromisos a futuro, a cuál es el calendario a futuro. Yo quiero que me hable de plazos. Ahí sí que hay una cantidad presupuestada, creo que son 65 millones de euros, que permite abordar la infraestructura con la agilidad que nosotros queremos y necesitamos, pero sí quiero que se comprometa con la licitación nueva que hay que hacer en el tramo Langa de Duero-Aranda, donde, porque la empresa no respondía, hubo que proceder a la suspensión, y en el otro tramo, donde está pendiente de resolver el tema de la subrogación o de cesión empresarial, que es necesario para poder continuar con las obras. Quiero que se comprometa y que se moje un poco.

Había dos tramos que se podían, a nuestro juicio, haber terminado en 2018 —son dos tramos que están en una ejecución de en torno al 70 %—. Fíjese, yo soy mejor pensada, pero, en Soria, ya hay personas, malas lenguas, que intuyen que el Gobierno socialista hace lo que ya nos pasó con otros gobiernos socialistas anteriores, retrasar un poco todo para acercar el final de obra a las nuevas elecciones y así dar un poco de aire a los candidatos locales. Y eso no sería justo para los sorianos, porque cada tramo que se abre, cada 10 kilómetros que tenemos de autovía, en lugar de carretera convencional, supone eliminar un gran riesgo para los conductores, supone acortar el tiempo de viaje y supone mejorar esa movilidad a la que usted hacía referencia en su última visita a nuestra provincia.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, ya ha vuelto usted al ustedes y nosotros, y, claro, cuando entra en ese territorio, evidentemente yo tengo que responderle.

Mire, tiene más delito político bloquear cuando la situación económica es mejor que bloquear cuando vivimos una crisis económica. Es decir, usted dice que hubo un bloqueo de las inversiones en los años 2010 y 2011, estábamos en una crisis económica. Lo que no se explica es que, después de tantos años gobernando ustedes, en una situación económica mejor, con más ingresos públicos, ustedes no acometieran este tipo de inversiones y no desbloquearan este tipo de inversiones. Es que tiene mucho más delito político con su tierra. Esta es la reflexión que le hago. Yo creo que no se apostó por el tren convencional ni por invertir en las autovías necesarias en nuestro país para las ciudades medias en los años de gobierno del Partido Popular, y, efectivamente, si no inviertes en infraestructuras, para esas ciudades intermedias o medianas en cuanto a población, no hay movilidad. Esto es lo que sucedió. Entonces, tiene mucho más delito que ustedes, con más ingresos, no hayan invertido y no hayan desbloqueado.

Yo lo que creo es que usted debería apoyar estos presupuestos porque para su tierra tienen un incremento importante. Yo no la veo a usted sinceramente en esa deriva hacia la extrema derecha. No la veo en esa deriva hacia Vox. Por tanto, yo creo que debería usted apoyar estos presupuestos porque son buenos para Soria.

También quiero puntualizar una cuestión mínima sobre su intervención. Lo que ustedes hicieron fue pintar obra que luego no se puede ejecutar, porque antes de la obra tiene que venir la licitación. Entonces, la licitación es una declaración de intención de lo que vas a invertir en el futuro. Ni siquiera eso. Nosotros sí que queremos licitar este año para que haya obra, pero, claro, la licitación tiene unos plazos. ¿O la hacemos sin cumplir la norma? Hay que cumplir la norma, por tanto, licitemos para que haya obra.

En relación a la A-11, de la que usted me habla y ha expuesto perfectamente, se cura en salud y ya dice que hay una cantidad importante en el proyecto de presupuestos de 2019, 65,5 millones de euros, que muestra que, efectivamente, aquí, como consecuencia de que es posible, vamos a hacer obra.

Respecto a poner en servicio 15 kilómetros de nueva autovía en este año 2019 en los tramos La Mallona-Venta Nueva y enlace de Santiuste-variante del Burgo de Osma, le diré que continúa la ejecución

de las obras de los tres tramos de acuerdo con el programa de trabajos vigente. En el tramo Venta Nueva-enlace de Santiuste la idea es que esté en noviembre del año 2020. En el tramo variante del Burgo de Osma-enlace San Esteban de Gormaz, cuya obra se prevé relanzar este año, el plan es que esté vigente en septiembre del 2000. *(La señora Angulo Martínez y el señor Cabezón Casas: ¿Del 2000?!)*. Del año 2020 quiero decir.

Respecto al enlace de San Esteban de Gormaz-variante de Langa de Duero, la idea es que esté vigente en septiembre de 2019. Y queremos avanzar en los trámites necesarios para redactar el proyecto de terminación del tramo de la variante de Langa de Duero-variante de Aranda de Duero, y para actualizar el proyecto del tramo Los Rábanos-La Mallona.

En la provincia de Valladolid, este año licitaremos las obras de dos tramos de la A-11, Quintanilla de Arriba-Olivares de Duero y Olivares de Duero-Tudela de Duero, con una inversión prevista de 230 millones de euros para construir 35 kilómetros de nueva autovía. Asimismo está previsto iniciar la tramitación administrativa asociada a la licitación de los contratos necesarios para actualizar los proyectos de los dos tramos de la A-11 entre Castrillo de la Vega y Quintanilla de Arriba. En este punto quisiera referirme brevemente a las líneas de actuación que tenemos previstas para mejorar la seguridad vial en el enlace de la A-11 con la de VA-30 y de conexión con el polígono de San Cristóbal. Este enlace presenta problemas de capacidad y retenciones frecuentes en horas punta. A corto plazo, estamos redactando un proyecto para la construcción de un carril segregado para parte del tráfico procedente de la VA-30 como actuación de mayor calado para resolver completamente la problemática del enlace. En noviembre de 2018 se resolvió una orden de estudio para redactar el proyecto de remodelación del enlace. Ese estudio hay que concretarlo. El presupuesto de inversión implica 18 millones de euros.

Podría seguir concretando, pero, a grandes rasgos, esto es lo que quería decirle.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Señora senadora, tiene la palabra.

La señora ANGULO MARTÍNEZ: Gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, mire, no he vuelto yo al nosotros y vosotros no. Si hubiera vuelto yo a ese lenguaje, le hubiera dicho que el Partido Socialista se había comprometido a tener esta infraestructura terminada en el año 2007. Y no fue cualquiera, no fueron solo ya los dirigentes locales que tanto nos han metido, no, fueron la vicepresidenta del Gobierno del momento, la señora Fernández de la Vega; el ministro de entonces, señor Caldera; el señor Zapatero. Fueron seis o siete ministros, todo un Gobierno, en un plan especial que nunca cumplieron se comprometieron a tener esta infraestructura terminada en 2007. Y nosotros estamos hablando en 2019. Mire, hasta el año 2011 —y esta es una respuesta parlamentaria que ustedes, sí, el Gobierno de España nos dieron—, las inversiones en cada uno de los tramos fueron de 2 millones, y de 2,5 millones en el mejor de los casos. Esas fueron las inversiones anuales. Los porcentajes de ejecución estaban todos ellos en torno al 2 %, 2,3 %, en Santiuste-Burgo de Osma, hasta el 4,13 %, el más adelantado, en Burgo de Osma-San Esteban. Esos eran los porcentajes, que no llegaban al 5 % en ninguno de los tramos de la autovía del Duero. Es lo que había en 2011. ¿Y cuáles son las cifras de ejecución de los años 2012 a 2018? Pues hay un tramo por importe de 20,5 millones, otro de 18,5 millones, el de Venta Nueva-Santiuste, 25 millones aproximadamente; La Mallona-Venta Nueva en torno a los 12 millones en estos últimos cinco años. Esas son las cifras de inversión entre 2012 y 2017 que ustedes nos han facilitado.

Usted me puede decir que por qué no invirtió el Gobierno anterior —lo ha preguntado antes—. ¡Hombre!, porque había que hacer otras cosas. Había que sacar a este país de la crisis en la que estábamos y de la ruina en la que nos había dejado otro Gobierno de España. En lo que se refiere a la provincia de Soria, había que pagar 53 millones de euros que el Gobierno socialista había dejado a deber. No ustedes, repito, el Gobierno de socialista, en la provincia de Soria, en concreto, en esta autovía de la que estamos hablando, había dejado a deber hasta las expropiaciones. Hubo que pagar 18 millones de euros en expropiaciones que se habían realizado hacía —en algunos casos— tres o cuatro años. Por lo tanto, cuando fue mejorando la situación económica, lo primero que se hizo fue pagar lo que se había dejado a deber: 53 millones de euros. Segundo, hubo que terminar lo que estaba empezado, el tramo Medinaceli-Radona y el tramo Almazán-Sauquillo, que se habían dejado absolutamente empantanados, con tramos incluso de firme provisional. Esta fue la segunda parte que se hizo y que hoy permite ir a Soria por autovía, en lugar de por la carretera que teníamos. La tercera fase era empezar lo que estaba sin empezar.

Esta autovía, señor secretario de Estado, como conocerá, por la documentación y la información que tiene, se desbloquea en el presupuesto de 2015. Hubo una reunión de los parlamentarios sorianos —del Partido Popular, tengo que decirlo— con los responsables, con su antecesor, el señor Catalá, y los responsables del ministerio de Ana Pastor, a los que tengo que agradecer que se volcaran en las infraestructuras de Soria; se volcaron con esta infraestructura y el desbloqueo fue posible, eso es innegable. A usted le corresponde continuar con esta infraestructura que, créame, es un orgullo, porque, como le he dicho, es una conexión importante para toda España, no solo para la provincia de Soria o Castilla y León.

Se han invertido ya en torno a 100 millones de euros. Ustedes han presupuestado una cantidad que hace posible que continúen esas obras. Hay que continuar esas obras porque si empiezan con esas veleidades con las que ya nos obsequió otro Gobierno socialista, si este Gobierno socialista empieza con las mismas veleidades de hacer modificaciones o adquirir compromisos en unas comunidades autónomas incrementando porcentajes de inversión, como usted sabe seguro mejor que yo, habrá que restarlo de otros sitios. No volvamos a las andadas de lo que ya vivimos en 2010; por eso me refería a esas fechas.

En concreto, quiero un compromiso de fechas en las que se van a terminar las obras. Usted me habla de 2019, de 2020 y, en algunos casos, de 2021. Insisto en que, igual que se hizo por anteriores gobiernos, concretamente por el Gobierno del Partido Popular, pueden y deben imprimir toda la agilidad, toda la celeridad a esas obras, poner todos los recursos no solo económicos, sino también materiales y toda la capacidad de trabajo con el fin de que cada uno de esos tramos se puedan poner en servicio cuanto antes. Cada mes que nos ahorramos en cuanto a los plazos que pueda proponer el ministerio, es muy importante para los sorianos y para todas las personas que circulan por ahí. También es muy importante —en este caso no se ha comprometido tanto— la licitación del tramo Langa-Aranda. Solo tiene que decir que lo van a licitar ya, porque la tramitación está hecha y ha costado bastante tiempo; solo tiene que decir vamos a licitarlo, por ejemplo, este mes que está empezando, antes de que pase cualquier otra cosa, dada la inestabilidad de este Gobierno; antes de que pase otra cosa, licite ese tramo este mes, así como el tramo que está pendiente de la cesión empresarial, que son los que más dificultades tienen por cuanto que no dependen solo de dinero sino de cuestiones administrativas.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señoría, agradezco el tono de su intervención ya que no es el tono de extrema derecha del Partido Popular en este momento. Viene muy mal al conjunto del país que sus dirigentes se hayan escorado a la extrema derecha. Creo que su electorado no se ha podido escorar a la extrema derecha.

Yo creo que el Gobierno deja muy claro en estos presupuestos que esta infraestructura es una prioridad. Usted ha dicho que en los últimos siete años cogieron esta infraestructura que el Gobierno había bloqueado, que tuvieron que pagar lo que se debía. De media han invertido, no licitado, en estos siete años 23 millones de euros; de media; si es una infraestructura importante, podrían haber invertido más. En el primer año que presupuestamos, nosotros hemos destinado 75 millones de euros, exactamente 74,3 millones de euros para todas las provincias. Nosotros queremos una España integrada, no a trozos, como ustedes. Son 74,3 millones de euros para todas las provincias, porque la autovía es para todas las provincias, señoría. Por tanto, 74,3 millones de euros el primer año frente a una media de 23 millones de euros. Cuando gobierna el Partido Socialista, siempre hay un incremento importante en inversión en infraestructuras. Lo que ha pasado en la historia de la democracia española es que cuando gobierna el PSOE, sube la inversión en infraestructuras, se modernizan las infraestructuras, hay un salto en infraestructuras. Cuando gobierna el PP, cae la inversión en infraestructuras en términos absolutos, en términos relativos, en relación al PIB. Esto es lo que ha sucedido siempre en los cuarenta años. Nuevo Gobierno, 74,3 millones de euros el primer año para esta autovía, frente a 23 millones de euros de media. Esto demuestra el compromiso del Gobierno con esta autovía y este territorio.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

- PREGUNTA SOBRE LA SITUACIÓN, EN CUANTO A INFRAESTRUCTURAS DE LUZ, AGUA Y OTROS SERVICIOS, DEL POLÍGONO DE VALCORBA (SORIA) EN EL MES DE DICIEMBRE DE 2011.
(Núm. exp. 681/003902)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO TIENE INTENCIÓN DE INCORPORAR EL POLÍGONO DE VALCORBA (SORIA) A LA RED FERROVIARIA.
(Núm. exp. 681/003903)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO EN CUANTO A LAS INVERSIONES A REALIZAR Y LA GESTIÓN DE COMERCIALIZACIÓN DE LAS PARCELAS EN EL POLÍGONO DE VALCORBA (SORIA).
(Núm. exp. 681/003905)
AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a tres preguntas agrupadas sobre el polígono de Valcorba. Tiene la palabra el senador Tomás Cabezón Casas.

El señor CABEZÓN CASAS: Muchas gracias, presidente.

Voy a ver si, cambiando un poco el tono de voz, le agrado más al señor Saura y es más concreto en sus respuestas y le solivianto menos en las contestaciones.

El polígono de Valcorba ha dicho usted muy bien que lo conoce en profundidad. Yo era concejal del Ayuntamiento de Soria ya en el año 2011, cuando usted, una fría mañana, se plantó en el polígono Valcorba a rescatar un polígono privado por parte de Sepes. Cuando los socialistas hablan del rescate a la banca, se trata de salvar los depósitos de todos los españoles, pero usted fue a salvar a unos cuantos empresarios sorianos privados y a hacer un polígono semipúblico —es algo en lo que todos podemos estar de acuerdo— por iniciativa del Partido Socialista de Soria y del alcalde de la capital, que en el aquel momento le embaucó para que metiera 13 millones de euros de inyección pública en un polígono para hacerlo semipúblico. Hasta ahí no hay mucho debate. Ustedes se comprometieron a hacer un puerto seco en ese polígono, es decir, la Soria-Torralba con un pequeño acceso también al polígono Valcorba, que dista 2 kilómetros hasta la capital, reabriendo una parte de la Soria-Castejón, haciendo más competitivo el polígono de Valcorba. Fíjese, en el año 2005 se comprometieron con ese plan específico que hicieron para la provincia de Soria con todo el aparato del Gobierno, incluso la vicepresidenta del Gobierno comprometió y puso en valor su palabra diciendo que iba a ser imprescindible e iba a ser un antes y después para las infraestructuras de Soria. Le hablo de 2005, señor Saura, por tanto, todavía estuvieron unos cuantos años más en el Gobierno. La realidad es que lo único que vimos, allá por febrero o marzo de 2011, un poco antes de las elecciones, fue que usted se plantó para salvar la campaña del alcalde de la ciudad y meter 13 millones de euros Sepes más 4 millones de euros de ADIF, 17 millones de euros en total, para el polígono público de Valcorba. Unos años después, en el año 2011, vimos cómo ese polígono, que ustedes habían dicho que tenía todos los servicios, que ya se podía comercializar, no tenía ni agua suficiente para todas las parcelas que se habían construido y no había luz porque la subestación eléctrica estaba sin realizar. Incluso el teniente de alcalde, ahora presidente de la diputación, para quitar crédito a nuestras palabras, intentó hacer un apaño con una bombilla para decir que sí había luz. Pero la realidad es tozuda y hemos visto cómo hasta este año no ha habido subestación eléctrica. También se nos dijo que el saneamiento y la fibra óptica estaban ya realizadas, como le digo, en el año 2011. Usted recordará aquella visita, estaba con el alcalde de Soria, con el presidente de la Junta de Compensación, que era el promotor, y con algunos empresarios, que estaban muy contentos en aquel momento porque usted les rescató. Pues bien, yo, como soriano, también vi con entusiasmo que se desbloqueara una situación que los empresarios no iban a poder sacarla adelante por sí solos.

Unos años después vemos cómo el polígono de Valcorba ya solo está a expensas de dos negociaciones. Una es el plan de recepción parcial por el ayuntamiento, que no sé en qué negro punto de la negociación está, si ustedes ya tienen los informes necesarios del ayuntamiento con la aceptación de esa recepción parcial que la Junta de Compensación había solicitado. También quiero saber qué van a hacer con esa

conexión de una carretera que la Diputación Provincial todavía está esperando a que se la construya porque está sin construir. Supongo que ustedes, que tienen el porcentaje mayoritario de la Junta de Compensación, exigirán que esa carretera, la de Soria-Alconaba, se realice. También creo que hay que exigirles que nos digan cómo va ese plan de comercialización de esas treinta parcelas que tiene el Estado en ese polígono. Asimismo, querría saber con qué precio van a salir en ese plan de comercialización las parcelas del polígono de Valcorba, si va a ser tan competitivo como decían allá por el año 2011, que en aquel momento lo cifraron en 50 euros el metro, y cuánto ha costado en total este polígono a los españoles y a los ciudadanos de Soria.

Me gustaría hacerle una puntualización sobre la base de la anterior pregunta que me ha contestado sobre las travesías. Esto no es un debate político, sino que le hago una pregunta a usted porque es el responsable de las travesías de la ciudad de Soria, porque, según me ha contestado, acepta hacer una serie de inversiones. Esto no es un debate sobre si es de Soria o es del Estado, a mí me da igual de quién sea, pero si usted se compromete a hacer unas inversiones en esas travesías, entiendo que aceptará que es el propietario de esas travesías. A un secretario de Estado le tiene que importar cuál es su responsabilidad, cuál es su ámbito de actuación y cuál es el ámbito al que tiene que destinar prioritariamente sus fondos.

Con esto termino.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Bueno, ya he acabado de entender por qué este polígono se bloqueó con el Gobierno del Partido Popular: porque el PP de Soria estaba en contra de este polígono industrial y del desarrollo de la ciudad. Ya lo acabo de entender. Por eso se paralizó. Por eso le tenía tanta manía la dirección política de Sepes a este polígono, porque no se creía en él y porque el Partido Popular no creía en él, estaba en contra. Lo ha dicho usted en su intervención. Cuando tenga una oportunidad, reléase y verá lo que ha dicho. Estaba en contra de que la iniciativa pública pudiera colaborar con la iniciativa privada para recuperar un polígono industrial; estaban en contra de aquello. Ya entiendo por qué se paró aquello: no se quería hablar en Fomento de ese polígono. Entonces, ahora me pregunta, me pide explicaciones y me dice que hay que ir rápido, que tenemos que terminar aquello. Bueno, sí, sí, sí. Efectivamente, vamos a hacer lo que no se ha hecho en siete años porque el PP no creía en ese polígono; no creía en ese polígono.

Durante el año 2019 se prevé realizar obras, con los presupuestos de Sepes, por una cuantía aproximada de 1,5 millones de euros. En las próximas semanas, el Ayuntamiento de Soria va a recepcionarlo y va a comenzar la comercialización de las parcelas. Además, la ubicación de este polígono es importante desde el punto de vista estratégico porque permite la conexión con la antigua línea de ferrocarril Soria-Castejón. Este polígono es un argumento más para que se incluya en ese estudio de viabilidad para la recuperación de esa línea Soria-Castejón. Creo que es una oportunidad, no se debería estar en contra de este polígono. Cambien, rectifiquen, pónganse a favor de este polígono y apóyenlo porque eso es bueno para Soria, pero también es bueno para la recuperación del Soria-Castejón.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno para el senador Cabezón.
Tiene la palabra.

El señor CABEZÓN CASAS: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Saura, por mucho que intente cambiar las palabras que yo he dicho, no va a acertar ni un solo momento en que yo diga que no estoy a favor de ese polígono. Y no lo estoy porque los hechos lo demuestran, porque las votaciones que he realizado lo demuestran y porque mis declaraciones públicas lo demuestran. Entiendo que a usted este polígono le solivianta porque ha salido cuestionado con la inversión que hizo en aquel momento, cuando inyectó dinero público en un polígono privado, que ha abierto muchas páginas en los periódicos regionales en las que le cuestionaban esta actuación. Incluso en periódicos nacionales cuestionaron esta inyección que hizo usted en este polígono. Pero eso no quita que nosotros, como partido, estemos de acuerdo en este polígono. ¿Por qué? Porque no hay otra zona industrial en la ciudad de Soria, que es la capital de provincia.

Yo le he pedido que me diga por qué, si tan importante es el puerto seco de Valcorba que pasa de Soria a Castejón, desde 2005 a 2011 ni tan siquiera plantearon la reapertura de la Soria-Castejón. Yo le preguntaría por cuántas reuniones le ha pedido el alcalde de Soria con la plataforma que se constituyó para la reapertura de la Soria-Castejón si es un eje tan importante y tan dinamizador de este polígono para estas actuaciones de la plataforma. El alcalde de Soria era muy beligerante con el anterior Gobierno, y, con ustedes, no hemos vuelto a ver ni declaración pública ni privada sobre la reapertura de esta línea ni sobre ese puerto seco. Pero, señor Saura, ¿me va a decir, si ya tienen cerca el plan de comercialización, cuánto nos va a costar a los sorianos el metro para poder desarrollar y para que se puedan instalar empresas en ese polígono?

Usted me dice que no se ha hecho nada en estos siete años, pero la subestación eléctrica ahí está. Mire, yo tengo aquí una respuesta parlamentaria, del año 2018, que hizo el anterior Gobierno a parlamentarios socialistas y vienen detalladas las actuaciones que se han venido realizando en ese tiempo. Usted las debe de obviar. Usted dice que desde que se fue nada se hizo, que usted trajo los 13 millones. Un polígono que estaba al 53 % se supone que solo falta, como usted ha dicho, la recepción parcial, que se va a hacer en estas semanas, por tanto, algo se habrá venido haciendo en esos siete años. ¿O es que en estos siete meses ha hecho usted todo, cuando lo dejó en una ejecución del 53 % el año que abandonaron el Gobierno? ¿No se ha invertido nada en estos años en los que estaba al frente el Partido Popular? Es que nosotros también hemos tenido reuniones con la anterior directora de Sepes para impulsar este polígono, para que pagara dinero para esta subestación eléctrica, para acabar con todas esas denuncias que hemos tenido que ir pagando porque no poníamos el polígono en tiempo, como ustedes se comprometieron en aquellas encomiendas. ¿Se acuerdan de aquellos contratos que pasaron por el Ayuntamiento de Soria, con aquella firma del alcalde de Soria, con los que, por un minuto, el polígono fue del Ayuntamiento de Soria para que luego ustedes lo pudieran comprar? ¿Se acuerda de todas las prescripciones que llevaba ese convenio? Supongo que usted se acordará, porque lo firmó. Yo me acuerdo muy bien.

Nosotros apoyamos que este polígono se desarrolle y, por eso, durante estos años hemos hecho las gestiones necesarias para que hoy ustedes puedan firmar esta recepción parcial, incluida la licitación y el pago de la subestación eléctrica. Por eso no va a poner usted en duda el apoyo del Partido Popular de Soria a este polígono, que es el único que se puede desarrollar en la capital. Lo que sí pongo en duda es que usted tenga la voluntad de reabrir la Soria-Castejón y que sea una realidad el Puerto Seco en Valcorba. ¿Por qué? Porque desde el año 2005 lo llevan prometiendo, y ni una mala ni una buena acción, ni una buena ni una mala palabra. Eso es todo lo que usted está haciendo en el polígono de Valcorba. Le pido que agilice cuanto antes esta recepción parcial, que llame tantas veces como sea necesario al alcalde para que se la firme, que nos diga en qué va a consistir el plan de comercialización, cuánto nos va a costar a los sorianos o a los empresarios de Soria que quieran invertir en el polígono de Valcorba el metro cuadrado, y, sobre todo, cuándo un empresario va a poder comprar suelo totalmente desarrollado, con todas las garantías legales y jurídicas para obtener una licencia de obra y construir, para que los sorianos podamos empezar a crear empleo en este polígono.

Muchas gracias.

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

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

De manera breve, le diré que vamos a trabajar intensamente, que vamos a desbloquear lo que nos hemos encontrado bloqueado. Me parece paradójico que nos pidan celeridad aquellos que estuvieron desde el minuto uno en contra de este polígono, fundamentalmente, la dirección política de Sepes; repito, desde el minuto uno. Por tanto, me parece casi surrealista que nos pidan que agilicemos algo en lo que no creía el Gobierno anterior, algo que no quiso desarrollar. Vamos a trabajar de manera rápida y a desbloquear algo que empezamos hace ya muchos años y en lo que no se creyó, desgraciadamente. Por tanto, bienvenidos al polígono de Valcorba.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

- PREGUNTA SOBRE EL GRADO DE EJECUCIÓN Y EL IMPORTE DE LAS INVERSIONES REALES EJECUTADAS O EN FASE DE EJECUCIÓN, A 15 DE SEPTIEMBRE DE 2018, POR PARTE DEL MINISTERIO DE FOMENTO CON CARGO A LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018 CORRESPONDIENTES A LA PROVINCIA DE SORIA.

(Núm. exp. 681/003904)

AUTORES: ANGULO MARTÍNEZ, MARÍA DEL MAR (GPP); CABEZÓN CASAS, TOMÁS (GPP); Y MARTÍNEZ MARTÍNEZ, GERARDO (GPP)

El señor PRESIDENTE: Pregunta sobre ejecución presupuestaria de la senadora Angulo Martínez. Tiene la palabra.

La señora ANGULO MARTÍNEZ: Gracias, señor presidente.

Básicamente, las inversiones contempladas en el presupuesto de 2018 alcanzan los 68 860 850 euros, sumando las del Ministerio de Fomento, Adif y Seipsa. Tenemos una información parcial que dice que, a 31 de agosto de 2018, se habían ejecutado 23,44 millones de euros del presupuesto del ministerio y, aproximadamente, 320 000 euros de la entidad pública. Entonces, queremos que nos diga exactamente cuál es el grado de ejecución del presupuesto de 2018 y, por lo tanto, el grado de cumplimiento de los compromisos presupuestarios.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

La ejecución del año 2018 todavía no la tenemos, ni oficial ni oficiosamente, porque no está cerrado administrativamente el año. Sí que le puedo hablar de las ejecuciones de años anteriores; puedo decirle que eran ejecuciones bajas, que no solamente se presupuestaba poco, sino que se ejecutaba poco. En todo caso, cuando tengamos los datos de ejecución, se los trasladaremos.

Hablando de carreteras, de la autovía A-11, por ejemplo, en la provincia de Soria, puedo decirle que el Gobierno anterior, entre los años 2012 y 2017, invirtió un total de 69 millones de euros, lo que supone una media de inversión de 11 millones de euros; un dato que dejó ahí. Y cuando tengamos la ejecución de 2018 se la haremos llegar.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.
Turno de réplica para la senadora Angulo.

La señora ANGULO MARTÍNEZ: Gracias, señor presidente.

Hemos hablado ya de la autovía del Duero. Creo que he sido yo la que le he explicado, aunque lo sabe, que el primer presupuesto en el que aparecen cantidades consignadas en los diferentes tramos de la autovía del Duero es el del año 2015. Por tanto, permítame que le diga, ya que usted es doctor en economía de los de verdad, incuestionado, que se ha usado la técnica del punto gordo, que se ha dividido entre los siete años para sacar una media que no corresponde ni mucho menos a la realidad política que vivimos.

Le he contado que en los años anteriores hubo que pagar, y eso es algo que saben bien muchas personas en Soria, por lo que agradecerán el rigor, la precisión y, sobre todo, la veracidad y la sinceridad en este debate. Sabe muy bien que en esos años estuvieron gestionándose, tramitándose y cobrando las expropiaciones que el Gobierno socialista había dejado a deber. También sabe, si me permite decírselo, que la cantidad que han presupuestado para 2019 —dos millones en 2018 y cuatro en 2019— corresponde al tramo Sauquillo-Radona, en la A-15, entre Soria y Madrid; un tramo que ha habido prácticamente que rehacer; porque no sé cómo se adjudicó ni cómo se ejecutó ni cómo el ministerio fue capaz de recepcionar esas obras. No estaban entonces ustedes, pero sí el señor Blanco, del PSOE, pero no de este Gobierno. Fue, desde luego, una obra que se inauguró deprisa y corriendo para llegar a las elecciones de diciembre de 2010, y con las prisas ha habido que rehacer un tramo de 12 o 13 kilómetros prácticamente por completo. Pero, desde luego, atribuirse ahora, por ese incremento del 43 % de los presupuestos, unos cuantos

millones para volver a hacer de nuevo un tramo que ya se hizo, para arreglar la chapuza que hizo otro Gobierno socialista, no es para sentirse orgulloso.

Por eso, vamos a recuperar no solo el sosiego, sino la veracidad de los datos, la precisión, para saber de qué estamos hablando. Porque decir que se hizo muy poco o que no se hizo nada no se corresponde con la realidad. Además, señor secretario de Estado, tenemos las respuestas parlamentarias, año por año. Estamos hablando de unos tramos en la autovía del Duero para los que se habían presupuestado dos millones en un total de cinco años, y, en cambio, ha habido algunos en los que se ha invertido en un solo año 13 millones de euros. Esta es una realidad numérica que se corresponde con la realidad real, y que todos tenemos oportunidad de comprobar cuando circulamos por allí. Por tanto, le invito a que cuando vaya a Soria, en vez de ir por la autopista Madrid-Soria, que, como habrá comprado, la terminó el gobierno del Partido Popular, vaya desde Valladolid por la A-11. Comprobará así el estado de cada uno de los tramos, y tendrá la oportunidad de ver lo que se ha avanzado, porque las obras no estaban ni empezadas en el año 2011.

Por tanto, ese debate sobra; como sobran también un par de alusiones que no quiero dejar pasar, sobre la extrema derecha. A mí me puede ver perfectamente identificada con mis dirigentes; yo estoy encantada de estar en un partido político que, lejos de la extrema derecha, está defendiendo los intereses generales de España: los de Murcia, los de Soria, los de Galicia y los de toda España, que está defendiendo esa equidad que yo estoy segura de que usted personalmente también defiende. Probablemente, esté usted más lejos de ese sanchismo traidor con España que yo de los dirigentes de mi partido. Estoy convencida y segura de ello.

Ya sé que no es el tema que nos ocupa o sí lo es, porque defender los intereses generales de España en este momento es muy importante, ya que estamos hablando de los dineros que corresponden a cada uno de los territorios y, por tanto, de cómo pueden acceder a los servicios y a las infraestructuras cada uno de los ciudadanos de España. Por tanto, no es un debate ajeno. Usted ha hecho un comentario personal, y yo, admitida y respondida la broma, si me permite la expresión, quiero decirle que estoy convencida de que usted, personalmente, cree en la igualdad de todos los españoles. Por eso, no es creíble que diga que el presupuesto para infraestructuras para el año 2019 en Soria se ha incrementado un 43 %, porque aparecen cantidades que son para rehacer lo que se hizo mal en otros momentos. Pero incluso salvando eso, ese 43 % no es real, porque no se trata solo de porcentajes, sino de que las cantidades sean las necesarias para continuar con las infraestructuras. Y como digo, eso ya no es real desde el momento en que el presidente del Gobierno, de un Gobierno del que usted forma parte, se ha reunido de forma bilateral con el responsable de una comunidad autónoma, el señor Torra, y desde el momento en que la ministra de Hacienda le ha comprometido un 18 % de las inversiones a Cataluña cuando el porcentaje en el borrador de presupuestos estaba en el 13 %. Usted, que es doctor en Economía de los de verdad, sabe muy bien que si en un sitio aumentamos, en otro quitamos. Por tanto, nos tendrá que decir de dónde van a sacar ese 5 %, en qué se aumenta la inversión en Cataluña, y de dónde lo van a restar, porque, si no, ya nos estará engañando a todos los que estamos aquí, en esta comparecencia, seamos de cualquier sitio de España.

Le agradecería, asimismo, que, como estamos en este momento importante en el que hay tantísima incertidumbre, nos dijera cómo quedaría ese presupuesto después de las negociaciones. Y voy a hacer un inciso, porque usted es muy optimista y lleva diciendo a lo largo de toda la mañana que van a licitar..., que van a hacer..., pues le vuelvo a decir que van a hacer todo eso con el permiso de sus socios independentistas, que efectivamente les están reclamando traicionar a España. Y por el momento parece que ustedes están en eso, aunque tampoco tienen ninguna garantía de que, ni traicionando a España, vayan a conseguir que les aprueben el presupuesto.

Así que usted tiene que decirnos, insisto, incluso con ese optimismo, con las cifras que nos ha dado usted del presupuesto, cómo quedaría este después de las últimas negociaciones del presidente y de la ministra de Hacienda, si es que las conoce, porque a lo menor ni siquiera las conoce. Pero también le diré que estando en el Gobierno hemos mantenido debates económicos, y vuelvo a decir que estoy convencida de que a usted le gustaría poder aplicar un criterio racional y de prioridades en las infraestructuras.

El señor PRESIDENTE: Señoría, tiene que terminar.

La señora ANGULO MARTÍNEZ: Termino.

Pero eso se lo están desbaratando, y al final juega el presidente o juega la ministra de Hacienda, y el que paga, el que aparece en los titulares, en titulares como «sin dinero no hay obras», es el secretario de Estado de Infraestructuras; y eso queda para la historia.

Por tanto, en los momentos en los que estamos sí que le agradecería que nos explicara cuáles de esos compromisos está usted hoy en condiciones de asumir.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Saura García): Gracias, señor presidente.

Sobre sus comentarios haré dos consideraciones. La primera es que el mejor camino para la convivencia en nuestro país es tener en cuenta que los catalanes también son españoles. Esto es lo importante.

Y lo que no se puede hacer, como han hecho ustedes desde el minuto uno, de tal manera que ya en Cataluña ni existen, es no tener en cuenta para el futuro de nuestro país que los catalanes también son españoles y que también hay que invertir en Cataluña. Hay que invertir en todos los lugares de nuestro país, y también en Cataluña, porque son españoles. Esto es importante.

Y su juego, porque están compitiendo con la extrema derecha y tienen un problema electoral de primera magnitud, no le interesa a España, si pensamos en su futuro, ni a la convivencia de los españoles. Y permítame que se lo diga, porque nos conocemos; su juego es un problema para el futuro de España; sí, su juego cortoplacista de competir y arañar votos para que Vox no crezca. Ese es un camino erróneo para el futuro de España. Los catalanes también son españoles.

Pero es que en el caso de Soria el presupuesto crece un 42 % y en carreteras crece un 40 %. Es decir, como le decía antes, la economía va a crecer en términos nominales un 4 %. Repito, es un 42 %, y en el caso de las carreteras, un 40 %, y aquí estamos hablando solo del capítulo 6. No hablamos de Sepes, no hablamos del Plan de vivienda... Hay cuestiones que no están en este capítulo, sino en otros. Así que, como digo, el capítulo 6 crece en conjunto un 42 %, y yo creo que es un paso positivo. ¿Que es insuficiente para Soria? No me cabe la menor duda, y hace usted bien en demandar más inversiones para Soria; es legítimo que lo haga, pero, insisto, es un presupuesto donde se empieza a hacer justicia con Soria. Pero, sobre todo, no utilicen ustedes un discurso peligroso para el futuro de España. Todos los que vivimos en nuestro país formamos parte de él: los murcianos, los de Soria y también los de Barcelona, los de Gerona, los de Tarragona y los de Lleida. Todos son españoles, y por tanto, todos necesitan también del presupuesto público. No utilicen la política, no utilicen el cortoplacismo para dividir más a los españoles.

Gracias, señor presidente. Buenas tardes.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señor secretario de Estado, y gracias también por su presencia. Ha sido una comisión extensa.

Muchísimas gracias también a todos ustedes.

Se levanta la sesión.

Eran las trece horas y cuarenta y cinco minutos.