



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 414

13 de febrero de 2019

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el miércoles, 13 de febrero de 2019

ORDEN DEL DÍA

Debatir

- **Moción por la que se insta al Gobierno a la realización de actuaciones de mejora en la carretera nacional N-230.**
(Núm. exp. 661/000612)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
- **Moción por la que se insta al Gobierno a ejecutar en su totalidad determinadas inversiones previstas en el presupuesto del Ministerio de Fomento para la provincia de Huesca.**
(Núm. exp. 661/001122)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- **Moción por la que se insta al Gobierno al impulso de la intermodalidad de la bicicleta y el tren.**
(Núm. exp. 661/001143)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA
- **Moción por la que se insta al Gobierno a la aprobación del convenio acordado en la Sociedad Gijón al Norte para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Gijón (Asturias).**
(Núm. exp. 661/001157)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- **Moción por la que se insta al Gobierno a llevar a cabo la licitación, adjudicación y desarrollo de la infraestructura viaria del arco noroeste de Murcia y el eje este-oeste de Alicante/Alacant y Murcia.**
(Núm. exp. 661/001206)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- **Moción por la que se insta al Gobierno a que el Ministerio de Fomento proceda a la solución de los ruidos producidos por el tráfico de la autovía A-8 a su paso por Nueva, en Llanes (Asturias).**
(Núm. exp. 661/001228)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 414

13 de febrero de 2019

Pág. 2

- **Moción por la que se insta al Gobierno al cumplimiento de los compromisos de inversiones en la red de comunicaciones de la comarca del Bages, en Cataluña.**
(Núm. exp. 661/001316)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO NACIONALISTA PARTIT DEMÒCRATA (PDeCAT-CDC) - AGRUPACIÓN HERREÑA INDEPENDIENTE-COALICIÓN CANARIA (AHI/CC-PNC)

 - **Moción por la que se insta al Gobierno a la aprobación del Plan de prestación del servicio postal universal y su contrato regulador.**
(Núm. exp. 661/001333)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
-

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 414

13 de febrero de 2019

Pág. 3

Se abre la sesión a las once horas y cuarenta minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías. Se abre la sesión.

En primer lugar vamos a proceder a la aprobación del acta de la sesión del 7 de febrero del 2019. ¿Se puede aprobar por asentimiento? (*Asentimiento*). Queda aprobada.

Vamos con el debate de las mociones. De acuerdo con lo que hemos hablado en Mesa y portavoces, el tiempo previsto para las intervenciones será: para la exposición de la moción, siete minutos; para las enmiendas, tres; para la contestación de las enmiendas, otros tres; y para el turno de portavoces, otros tres.

DEBATIR

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA REALIZACIÓN DE ACTUACIONES DE MEJORA EN LA CARRETERA NACIONAL N-230.

(Núm. exp. 661/000612)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Primera moción, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, por la que se insta al Gobierno a la realización de actuaciones de mejora en la carretera nacional N-230.

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

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora Azamar.

La señora AZAMAR CAPDEVILA: Gracias, presidente.

Buenos días, la N-230 es una carretera estatal que une la ciudad de Lleida con la frontera francesa en la Val d' Aran y que cuenta con 187 kilómetros de longitud. Esta carretera pasa por las comarcas aragonesas de la Litera y la Ribagorza y por las catalanas del Segrià, l'Alta Ribagorça y la Vall d' Arán siguiendo el curso del río Noguera Ribagorzana.

Es un eje fundamental para las relaciones entre Cataluña y Aragón, así como para las relaciones comerciales entre Lleida y Francia, ya que es uno de los pocos ejes que atraviesa el Pirineo central. Tiene un trazado sinuoso y sujeto a las condiciones climáticas; unas circunstancias que condicionan su trazado y, muy especialmente, su conservación.

Hoy por hoy se deteriora y, sobre todo, la falta de seguridad para los usuarios de la vía se hace más evidente que nunca, pues esta es una de las carreteras más peligrosas del Estado, ya que 142 kilómetros de sus 187 son puntos muy peligrosos. Se incumplen compromisos, se ha retrasado la redacción de proyectos en diferentes tramos, pero, encima, se han realizado pocas licitaciones y aún menos ejecuciones, con lo que la mayor parte de la carretera presenta deficiencias, y ahora seguimos esperando que se resuelvan las alegaciones presentadas al último estudio informativo. Y a pesar de algunas mejoras puntuales, el incremento de tráfico, sobre todo del pesado, por la N-230 resulta inasumible por las travesías urbanas de los municipios por los que pasa, así como por algunos de los tramos estrechos y llenos de túneles. Igualmente, los puntos negros y acumulación de accidentes en esta carretera requieren actuaciones inmediatas para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía y, les vuelvo a recordar, esta vía sigue siendo una de las más peligrosas del Estado y, vuelvo a recordar, que de sus 187 kilómetros, 142 son peligrosos. Y es por esto que, como demanda histórica de la población afectada, presentamos esta moción para pedir una rápida e inmediata actuación para garantizar la seguridad de los usuarios de esta vía.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Para la defensa del enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Nasarre.

La señora NASARRE OLIVA: Gracias, señor presidente.

Estamos debatiendo una moción relativa a las actuaciones de mejora en la carretera N-230.

Por parte de mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, presentamos esta enmienda a su moción porque incurre en contradicciones muy claras en algunos aspectos, determinados y fundamentales, ya que se refieren al marco competencial. Como ejemplo, normativas de circulación, alcoholemia y descansos que corresponden a Tráfico, servicio transferido al Servei Català de Trànsit del Govern de la Generalitat, su Gobierno, señoría.

Estando de acuerdo con el alto índice de siniestralidad, con la necesidad de mejoras y estando de acuerdo con que es claro nuestro compromiso con los territorios que tienen mayores dificultades de acceso, presentamos una enmienda para instar al Gobierno a continuar trabajando; llevamos ocho meses en el Gobierno trabajando en actuaciones y en los estudios informativos pertinentes para el acondicionamiento de la N-230 con un objetivo firme y claro: mejorar la carretera, así como continuar desarrollando actuaciones de conservación para mantener la carretera en unas condiciones adecuadas de seguridad.

Desde las competencias pertinentes, como he dicho, por parte del Gobierno, desde la responsabilidad del Grupo Parlamentario Socialista que da soporte a este Gobierno, presentamos esta enmienda que creemos garantiza los dos principales problemas que tiene esta carretera nacional a la que nos referimos en la moción, los problemas de acondicionamiento y seguridad fundamentales para el desarrollo del territorio y de sus vecinos, siempre dentro del marco competencial, con voluntad de trabajo para sacar adelante los estudios informativos necesarios para la mejora y la adecuación, pertinente y consensuada, en pro de lo mejor para los vecinos de la zona y su desarrollo con garantías de seguridad.

Por lo tanto, planteamos la necesidad de continuar trabajando en la N-230 con los estudios, mejoras, actuaciones y garantía de seguridad a través de esta enmienda que les proponemos para apoyar su moción de mejora de la N-230.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para expresar la aceptación o rechazo de la enmienda.

Tiene la palabra la senadora Azamar.

La señora AZAMAR CAPDEVILA: Gracias, presidente.

Llevan años trabajando en estos estudios informativos, pero sin hacer nada efectivo para que esta carretera deje de ser una de las más peligrosas, y el territorio y la población lo que demandan son actuaciones efectivas y hechos. Por ello, mi grupo no va a aceptar esta enmienda.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

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

La senadora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Intervengo solamente para manifestar nuestro apoyo a la moción de Esquerra.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, tiene la palabra la senadora doña Marta Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, presidente.

Quiero agradecer a Esquerra Republicana la presentación de esta moción, que creo es fundamental. El problema que tenemos en Cataluña, desde el punto de vista de la ejecución de las inversiones del Estado que a veces afectan a temas de seguridad vial, es muy grave. Se presentan siempre mociones en esta línea y por ello les agradezco su iniciativa.

Nosotros vamos a votar favorablemente. Creo que, una vez por todas, el ministerio tiene que afrontar el problema endémico de la falta de efectividad de las inversiones y del nivel de ejecución. No es solo prometer estudios sino también cumplir, y esto no se está produciendo.

Nosotros vamos a dar nuestro apoyo a esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Egun on, buenos días a todos y a todas. Intervengo para manifestar únicamente el sentido del voto de mi grupo que será el de abstención.

Eskerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora AZAMAR CAPDEVILA: Gracias, presidente.

Más que nada, quiero agradecer los apoyos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, presidente.

Quiero agradecer la presentación de la moción a Esquerra Republicana. Hemos discutido ya sobre esta cuestión anteriormente. La N-230 muestra una siniestralidad demasiado alta como para no estar acometiendo actuaciones en todos los frentes posibles. Esta carretera, que transcurre por comarcas tanto catalanas como aragonesas, es una de las señaladas entre aquellas con mayor número de accidentes y puntos negros y la pervivencia de los mismos durante tantos años es una vergüenza. Esta carretera sufre un importante deterioro.

Todos los alcaldes y la sociedad civil de la zona afectada vienen reclamando la adecuación de una carretera en la que el tráfico de vehículos pesados, además, es muy intensivo, con lo que eso supone para el firme y para la seguridad vial. La actuación sobre el firme de esos pasos urbanos o conurbanos y la inversión son más que necesarias. Asimismo, las medidas que propone la moción nos parecen adecuadas para atajar un problema que la carretera N-230 lleva arrastrando desde hace demasiado tiempo.

Por nuestra parte, tratando de aportar una solución, optamos por enmendar los presupuestos para poner inversión justamente en esta cuestión.

Obviamente, nosotros vamos a votar a favor.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora NASARRE OLIVA: Gracias, presidente.

Como decía, debatimos en esta moción que comento un texto para la mejora de la carretera N-230, debido a la necesidad de mejoras tanto en la adecuación, como en la seguridad debido a la alta siniestralidad.

El debate en torno a esta carretera lleva dándose, como decía, señoría, desde hace años. Por lo tanto, desde mi grupo, desde el Grupo Socialista, creemos que los debates efectivamente deben pasar a las actuaciones y a los hechos siempre desde la implicación y participación en el territorio, ya que la escucha de las necesidades es fundamental.

En la moción planteada, si vemos sus puntos, en primer lugar, nos remite a los puntos negros y rápidas actuaciones, cuando actualmente la señalización de los tramos de concentración de accidentes está conforme a la normativa vigente, habiéndose actuado en los mismos desde su identificación con el fin de mejorar su seguridad. Por supuesto, se seguirá actuando conforme a la necesidad.

En el siguiente punto, como ya he comentado en mi turno de enmienda, se contradicen, ya que este marco competencial corresponde a la Generalitat de Cataluña y debería exigirles tanto gestión como actuación en sus competencias; gobernar en su comunidad, señorías, y para sus necesidades.

Con respecto al firme y a los desperfectos, se actúa dentro de los contratos de conservación integral, dentro de la red de carreteras del Estado con carácter periódico y ordinario, así como extraordinariamente según los índices de siniestralidad, tráfico pesado e intensidad; en definitiva, según necesidades se actúa con carácter extraordinario.

El plan que demanda esta moción, les recuerdo que actualmente está redactando dos estudios informativos pertinentes administrativamente, uno sometido a información pública en el BOE del 18 de enero del 2018, acondicionamiento de la carretera N-230, tramo Sopeira, Boca Sur, Túnel de Viella, provincia de Huesca y de Lleida, y el otro estudio del 3 de marzo del 2018, Sopeira a Francia, Boca Norte, Viella frontera con Francia.

Actualmente se están estudiando las alegaciones. En definitiva, el objetivo es mejorar la seguridad de la carretera eliminando puntos conflictivos, reordenado accesos y mejorando intersecciones.

Señorías, hablamos de la N-230, de una carretera, pero metafóricamente vamos más allá, ya que una carretera es desarrollo, es comunicación, es unión de territorios: Huesca, Lleida, Aragón, Cataluña,

España, Francia. No hablemos metafóricamente, reflexionemos sobre esta unión, hagámosla realidad. Mejorar una carretera es mejorar en comunicación, es desarrollo y es mejorar convivencia. No lo dejemos en metáforas, piensen en las personas y no en los procesos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra la senadora Molina.

La señora MOLINA CIUDAD: Gracias, señor presidente.

No es la primera vez que esta moción se presenta a debate en el Senado o en el Congreso, y la realidad es que la N-230 siempre ha sido una prioridad para este grupo parlamentario, para el Partido Popular, teniendo conocimiento de que es una vía fundamental para las demarcaciones de Lleida y Huesca, y de forma especial, para la actividad económica y comercial de estas zonas. Así quedó patente el año pasado con el Gobierno de Mariano Rajoy asignando 13 millones para el tramo Lleida-Rosselló o los más de 85 millones destinados y que afectaban a la N-230 a su paso por la provincia de Huesca.

Hay que decir también que esa apuesta del Partido Popular era una realidad, porque el año pasado ya se realizaron estudios informativos y salió a información pública en el mes de marzo, con la previsión, como he dicho, de invertir 85 millones de euros en el túnel de Viella y la frontera francesa. Además, mientras gobernaba el Partido Popular se hicieron intervenciones en la N-230, especialmente en los puntos más conflictivos y de concentración de accidentes y son algunos ejemplos llevados a cabo por este grupo político. Y, es más, es cierto que hay que hacer hincapié en que estos proyectos y actuaciones en la N-230 comienzan con un Gobierno del Partido Popular, concretamente con el señor Aznar, y también es cierto que llegado el Gobierno del Partido Socialista, con Rodríguez Zapatero como presidente, se paralizan todas las inversiones y las propuestas y actuaciones que estaban previstas para la N-230, y vuelve a ser el Gobierno de Mariano Rajoy, otra vez el Partido Popular, el que tiene que desbloquear toda esta paralización de inversiones.

Quiero recordar al Partido Socialista que parece que ha cambiado su sentido del voto o su interés en este caso concreto en apenas año y medio, ya que una moción muy similar se llevó al Congreso, concretamente el 10 de mayo de 2017, a la cual votaron a favor —también lo hizo el Partido Popular, por si les queda alguna duda—. Y entonces una compañera suya hizo la siguiente declaración: El Grupo Socialista apoya la moción por el interés general y el interés local de una zona con amplias necesidades, ya que las infraestructuras son asentamiento de población, desarrollo turístico, sinergias, comunicaciones y desarrollo empresarial, tan necesarias para nuestros territorios. También nos parece que el acuerdo es un poco pobre pero, como digo, lo vamos a apoyar. Y decía también: El Gobierno del Partido Popular debe dejarse de dotaciones insuficientes. Señorías, no sé si para el Partido Socialista serán suficientes o insuficientes las partidas que destina, pero lo cierto es que cuando llegaron al Gobierno paralizaron estas inversiones.

Y si tenemos que analizar su presupuesto —en caso de aprobarse, porque no sabemos si se va a aprobar o no—, su compañera decía que las dotaciones del presupuesto del Partido Popular eran insuficientes, solamente había que sacar adelante 11 kilómetros en el tramo túnel de Viella-Aubèrt, para lo que se destinó 1 millón de euros, mientras que el Partido Socialista actualmente contempla aplicar 34 000 euros. Pero, además, en la N-230, Sopeira-Boca Sur-Túnel de Viella, el Partido Popular tenía presupuestado 900 000 euros y el Partido Socialista lleva ahora 35 000. Es decir, creemos que los intereses políticos del Partido Socialista están por encima de la sociedad española.

Y concluyo diciendo que vemos que es un Gobierno agotado, que pierde credibilidad a medida que pasan los meses y que desconoce la realidad de las zonas rurales especialmente; parece que a su presidente le gustan más las vías aéreas que visitar las zonas rurales. Un Gobierno, además, que mira hacia otro lado ante las peticiones de los ciudadanos y que se haría un favor a sí mismo y a toda la sociedad española si convocase elecciones ya.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Vamos a proceder a la votación de esta moción. Vamos a votar nada más terminar el debate de cada moción en lugar de votar en conjunto al final de la sesión porque no todo el mundo está de acuerdo en hacerlo así, tal como hacíamos en algunas comisiones. *(El señor Pérez Ruiz pide la palabra).*

Tiene la palabra, señoría.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 414

13 de febrero de 2019

Pág. 7

El señor PÉREZ RUIZ: ¿No podríamos votar de dos en dos?

El señor PRESIDENTE: Se podría, pero hemos hablado los portavoces y no hemos llegado a un acuerdo.

El señor PÉREZ RUIZ: ¿No se puede?

El señor PRESIDENTE: Lo hemos acordado en la Mesa.
Por tanto, procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: En consecuencia, queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A EJECUTAR EN SU TOTALIDAD DETERMINADAS INVERSIONES PREVISTAS EN EL PRESUPUESTO DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA PROVINCIA DE HUESCA.

(Núm. exp. 661/001122)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a ejecutar en su totalidad determinadas inversiones previstas en el presupuesto del Ministerio de Fomento para la provincia de Huesca.

Para su defensa, tiene la palabra el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Gracias, señor presidente.

Debatimos hoy una moción que ya presentamos en septiembre pasado en la que instábamos al Gobierno de España a ejecutar en su totalidad las inversiones previstas en la provincia de Huesca; y, por aquello de las fechas, podrían ustedes pensar algo así como que: a buenas horas, mangas verdes, pero nada más lejos de la realidad. Fíjense si han ejecutado mal los presupuestos del pasado 2018 que le han dado todavía mayor vigencia a esta moción, y es que justamente ahora, prácticamente ya finalizado el debate de los Presupuestos Generales del Estado de 2019 en el Congreso, es cuando mayor relevancia adquieren las partidas a las que nos referimos, en el supuesto caso de que saliera adelante el trámite parlamentario.

Y digo esto porque no solamente no han ejecutado las partidas previstas en su totalidad, sino que las que contemplan para el supuesto presupuesto de 2019 son minoradas considerablemente. Y fíjense qué paradoja, no quisieron votar a favor de los presupuestos que nosotros elaboramos, y que ustedes tan mal han gestionado y tan mal han ejecutado, cuando eran mucho mejores que los que plantean ahora que, en cambio, ahora están defendiendo, porque son suyos, a capa y espada; unos Presupuestos Generales del Estado que consideramos nocivos en materia de inversiones para nuestra provincia.

En esta moción les instamos al cumplimiento íntegro de las partidas presupuestarias consignadas en el presupuesto de 2018 y que ahora les seguimos exigiendo en el caso de que consigan aprobar los presupuestos de 2019, que esa es otra, y que cumplan con los compromisos adquiridos para la provincia de Huesca. Si ustedes minoran las partidas previstas y además mantienen el grado de ejecución de 2018, al final estarán haciendo un pan como unas tortas y engañando a toda la población altoaragonesa. Y a modo de resumen les comento el grado de ejecución de algunas de las partidas que contemplaban esos presupuestos: adaptación de la línea del Canfranc: grado de ejecución, cero. Reapertura túnel del Canfranc: grado de ejecución, cero. Variante sur Huesca: grado de ejecución, cero. Túnel de Balupor-Fiscal: grado de ejecución, cero. Congosto del Ventamilla: grado de ejecución, cero. Como pueden comprobar, todas estas partidas destacan por una cuestión, y es la uniformidad en su nefasta ejecución; y es que ustedes parece que se lo han tomado a sorna.

Entenderán que les planteemos esta moción, porque sobre la base de los datos que refleja la ejecución presupuestaria de los Presupuestos Generales del Estado de 2018, la credibilidad de sus presupuestos deja mucho que desear, no me extraña que se los tumben. Y voy a referirme a partidas a las que hacemos referencia en la moción y a la disminución de las mismas, muy en global. En inversiones, en 2018 se contemplaron más de 16 millones de euros, para este 2019 lo dejan en menos de 6. En carreteras, más de 116 millones, en las partidas contempladas en 2019 no llegan a 96. Como pueden comprobar, las

inversiones en infraestructuras en la provincia de Huesca en materia de carreteras baja casi un 20 %, pasando de esos 116 a los 96, y en ferrocarriles baja más de un 65 %. Con estos datos entenderán que por mucho que se esfuerce el actual Gobierno del PSOE —no sé por cuánto tiempo— no pueda presumir de inversiones en la provincia de Huesca. Diría más, son un desaire a los intereses de los altoaragoneses, que siempre han sido maltratados cuando ha gobernado el Partido Socialista.

Por todo ello, presentamos esta moción y por eso mismo les pido el voto favorable.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra la senadora Nasarre.

La señora NASARRE OLIVA: Gracias, presidente.

Volvemos a debatir una moción del Grupo Parlamentario Popular relativa a las infraestructuras de la provincia de Huesca, con referencias desfasadas respecto de un presupuesto anterior, cuando hoy tenemos otro presupuesto pendiente de votación en las Cortes Generales, en su trámite en el Congreso. Como digo, estamos ante una moción atemporal, con fecha de caducidad, antigua, que mi grupo afronta con la máxima responsabilidad pese a esas características. Por ello, presentamos una enmienda con el objetivo de mejorar el texto y —algo importante que recalcar— contextualizarlo en el momento actual.

El Grupo Parlamentario Socialista presenta esta enmienda, por la que la Comisión de Fomento insta al Gobierno de España a continuar impulsando las actuaciones que, en materia de ferrocarriles y en carreteras —en definitiva, en materia de infraestructuras—, están previstas en el presupuesto del Ministerio de Fomento en la provincia de Huesca, previendo dotaciones en consonancia con su situación administrativa para aquellas en los próximos ejercicios. Planteamos una enmienda en la que, desde un punto de vista realista y coherente, mi grupo se compromete a seguir trabajando, a seguir con las actuaciones previstas en estos ocho meses —ocho meses, mientras que ustedes han gobernado durante siete años— de Gobierno socialista en España, comprometidos con la provincia de Huesca y sus infraestructuras, con un fuerte impulso para que estas se traduzcan en su desarrollo.

Señorías, demandan cifras desfasadas, actuaciones que ya se están acometiendo con un grado de ejecución alto y realista. Estamos de acuerdo en que las infraestructuras son importantes para nuestro desarrollo, y así lo expresamos, negro sobre blanco, en las cifras, no solo de forma cuantitativa sino cualitativamente, con hechos objetivos y compromisos del Gobierno de España, de las distintas instituciones de la provincia y de cualquier ayuntamiento. El compromiso del Grupo Parlamentario Socialista con nuestra provincia —Huesca— es fundamental y claro. Debemos vertebrar el territorio para desarrollarnos, y los presupuestos son las infraestructuras políticas del Estado que lo permiten.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

En turno de aceptación o rechazo de la enmienda, tiene la palabra el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Señora Nasarre, con esta enmienda ustedes mismos se están planteando una enmienda a la totalidad. En definitiva, el papel lo soporta todo, absolutamente todo, pero, como usted entenderá, para nosotros esta enmienda es papel mojado. Se lo he explicado antes y se lo vuelvo a reiterar.

Hablan ustedes de continuar impulsando, de prever dotaciones en consonancia con la situación administrativa. Eso está muy bien, pero no me lo puedo creer, y espero que me perdone, señora Nasarre. Tienen ustedes obras pendientes de licitación por puro tacticismo, ya que se podrían haber licitado en 2018, estaban preparadas, y ustedes no las quisieron licitar. Además, para 2019 plantean rebajas considerables en la consignación presupuestaria. Otras obras las han licitado tarde y por puro compromiso, por ejemplo, las del Congosto de Ventamillo, que, si se descuidan, casi no licitan, porque el acuerdo era para final de año y la licitaron a principios. Y la consignación para 2019 es mucho menor. Por más que quieran, la inversión es pírrica, y perdone que se lo diga así. No se esfuerce en retorcer la realidad, porque la realidad es la que es. Me atrevo a decir que son mejores los presupuestos prorrogados que ahora está sustentando el Gobierno de la nación que los presupuestos que han planteado para 2019, que, con un poco de suerte, se los van a tumbar.

Como he dicho, hablan de continuar impulsando. Pero ¿continuar impulsando es, por ejemplo, que la dotación para la A-21 baje de 21 millones a 9,5? ¿Eso es continuar impulsando? ¿O que la A-23, en la que

si descontamos los 56 millones comprometidos para la realización de la obra por el método alemán, que tiene en total 75, se quede en menos de 20 millones para obra nueva? ¿Eso es continuar impulsando? Si a eso se refieren cuando hablan de continuar impulsando, entenderá que su enmienda ponga de manifiesto una vez más su nula voluntad política y ponga en tela de juicio la forma de ejecutar sus presupuestos.

En definitiva, comprenderá que, ante esa nula y nefasta gestión, a la que ya nos tienen acostumbrados desde tiempos anteriores, le digamos que no podemos aceptar su enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

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

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Intervengo solo para manifestar el apoyo de Foro a esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista Partit Demòcrata, tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, presidente.

También intervengo solo para anunciar el sentido de nuestro voto, que será de abstención.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Intervengo para anunciar que nos abstendremos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Azamar.

La señora AZAMAR CAPDEVILA: Gracias, presidente.

Intervengo para anunciar nuestra abstención.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Nuestra postura es favorable a la reapertura de la línea de Canfranc. Pensamos que también debe ser un proyecto pensado para unirnos con el país vecino, Francia, que ya ha abierto parte de este trayecto. Además, creemos que es un punto central al ser un eje importante para vertebrar las zonas costeras, creando un modelo más eficiente desde un punto de vista no tan centralista sino radial. Por otro lado, una apertura del corredor para su uso por viajeros permitiría también descongestionar las carreteras, evitando tramos peligrosos, ya que Huesca es una de las provincias con mayor concentración de tramos peligrosos y puntos negros. E incidiría en un menor tiempo de transporte y una importante reducción de emisiones. Con respecto a la intervención sobre las carreteras, como he dicho, Aragón tiene algunas de las más peligrosas del Estado.

Por tanto, apoyaremos esta moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora NASARRE OLIVA: Gracias, presidente.

En relación con la moción sobre infraestructuras de la provincia de Huesca, por la que se insta al Gobierno a ejecutar en su totalidad las inversiones previstas en el presupuesto del Ministerio de Fomento para dicha provincia —mi provincia, Huesca—, en primer lugar, como he dicho antes, está desfasada y es

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 414

13 de febrero de 2019

Pág. 10

atemporal. Esperábamos que adecuaran o maquillaran de alguna manera la moción para tener un poquito de rigor en los datos, ya que estamos hoy en otro debate.

Podría seguir dando datos de gobiernos anteriores. Recordar que el Gobierno actual lleva ocho meses, y el suyo, siete años. Podría dar grados de ejecución y presupuestos que reflejan partidas una y otra vez sin ejecutar. O podría comparar cifras presupuestarias de gobiernos populares y gobiernos socialistas respecto de las infraestructuras de la provincia de Huesca. Pero no voy a entrar en ello porque lo saben perfectamente.

En su moción resaltan una serie de cifras sobre inversiones en ferrocarril y en carreteras. Estamos de acuerdo en que son fundamentales para el desarrollo de nuestra provincia y de nuestra comunidad autónoma, pero les recuerdo que para el Gobierno de España de Pedro Sánchez, el Gobierno del Partido Socialista, el compromiso en la provincia de Huesca es máximo, y les remito a las cifras de inversiones, que se incrementan notablemente, concretamente, un 6 % de incremento en la inversión.

Sus cifras, además de desfasadas, son obsoletas. En la provincia de Huesca la inversión real prevista por Fomento asciende a 632,44 euros por habitante. Nuestra provincia ocupa el número 5 en el *ranking* nacional, con una mejora notable respecto al ejercicio presupuestario anterior, del Gobierno del PP. Me podría referir a la mejora en cada una de las partidas que ustedes detallan, pero lo saben perfectamente. Por ello, les insto a sumarse a votar a favor de este presupuesto, que supone una gran mejora en actuaciones importantes en nuestra provincia, como la adaptación y mejora en el tráfico internacional de la línea Huesca-Canfranc, la revisión integral de la vía, señalizaciones, la reapertura del túnel de Canfranc con ancho europeo, actuaciones de carreteras, el impulso de trabajos de diferente calado en la provincia de Huesca, etcétera.

Mediante esta moción les insto a que presionen a su portavoz, Casado, al Grupo Popular y a su partido en Huesca para que voten favorablemente unos Presupuestos Generales para 2019 que son muy positivos para nuestra provincia y suponen un esfuerzo inversor muy importante para Huesca, que nos conectan internacionalmente con Europa y con el resto de comunidades autónomas a través del Canfranc, mejorando las comunicaciones, con un esfuerzo en la ejecución del presupuesto en clara diferencia con el Gobierno anterior. Les invito, repito, a que voten a favor de las inversiones en Huesca votando sí al presupuesto, que para Huesca es inversión y con el cual estaría a la altura de su posición estratégica en el conjunto del país.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Romero.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Señora Nasarre, sigue retorciendo la realidad. Me pide que votemos a favor, cuando hace un momento le he dicho que los presupuestos prorrogados que ahora tienen eran mucho mejores que los que nos plantean para 2019. Además, venden como triunfo que con esos presupuestos Huesca sea la quinta provincia en materia de inversión. No le digo que no, pero ¿sabe qué posición, en ese mismo *ranking*, ocupaba la provincia de Huesca con los presupuestos anteriores, del Grupo Popular? La segunda; con lo cual, eso se le cae.

Le decía que el Gobierno del señor Sánchez ha ejecutado poco, y le añado que ha gestionado mal y ha ralentizado las partidas y las diferentes obras que incluso estaban en marcha. Contando con partida presupuestaria, en algunas de ellas no han querido avanzar y en otras no han querido licitar. Por ejemplo, de los casi 16 millones destinados a la línea del Canfranc no han gastado ni un solo euro, como he dicho antes. ¿Sabe lo que ocurre? Que los gobiernos del Partido Socialista no lo han considerado nunca prioritario. No lo han considerado necesario, y a ustedes no les interesa esa vía, no sé por qué. Así lo han demostrado a lo largo de los años y, por si no lo recuerda, se lo voy a refrescar.

En 2004 el Gobierno del Partido Popular dejó todos los tramos de la línea con proyectos listos para licitar, alguno de ellos incluso licitado, como la variante sur, el único con el que tiraron para adelante. Ese mismo año, cuando el Partido Socialista accedió al Gobierno, los paralizó absolutamente todos. Como he dicho, solamente adjudicaron el que ya estaba licitado; y los demás, a dormir el sueño de los justos. Pero no solo eso: en una cumbre en Zaragoza, el 8 de diciembre de 2004, rebajaron de categoría el Canfranc, pasándolo de internacional a regional, relegándolo, por tanto, a segunda división y truncando muchas de las expectativas que se habían suscitado. En aquel momento se desengancharon de la locomotora de la modernización. Ahora dice usted que defienden el Canfranc. Pues bienvenidos al vagón de la defensa de esos intereses, pero háganse un favor y háganselo a todos los altoaragoneses: no se queden en vía muerta, que es donde parece que llevan ustedes muchos años.

¿Es que acaso no conoce —y usted es de Huesca, señora Nasarre— la problemática de esa línea? Porque la conoce tan bien como yo. Sabe usted que el material rodante es deficitario, y debería saber —si no lo sabe, se lo digo— que se entrega material usado procedente de otras comunidades autónomas. En concreto, a finales de 2018 se recibieron dos máquinas que venían de otra provincia de fuera de nuestra comunidad autónoma. Debería saber también que se producen constantes retrasos en las pocas frecuencias que transitan por esa línea tercermundista, que la puntualidad es nula, que los retrasos a los que me refiero alcanzan de media más de dos horas, que se realizan paradas —fíjese lo que le voy a decir— incluso para poder orinar porque los baños de los vagones no funcionan. Recientemente —el 30 de enero— se produjo un incidente de los muchos que se vienen produciendo en esa línea, y el diario que le muestro publicó lo siguiente: El canfranero se atasca en la nieve y deja a 58 pasajeros casi tres horas encerrados. ¿Es que acaso esto no le produce sonrojo? Situaciones como esta son las que nos deberían hacer reflexionar a todos. (*Rumores*).

Por otro lado, ustedes, señorías del PSOE, siempre aludían a que la parte francesa no tenía ningún interés en revitalizar esta línea.

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

El señor ROMERO SANTOLARIA: Pues bien, ahora, tras muchos años de espera, parece que Francia se ha tomado la reapertura en serio. Un diario publicaba el titular que le muestro, el 8 de enero: Francia desbroza el ferrocarril entre Bedous y Canfranc para emprender la reapertura. Y a finales de año, decía: Francia avanza en recuperar el tramo ferroviario.

Ya no tienen excusa. Déjense de carnavales y actúen de una vez, porque ustedes son los culpables de la desidia que se ha producido en esa línea.

Como no hay tiempo, no voy a hablar de los 160, del Congosto del Ventamillo o de la A-22, donde los tempos marcados son lentísimos. Estas partidas vuelven a ser un engaño —y con esto finalizo— para la provincia de Huesca, pero el mayor engaño para todos los españoles es que ustedes sigan gobernando.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Pasamos a la votación.

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

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL IMPULSO DE LA INTERMODALIDAD DE LA BICICLETA Y EL TREN.

(Núm. exp. 661/001143)

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

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, por la que se insta al Gobierno al impulso de la intermodalidad de la bicicleta y el tren.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, presidente.

La intermodalidad del transporte público es clave, es imprescindible para luchar contra el cambio climático, favorecer la movilidad y potenciar el mayor número de desplazamientos sostenibles. Intermodalidad significa que el sistema de transporte público tenga perfectamente integrados los distintos medios de transporte que tenemos al alcance, especialmente aquellos menos contaminantes. En ese sentido, la intermodalidad entre bicicleta y tren solo tiene ventajas y entendemos que debería ser motivo de inversión y priorización, como ya lo es en muchos países de nuestro alrededor. Y aunque es cierto que en los últimos años ha habido algunos avances, básicamente predominan las limitaciones.

Hace varios meses le pregunté al secretario de Estado sobre el número de estaciones de la red de cercanías que cuentan con adaptación y aparcamiento para las bicis, así como por la previsión de ampliación de ese recurso en los próximos dos años. Los datos que me dio muestran un escenario todavía de mucha

barrera, más o menos crítica, con disparidad territorial. El caso es que los trenes españoles siguen en el furgón de cola de Europa en esa intermodalidad y los ciclistas y las ciclistas se siguen encontrando con serios problemas para aparcar o subir sus bicis en nuestros medios de transporte públicos. Son barreras para miles de desplazamientos cotidianos y laborales que podrían realizarse ya de forma más sostenible. Así, por un lado, con respecto al ocio perdemos una importante forma de favorecer el turismo sostenible y de interior y, por otro, especialmente en las zonas urbanas, la combinación bici y tren sería una gran alternativa al coche si el sistema estuviera bien adaptado. Conseguir, por ejemplo, que los y las ciclistas accedieran con normalidad —sin que por ello fuera problemático para el resto de viajeros— al metro, los autobuses o el tren aumentaría su autonomía, ampliaría el alcance de la red de transporte público y proporcionaría a esos usuarios una potente alternativa al automóvil. Eso significaría sacar coches de las carreteras y rebajar la contaminación y la peligrosidad.

Nosotras creemos que el Gobierno debería realizar una política muy decidida de fomento del uso de la bicicleta y el tren de forma intermodal. Así pues, con esta moción pedimos —y leo textualmente—, en primer lugar, impulsar una política decidida de fomento del uso de la bicicleta y el tren como transportes íntimamente ligados a la sostenibilidad, el beneficio físico, el ahorro y la lucha contra el cambio climático. En segundo lugar, impulsar, en consecuencia, un plan para instalar y adecuar espacios reservados a aparcamientos públicos gratuitos y securizados de bicicletas en todas las estaciones de ferrocarril pertenecientes a la red ferroviaria de interés general. En los casos en que fuera posible, se instalarían aparcamientos en los andenes de las estaciones para garantizar la máxima rapidez en la combinación bici y tren. En tercer lugar, garantizar la gratuidad del transporte de la bicicleta en todos los trenes de Renfe. En cuarto lugar, ampliar la capacidad de transporte de bicicletas en los trenes de Renfe, especialmente en los de media distancia y cercanías, con vagones adaptados que no resten capacidad, seguridad y comodidad al resto de personas usuarias. Y, en quinto lugar, cooperar con los consorcios metropolitanos de transporte para favorecer la intermodalidad, y en particular cooperar con las autoridades locales para la construcción de carriles bici de acceso a las estaciones ferroviarias.

Es decir, se trata de conseguir que la bicicleta y el tren estén perfectamente conectados, y para ello hablamos de los aparcamientos en las estaciones, los entornos de las estaciones y el acceso al interior del tren. Creemos que lo expuesto es de sentido común y que nos acerca a una movilidad que realmente necesitamos para el futuro.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado dos enmiendas. Para su defensa, tiene la palabra el senador Ortega.

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: Muchas gracias, presidente. Buenos días.

Este grupo presenta estas enmiendas a los puntos 2 y 5 y 3 y 4, respectivamente, aun estando básicamente de acuerdo con el espíritu de la moción, por creer que la redacción es más adecuada.

Y quiero destacar la mención expresa, que habría que estudiar en cada caso y en cada estación, a establecer los aparcamientos de bicicletas en los mismos andenes de las estaciones. Es un tema de seguridad que habría que estudiar, repito, en cada caso y en cada estación. Por ese motivo defendemos la redacción y la presentación de estas enmiendas. El aparcamiento debe estar en el lugar más idóneo desde el punto de vista de la comodidad del usuario, pero, sobre todo, desde el punto de vista de la seguridad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para manifestar la aceptación o el rechazo a las enmiendas, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Agradecemos al PSOE sus enmiendas, que entendemos que están alineadas con la moción pero desdibujan todas estas propuestas concretas, que nosotras estimamos pertinentes y de sentido común. No vamos a aceptar las enmiendas, porque creemos que dejarían a la moción en una declaración de intenciones de la intermodalidad, mientras que nosotras pedíamos materializarla, bajarla a la acción. Nos interesa que pervivan los puntos 2, 3, 4 y 5, en los que se concretan las acciones que queremos emprender, como los aparcamientos públicos gratuitos y securizados. En relación con la mención expresa a los andenes, a la que se refería el senador del PSOE, sin duda deberán estar donde convenga por seguridad, evidentemente, pero ahí están también los puntos relativos a la ampliación de la capacidad de transportar bicis en los trenes, la gratuidad de ese transporte o la adaptación

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 414

13 de febrero de 2019

Pág. 13

de los entornos. Todas ellas son cuestiones concretas que no se reflejarían si aceptáramos las enmiendas, por lo que creemos que es mejor mantener la moción tal cual se ha presentado.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

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

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Intervengo para manifestar nuestro apoyo a la moción.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, presidente.

También vamos a apoyar esta iniciativa del Grupo Podemos.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Esta moción nos parece adecuada, porque está claro que la movilidad y la intermodalidad del transporte público son temas a debate, no solo en el seno de la Comisión de Fomento, sino también en la Agenda 2030 y las políticas públicas que nos emplaza a llevar a cabo. Estamos de acuerdo con lo que en la moción se plantea; es más, en Euskadi, en los trenes de Euskotren ya se admite como regla general transportar gratuitamente una bicicleta por persona viajera, con la salvedad de que en aquellas ocasiones en las que haya aglomeraciones u otro tipo de situaciones el viajero siempre tiene preferencia. Por lo tanto, entendemos que el planteamiento de Podemos en esta moción es aceptable, y por ello mi grupo votará a favor.

Eskerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora AZAMAR CAPDEVILA: Gracias, presidente.

Solamente intervengo para manifestar nuestro apoyo a la moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

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

La señora FREIXANET MATEO: Solo pido el voto favorable para la moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

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

El señor ORTEGA FERNÁNDEZ: Muchas gracias, presidente.

En el Grupo Socialista apoyamos las iniciativas que favorezcan la movilidad de las personas, la movilidad sostenible y la lucha contra el cambio climático. Los pasos que en este sentido ha venido dando ADIF, mejorando la intermodalidad de las estaciones, no solo con este medio de transporte, sino también con el resto, han sido muy importantes, pero hay que seguir impulsando aquellas actuaciones que mejoran la movilidad y las condiciones ambientales de nuestras ciudades. El fomento del uso de la bicicleta en los desplazamientos diarios no solo es beneficioso para nuestra salud física, sino también para la calidad ambiental de nuestro entorno y, por supuesto, para la situación del tráfico de nuestras ciudades, por lo que la combinación tren y bicicleta supone un aliciente a potenciar por los beneficios generales que de su uso se pueden obtener. Por ello, este grupo va a apoyar esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Es el turno ahora para el Grupo Parlamentario Popular.
Tiene la palabra la senadora Sanz.

La señora SANZ JERÓNIMO: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea presenta una moción en esta Cámara por la que se insta al Gobierno al impulso de la intermodalidad de la bicicleta y el tren. Según el Barómetro de la bicicleta en España, los españoles continúan considerando la salud, el deporte, la movilidad y la rapidez como los atributos más apreciados de la bicicleta, así como su carácter ecológico y económico, cuando se les pregunta espontáneamente. Es algo que creo que pensamos la gran mayoría de los ciudadanos. También es cierto que el Barómetro de la bicicleta ha puesto de manifiesto un incremento significativo de su uso en el medio urbano en los últimos cuatro años.

Nosotros, al igual que ustedes, por supuesto, defendemos la intermodalidad. Así, mientras el Partido Popular ha estado en el Gobierno el Ministerio de Fomento ha sido partícipe del Plan estratégico estatal de la bicicleta, junto con la Dirección Nacional de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias. En dicho plan participaban también los Amigos de la bicicleta y muchas asociaciones de la bicicleta, y había mucho más planificado de lo que ustedes proponen ahora. Es decir, se pueden plantear muchas más cosas útiles para los ciudadanos y más de las que ustedes proponen hoy aquí; de hecho, el Partido Popular ya tenía prácticamente elaborado un plan, no solo del ministerio, sino también con la sociedad civil. Desde luego, estamos dispuestos a colaborar, pero echamos en falta algún punto más en su propuesta.

Y realmente no entendemos las enmiendas tan descafeinadas que presenta el Grupo Parlamentario Socialista. Qué diferencia, señorías, de cuando ustedes están en la oposición a cuando están en el Gobierno, porque no se entiende que ustedes intenten dar la vuelta a esta moción del Grupo Podemos, intentando que se desconfigure totalmente. Me alegro de que dicho grupo no la haya aceptado, porque nosotros sí estamos dispuestos a colaborar. Por tanto, el Grupo Parlamentario Popular va a votar a favor de esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Vamos a proceder a la votación.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA APROBACIÓN DEL CONVENIO ACORDADO EN LA SOCIEDAD GIJÓN AL NORTE PARA EL DESARROLLO DE LAS OBRAS DERIVADAS DE LA TRANSFORMACIÓN DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE GIJÓN (ASTURIAS).

(Núm. exp. 661/001157)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a la aprobación del convenio acordado en la sociedad Gijón al Norte para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Gijón.

Se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Goñi.

El señor GOÑI MERINO: Muchas gracias, presidente. Buenos días.

La moción que traemos hoy intenta de alguna manera recuperar el tiempo perdido en mi ciudad, Gijón, para el soterramiento de vías y una nueva estación. Así, en el año 2002 se crea en Gijón la sociedad Gijón al Norte con el objetivo del soterramiento de instalaciones ferroviarias que dividen la ciudad en dos y la construcción de una estación conjunta de ferrocarril en la zona concreta de El Humedal. En esa sociedad participan el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y el Ministerio de Fomento. Desde esa fecha hasta prácticamente el día hoy las actuaciones han sido insuficientes. En el año 2011 se inauguró una estación que costó ni más ni menos que 14 millones de euros, que posiblemente haya sido la causante de la falta o el retroceso del número de viajeros de cercanías en Gijón.

Y de 2004 a 2011 se demostró claramente una cosa: que el Partido Socialista, con el señor Rodríguez Zapatero en el Gobierno, no apostaba por el Plan de Vías de Gijón, por el soterramiento de Gijón y por la construcción de la tan necesaria estación intermodal en Gijón.

Con la llegada del Gobierno del Partido Popular, el anterior ministro de Fomento lo primero que se planteó fue el establecimiento de un diálogo con los afectados, un plan global y ponerse de acuerdo con las tres administraciones que están involucradas en este asunto, que son el Ayuntamiento de Gijón, el Gobierno del Principado de Asturias y el propio Ministerio de Fomento. Con ese diálogo se buscó un plan —que superaba los 800 millones de euros— que despejaba de manera definitiva el Plan de Vías de Gijón y devolvía a una ciudad la ilusión por un proyecto de vital importancia tanto para la actualidad como para el propio futuro de la ciudad de Gijón. Finalmente, después de ponerse de acuerdo las tres administraciones, en marzo del año 2018, el Ayuntamiento de Gijón, el Gobierno del Principado de Asturias y el Ministerio de Fomento —las tres de distinto signo político— aprobaron un histórico convenio para la ciudad, derivado de la transformación de la red arterial ferroviaria, con un compromiso de inversión de 814 millones de euros destinados a la supresión de esta barrera ferroviaria y a la prolongación del túnel del conocido como metrotrén hasta el hospital de Cabueñes, e incorporaba también la ampliación de integración ferroviaria hasta el gijonés barrio de La Calzada.

Este convenio —que, insisto, estaba suscrito entre tres administraciones de diferente signo político— desbloqueaba una situación que ya se prolongaba, como decía, desde el año 2002. Se trata de un proyecto de importancia tremenda para el Gobierno de Asturias y de interés general para la comunidad —estas son palabras del consejero socialista del Gobierno del Principado de Asturias—. El consejero señor Lastra, del Gobierno socialista de Asturias, decía que teníamos que celebrar que sea el máximo responsable de Fomento el que comprometa actuaciones. Insistía en que, al margen de discrepancias políticas, siempre es bueno y ofrece seguridad y confianza escuchar al ministro poner plazos; plazos que concretaban la estación en un futuro para el año 2024.

Este convenio, histórico, suscrito entre las tres administraciones contó con los informes favorables del consejo de administración de ADIF y contó con el voto unánime tanto del Ayuntamiento de Gijón como de la propia sociedad Gijón al Norte, pero el cambio de Gobierno ha supuesto, a día de hoy, de momento, la paralización, la pérdida de un año prácticamente ya de las obras y de la puesta en marcha del Plan de Vías de Gijón. Pese a que el propio ministro, el señor Ábalos, se comprometió públicamente a respetar las inversiones y los calendarios del actual Gobierno, hasta finales del año 2018, el Gobierno, con ciertas triquiñuelas, paralizó la marcha del convenio. Posteriormente, a finales del año 2018, remitió un borrador de convenio que, a día de hoy, el Ayuntamiento de Gijón ha aprobado, pero todavía no hay firma de ese convenio y no nos explicamos por qué no se firma, salvo que sea por la habitual falta de compromiso del Partido Socialista para Asturias.

Por eso, consideramos importante presentar esta moción, una moción en la que pedimos al Gobierno que apruebe —donde hay que aprobarlo, que es en el Consejo de Ministros— cuanto antes el convenio acordado por la sociedad Gijón al Norte, que engloba a las tres administraciones y que se aprobó por unanimidad; que contemple la esencia del convenio y, sobre todo, que se cumpla el cronograma establecido en el propio convenio. El convenio inicial, el que se firmó por las tres administraciones bajo el Gobierno del Partido Popular, hablaba de la finalización de las obras en el año 2024. El convenio que está sin firmar, que ha enviado el ministro Ábalos, del Gobierno de Pedro Sánchez, a Gijón y a Asturias —que, insisto, está sin firmar después de nueve meses—, habla ya del año 2025, con lo que nos tememos que lo que están buscando es lo que ha ocurrido habitualmente con las infraestructuras de Asturias: dilatarlas y paralizarlas. Pero Gijón no puede consentir ni puede permitirse renunciar al soterramiento de sus vías y a la construcción de ese magnífico plan de vías que dejó diseñado el Partido Popular.

Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para la defensa de la enmienda. Tiene la palabra la senadora doña María Fernández.

La señora FERNÁNDEZ ÁLVAREZ: Gracias, presidente. Buenos días.

Hemos presentado esta enmienda para contextualizarla en el momento actual, precisamente reseñando las actuaciones y el compromiso del Gobierno socialista de seguir trabajando en este proyecto. Durante estos meses de gobierno, se ha dado un impulso real con hechos, entre ellos, efectivamente, esa nueva propuesta de convenio, que se ha consensuado entre las tres administraciones implicadas en el proyecto y que, como nos consta, ya ha sido aprobado por la unanimidad de todos los grupos que conforman la corporación municipal del Ayuntamiento de Gijón hace unos días, el pasado día 30 de enero.

Quiero poner en valor y afirmar que el Ministerio de Fomento no va a parar ninguna de las actuaciones previstas para la integración del ferrocarril en Gijón; todo lo contrario, en estos meses de Gobierno ha impulsado y ha mantenido, como decíamos, los acuerdos alcanzados hasta este momento en el seno de la sociedad Gijón al Norte.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de aceptación o rechazo. Tiene la palabra el senador Goñi.

El señor GOÑI MERINO: Gracias, presidente.

Antes he hablado con la portavoz socialista porque, tal como está redactado el primer punto de la enmienda, no podríamos admitirla. Hemos acordado un texto —que supongo que se está redactando en estos momentos—, en el sentido de «no seguir impulsado la tramitación», porque impulsar la tramitación en manos de un Gobierno socialista suele ser conducir a la paralización, sino que lo que pedimos es que se firme cuanto antes este borrador que ha enviado el Gobierno actual a las diferentes administraciones, que se firme ese convenio y que, de manera inmediata a esa firma, se remita adonde hay que remitirlo, que es al Consejo de Ministros.

Sobre la base de ese texto, si es aceptado por el Grupo Socialista, nosotros aceptaríamos el segundo punto de la enmienda y haríamos esta transaccional al punto primero.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

La moción que hoy debatimos a instancia del Grupo Popular —y sobre la que yo misma, por Foro, realicé una pregunta oral al ministro en el Pleno del pasado octubre— sirve para instar al Gobierno a que se ponga manos a la obra con esta obra vital no solo para Gijón, sino también para toda Asturias.

Señorías, lo cierto es que Gijón había alcanzado un histórico consenso político y social para el plan de vías, con el respaldo expreso de las federaciones de vecinos y de los agentes sociales, un acuerdo que se ratificó en un consejo de administración de Gijón al Norte el pasado mayo. Los asturianos no podemos tolerar que la llegada del Partido Socialista al Gobierno de España vuelva a convertirnos en irrelevantes y a paralizar un proyecto que lleva 20 años de retraso.

El informe de fiscalización de la actividad de las sociedades públicas de integración del ferrocarril, publicado por el Tribunal de Cuentas, dedica un extenso apartado a la sociedad Gijón al Norte, creada, como bien ha dicho el senador Goñi, en el año 2002 y participada por ayuntamiento, principado, ministerio, Renfe y FEVE. El Tribunal de Cuentas ratifica que la integración ferroviaria de Gijón es otra monumental discriminación del Ministerio de Fomento hacia Asturias. Igual que sucede con la variante de Pajares, siendo este uno de los primeros convenios suscritos entre un ayuntamiento y un gobierno autonómico, la manifiesta desidia de Fomento lo ha convertido en uno de los más retrasados de España. El Gobierno socialista, desde 2004, se dedicó a obstaculizar el desarrollo del Plan de Vías de Gijón. Menos mal que la tuneladora ya tenía una gran parte de su trabajo avanzado, porque de lo contrario también hubieran cancelado la construcción del túnel del metrotrén, con sus estaciones subterráneas, para dar centralidad al ferrocarril y captar usuarios.

Este análisis del Tribunal de Cuentas es una llamada de atención sobre una política ferroviaria que, en el caso de Gijón, es tan irrenunciable como urgente porque necesitamos cuanto antes una estación intermodal acorde con la importancia de la ciudad y con las necesidades de transporte de viajeros del siglo XXI. El nuevo convenio, después del follón que se organizó con las palabras del secretario de Estado, llegó al Ayuntamiento de Gijón el pasado 17 de enero y la diligencia de la corporación ha hecho que este convenio se haya aprobado ya en el Pleno del día 30.

Por tanto, urgimos a que el ministro Ábalos tome nota de la rapidez con la que actúa la administración local y, cuanto antes, lleve el convenio al Consejo de Ministros.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Partido Nacionalista, tiene la palabra la senadora Pascal.

Gracias.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, presidente.
Nuestro grupo se posiciona en la abstención.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.
Mi grupo también se abstendrá en esta moción.
Eskerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Por Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Azamar.

La señora AZAMAR CAPDEVILA: Gracias, presidente.
Intervengo para manifestar nuestra abstención.
Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

El plan de vías es una infraestructura de integración ferroviaria diseñada para eliminar la barrera ferroviaria que rompía la ciudad de Gijón en dos; mejora también las conexiones ferroviarias de cercanías en Asturias y dota de una estación intermodal a la ciudad. La necesidad de esta infraestructura no es solo básica para la ciudad de Gijón, sino también para toda Asturias. Los datos de declive del transporte ferroviario y el grado de contaminación de la zona central de Asturias hacen imprescindible reducir el tráfico rodado en la misma. Además, Gijón es la única ciudad de más de 150 000 habitantes de todo el Estado que no dispone de una estación de autobuses.

Todos estos elementos convierten este plan de vías en un proyecto fundamental para Asturias y para Gijón y, en ese sentido, votaremos favorablemente.

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

La señora FERNÁNDEZ ÁLVAREZ: Gracias de nuevo, presidente.

Consideramos que esta moción se ha quedado un tanto obsoleta tras la visita del ministro Ábalos a Asturias el pasado mes de noviembre, en la que, entre otros, abordó este tema en una reunión mantenida en Gijón. Sin duda, podemos calificarlo de momento importante para este proyecto, con la puesta en escena de tres administraciones que están comprometidas con la integración ferroviaria de la ciudad y con el compromiso, además, de recuperar la confianza perdida y de hacerlo sobre hechos reales.

Efectivamente, se lleva hablando diecinueve años del Plan de vías de Gijón, porque fue en 1999 cuando el Gobierno de España incorporó la actuación sobre la integración de la barrera ferroviaria en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 y, quizás, el punto de partida pueda ponerse en el año 2002, cuando se firma el primer convenio y se constituye la sociedad Gijón al Norte. Coincidirán conmigo en que en estos años han ocurrido muchas cosas: cambios de gobierno, cambios desde el punto de vista jurídico, desde el punto de vista de la normativa, desde las posibilidades —un tanto quiméricas— de que se financiaran estas actuaciones a cargo de los terrenos liberados con las plusvalías que estos pudieran generar. Hemos llegado hasta 2019 y, después de tanto tiempo, después de continuos reproches —como se puede ver—, de discusiones sobre qué gobierno ha hecho más o menos, parece que finalmente hemos encontrado la posibilidad de encajar política y financieramente este asunto, algo que entendemos positivo. Además, después de siete años de estancamiento con los gobiernos del PP, el plan de vías ha arrancado por fin, de verdad, con actuaciones que no solamente están sobre la mesa, sino que ya se han puesto en marcha. Es el caso de la licitación de la redacción de los proyectos de las estaciones del metrotrén de Plaza de Europa, El Bibio y Viesques, la ejecución de los trabajos de vaciado del túnel del metrotrén y también la adjudicación de la redacción del proyecto de prolongación del túnel del metrotrén hasta Cabueñes. Tres contrataciones que suman un total de 4,25 millones de euros y que, además, son un ejemplo claro del compromiso del Ministerio de Fomento con las actuaciones del plan de vías en el marco del Gobierno socialista.

En esa visita a la que hacíamos referencia, el ministro Ábalos ratificó todos y cada uno de los compromisos adquiridos con Gijón, incluso mejoró los plazos de financiación regional en el proyecto.

Y el primero de esos compromisos —adquirido y, además, cumplido— fue el de enviar la propuesta de nuevo convenio para que fuera estudiado por las administraciones autonómica y local como paso previo a su aprobación. La propuesta de ese convenio acordado por las tres administraciones mantiene los compromisos que ya había en cuanto a las cuotas de participación y a los plazos acordados en el seno de la sociedad Gijón al Norte. El único cambio que introduce es una cláusula de la actuación de costes según lo que determine el estudio informativo, que ya en su día fue encargado por el Gobierno del Partido Popular, en el pasado mes de mayo. Es un estudio que el PP se había comprometido a hacer a finales de 2015, cuando convocó una reunión de manera urgente de Gijón al Norte dos días antes de una cita electoral, por la imperiosa necesidad de encargarlo, pero que finalmente se tardó casi tres años en hacerlo. Un estudio, además, necesario porque se trata de una obligación legal para la tramitación urbanística y ambiental del proyecto derivada, como se decía aquí, de la nueva ubicación de la estación intermodal en el entorno del museo del ferrocarril.

Los plazos previstos para el plan de vías se encuentran recogidos igualmente, como se ha dicho, en el borrador del convenio y se prevé la posibilidad de iniciar la redacción de los proyectos previamente a la finalización de esa redacción, de ese estudio informativo, siempre y cuando este último cuente con un grado suficiente de desarrollo y respetando todos los trámites, como es lógico: ambientales, de información pública y alegaciones. El importe estimado de las actuaciones, como se ha dicho también, es de 814 millones de euros, de los que 633 corresponden al Ministerio de Fomento. La inversión ejecutada es de 192 millones de euros, de los que 139 han corrido a cargo del Ministerio de Fomento. Y, como decía anteriormente, el convenio recoge en su anexo I la programación de las actuaciones y en su anexo III la relación entre las actuaciones, el coste, la fuente de financiación y la titularidad de los activos y los proyectos.

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

La señora FERNÁNDEZ ÁLVAREZ: Termino.

El Ayuntamiento de Gijón ha aprobado, con la unanimidad de todos los grupos políticos, el convenio el pasado 30 de enero y nos consta fehacientemente, como decía, que el Ministerio de Fomento no va a parar ninguna de las actuaciones previstas para la integración del ferrocarril en Gijón; todo lo contrario, las ha impulsado, manteniendo los acuerdos que se habían alcanzado hasta el momento en el seno de la sociedad Gijón al Norte.

Efectivamente, hemos consensuado, como decía el portavoz del Grupo Popular, un texto que ya hemos hecho llegar a la Mesa.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el Grupo Popular. Tiene la palabra el senador Goñi.

El señor GOÑI MERINO: Gracias, presidente.

Intervendré de manera breve, en primer lugar, para agradecer al resto de grupos que van a apoyar esta moción, que yo no puedo calificar en modo alguno de obsoleta. Obsoleto queda algo cuando alguien hizo el motivo de la moción y obsoleto es que, después de nueve meses de un Gobierno socialista, no se haya hecho nada más que remitir un borrador de lo que ya estaba aprobado. Porque el temor que existe en mi ciudad, el temor que tenemos mucha gente es, precisamente, el estudio sobre la ubicación de la estación intermodal: que no quiera el Partido Socialista volver a alejar del centro de la ciudad la estación de centralidad en Gijón.

Durante nueve meses se ha estado buscando disculpas, se ha estado diciendo verdades a medias, pero lo cierto es que yo poseo —porque he solicitado la información— tres informes de ADIF avalando todas y cada una de las actuaciones del anterior gobierno con el anterior convenio: un informe de 24 de abril de 2018; un informe de 16 de mayo de 2018, un informe de 24 de mayo también de 2018, así como el acta del consejo de administración de ADIF del 24 de mayo, apoyando por unanimidad el convenio que habían firmado las tres administraciones, que creo que tiene mucha garantía —supongo que también para este Gobierno— porque quien lo firma era la secretaria del consejo de administración, que, curiosamente, hoy es la presidenta de ADIF. Luego si la propia presidenta de ADIF avalaba el convenio que hizo el Partido Popular con el Principado de Asturias y con el Ayuntamiento de Gijón, no había ningún motivo real para hacerlo, más allá de dilatar en el tiempo esta obra.

En cualquier caso, queremos que el convenio sea una realidad cuanto antes, que nos dejemos de andar lanzando borradores. Queremos que vayan las tres administraciones —el Gobierno de España, el Principado de Asturias y el Ayuntamiento de Gijón— a firmar cuanto antes el convenio, que lo hagan cuanto

antes, si puede ser mañana, mejor que pasado, y que inmediatamente después ese convenio cumpla con el requisito de pasar por el Consejo de Ministros; que se haga de manera inminente, no sigamos buscando disculpas para perder el tiempo. Y, sobre todo, que se haga con el cronograma; el cronograma que presenta ahora hace que perdamos ya un año respecto a lo que estaba previsto anteriormente, y no quiero decir que fuese un acuerdo del Partido Popular, era un acuerdo del Partido Popular, del Partido Socialista en Asturias y del gobierno del Ayuntamiento de Gijón, de Foro Asturias.

Por lo tanto, nos alegramos de que esta moción salga con este apoyo, nos alegramos de que se pida la firma del convenio y, sobre todo, que se haga cuanto antes y empiece cuanto antes esta obra.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Vamos a votar la moción con la enmienda transaccional, que figura en manos de la letrada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LLEVAR A CABO LA LICITACIÓN, ADJUDICACIÓN Y DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA DEL ARCO NOROESTE DE MURCIA Y EL EJE ESTE-OESTE DE ALICANTE/ALACANT Y MURCIA.

(Núm. exp. 661/001206)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a llevar a cabo la licitación, adjudicación y desarrollo de la infraestructura viaria del arco noroeste de Murcia y el eje este-oeste de Alacant y Murcia.

A esta moción se han presentado en plazo dos enmiendas: una del Grupo Parlamentario Popular y otra del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Bernabé.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

La centralidad de la ciudad de Murcia, en cuanto eje de comunicaciones por carretera en torno al cual se vertebran las principales vías de transporte rodado en nuestra comunidad autónoma, hace que en el entorno de la capital —no lo olvidemos, la séptima ciudad más importante de España, con una población cercana al medio millón de habitantes— se produzca un volumen de tráfico que alcanza casi los 150 000 vehículos diarios, lo que, indudablemente, ocasiona todos los días retenciones, colapsos y atascos, con la consiguiente pérdida de tiempo para los conductores y, además, un importante aumento de la siniestralidad a causa de los accidentes que se producen.

Por esa razón, por parte del Ministerio de Fomento, en la época del Gobierno del Partido Popular, se acordó comenzar los trámites para diseñar cómo solucionar esta problemática y, a tal fin, se ideó la fórmula de crear dos circunvalaciones externas: los llamados arcos noroeste, más tercer carril de la autovía de Murcia A-30, y el llamado eje este-oeste, entre Alicante y Murcia, que supone la construcción de un tercer carril entre la localidad alicantina de Crevillente y la murciana de Alhama, así como una circunvalación norte de Murcia, llamada arco norte de esta ciudad, que iban a dar solución, que darán solución cuando se ejecuten a esta cuestión. De tal modo, fue el presidente Mariano Rajoy quien, en diciembre de 2017, anunció ya la construcción de estas infraestructuras con cargo al plan extraordinario de inversión en carreteras —no olvidemos: el gran plan de infraestructuras para autovías que se iba a ejecutar en nuestro país gracias al Partido Popular y que hoy, por desgracia, parece que ha caído en saco roto—. Un plan que se acogió al Plan Juncker, que iba a suponer la inversión de más de 5900 millones de euros, la renovación o creación de más de 2000 kilómetros de nuevas autovías en España —en veinticinco grandes corredores— y la creación de 150 000 puestos de trabajo.

Pues bien, en esa tesitura, en mayo del pasado año, estando tramitándose los Presupuestos Generales del Estado —y no existiendo ni el más mínimo atisbo de moción de censura ni, mucho menos, de cercanía de comicios electorales—, el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, anunció que en la primera quincena de junio de 2018 se procedería a licitar ambas actuaciones, ambos proyectos, que estaban ya incorporados al plan extraordinario de inversión en carreteras, que estaban terminados, que estaban con

las declaraciones de impacto ambiental favorables aprobadas y que preveían, vía concesión administrativa, que se ejecutaran ambas actuaciones en un plazo de dos años a partir del comienzo de las obras —previsto para este año 2019, dado que se licitarían, como digo, en verano del pasado año—. Eran 100 kilómetros de nuevas autovías, una inversión por encima de los 900 millones de euros y más de 5000 puestos de trabajo.

Estamos hablando, señorías, no solo de unas infraestructuras que son buenas para vertebrar las comunicaciones internas de la Región de Murcia, estamos hablando de unas infraestructuras que son necesarias para la buena circulación rodada en todo lo que es el tráfico peninsular, por cuanto el arco noroeste y el tercer carril de la Murcia 30 lo que hacen es evitar que los tránsitos que vienen desde Madrid, desde el centro y norte de la Península hacia la zona de Cartagena, su puerto y la comarca del Mar Menor no tengan que pasar por el entorno de la capital; de la misma forma que el eje este-oeste, tercer carril de la autovía A-7 y arco norte de Murcia, entre Alicante y Murcia, no solo es para esa zona concreta, sino que estamos hablando del corredor mediterráneo por carretera de nuestro país, que conecta las provincias catalanas, las provincias valencianas, la Región de Murcia y Andalucía.

Por tanto, comprenderán la trascendencia de estas actuaciones y la necesidad de que se ejecuten cuanto antes de cara a la seguridad de los viajeros, a la ganancia de tiempo e, indudablemente, al beneficio e interés general de todos los españoles.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para la defensa de la enmienda. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Oñate.

El señor OÑATE MARÍN: Gracias, presidente.

Señor Bernabé, posiblemente, cuando usted redactó esta moción intentaba impulsar una obra que, no se lo voy a ocultar, es tan necesaria como usted ha expuesto. Pero, en fin, le supongo al corriente —y si no, se lo digo yo— de que lo que usted pedía entonces ahora está ya en una fase bastante avanzada: parte de los proyectos del arco noroeste, en licitación pública y, el resto, con vías de financiación adjudicada, en redacción de proyectos y de expropiaciones. Por tanto, si queremos ser justos, quizá lo que habría que hacer es retirar la moción y mostrar aquí nuestra alegría de que, por fin, un Gobierno —realmente y más allá de las promesas— haya dado vías y cauces para que las obras se desarrollen.

En todo caso, como no queríamos retirarle del todo su vocación de paternidad en el impulso de la obra, hemos ofrecido una enmienda que pensamos que es generosa, porque incluso habla de pedir al Gobierno comenzar las obras a la mayor brevedad...

Rogaríamos que, ajustándonos al relato de lo que ha sucedido después de que escribiera la moción, se avenga a aprobar nuestra enmienda y vayamos juntos de la mano en impulsar una obra que, como ya le digo, les ha sorprendido a ustedes —quizá más pronto de lo que esperaban— con todos los pasos encauzados para que sea una realidad en el plazo más breve de tiempo.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la aceptación o rechazo, tiene la palabra el senador Bernabé.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Con la venia, señor presidente. Si le parece, me referiré también a nuestra enmienda de adición porque es la razón por la cual no se acepta la enmienda del Grupo Socialista.

Efectivamente, después de presentar nuestra moción, se han producido hechos en el seno del Ministerio de Fomento que han variado un tanto las circunstancias, pero no en el sentido correcto, en cuanto que el famoso arco noroeste se ha licitado mutilado, amputado en una de sus partes esenciales, como es el tercer carril de la Murcia 30. De ahí, el segundo punto que añadimos a la moción, vía adición, pidiendo que se apruebe también la licitación de ese tercer carril para que se lleve a cabo.

Por otra parte, discrepamos de la fórmula que se está utilizando para el tercer carril de la autovía A-7 y arco norte, por cuanto el nuevo estudio de viabilidad que ahora se ha sacado a exposición pública —que lo que hace es modificar el proyecto del Partido Popular— lo modifica técnicamente, pero también lo modifica en cuanto a los plazos, dado que ya no son dos años de ejecución, sino que son cuatro. Esta es la razón por la cual también añadimos ese tercer punto a la parte dispositiva de la moción, al objeto de que se tomen las medidas oportunas para que la obra se ejecute en dos años, dado que, técnicamente, es posible y esa era la pretensión del Gobierno.

Sí quiero hacer una precisión, señor presidente, señora letrada, al objeto de que se lleve a cabo una modificación. Se ha producido una pequeña errata en la frase final del último punto, que dice: «... se han

recogido en los pliegos licitados de los dos proyectos». No es «licitados», es «anunciados». Se trata de un pequeño *lapsus linguae* que pedimos se subsane, porque lo que está en exposición pública es el estudio de viabilidad.

Nada más y gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

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

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Manifiesto nuestro apoyo a la moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Nacionalista, tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, señor presidente.

Anuncio la abstención de nuestro grupo.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Anuncio que el Grupo Vasco se abstendrá.

Esquerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Cortès.

La señora CORTÈS GÈS: Gracias, presidente.

También vamos a abstenernos en esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por Unidos Podemos, tiene la palabra la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Anuncio la abstención de nuestro grupo a esta moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el senador Oñate.

El señor OÑATE MARÍN: Este grupo tiene la esperanza de que alguna vez el señor Bernabé muestre su conformidad con alguna actuación que venga de un Gobierno o Partido Socialista. Debería ser consciente de que Murcia vive una época dorada para las infraestructuras.

Esa época nos lleva a la satisfacción de ver que, por fin, tenemos un Gobierno del Estado y un delegado de ese Gobierno en Murcia, Diego Conesa, que han sintonizado con la necesidad de cubrir un retraso histórico de las obras de infraestructuras, sobre todo ferroviarias, en nuestra región. Y le quiero invitar a que participe de esa satisfacción y abandone quizá la frustración de que en siete años de Gobierno del Partido Popular, más allá de las promesas, hayan resuelto pocos de esos problemas.

Por resumir, se han licitado en los siete primeros meses de Gobierno socialista 1175 millones de euros en obras del AVE; y sobre lo que usted propone en la moción: arco noroeste, norte y tercer carril, hay previstos otros 641 billones de euros complementarios. Además, en el tren tradicional se ha puesto en marcha un tren Alvia, un tren híbrido que se podría haber puesto en marcha mucho antes, que ha acortado ya los tiempos de paso entre Murcia y Madrid y que se van a acortar más cuando el día 21 de marzo, con la primavera, se abra por fin la variante de Camarillas. Y no digamos ya la inversión que se va a acometer para corregir el parque de trenes con goteras que dejaron ustedes en Murcia, fundamentalmente en las redes de cercanías.

Por ello le digo que debería salir del error de intentar oponerse a todo lo que hacemos, y sumarse a nuestra satisfacción. Pero no sé si tengo muchas esperanzas, porque usted ha cometido ya algunos

errores en esta materia. No sé si esto le sonará: «Bernabé: El que quiera tomarse las uvas en la Puerta del Sol podrá salir de Murcia en el AVE». Esto lo decía usted el 18 de marzo de 2015, y estamos en 2018. O la actitud que su partido y usted mismo han tenido con el soterramiento, en contra de la voluntad de los vecinos de Murcia, ahora corregido, que ha provocado las mayores movilizaciones recientes de la historia de la ciudad, e incluso un gasto que consideramos escandaloso, de más de dos millones de euros para mantener el equipo de seguridad para hacer unas obras a porrazos. O —por no hablar de esos errores— una rueda de prensa que dio usted con portavoces no hace mucho anunciando y denunciando una eliminación de paradas con motivo del Alvia, aunque tuvo después la nobleza —es verdad— de salir unas horas más tarde a decir: «Perdonen, señores, me he equivocado». O esta última propuesta, que no ha sido un error suyo, pero sí de su partido, de que por fin llegue el tren de Alicante a Murcia mientras se hacen las obras de conexión de Camarillas, cuando falta un kilómetro para llegar a la estación de tren, diciendo que llegue por la inercia de la velocidad que trae. Una propuesta por la que técnicos reputados han pedido directamente el control de alcoholemia a quienes lo proponen.

Por tanto, ya le digo que lleva usted cometidos los suficientes errores como para corregir, avenirse, rehabilitarse y sumarse a la satisfacción de una provincia y de una ciudad que, por fin, ha encontrado un Gobierno que la comprende. Pero vuelve a insistir, porque el PIC del que usted presume es una nueva milonga, no ya por los costes de financiación excesivos que tenía, sino porque nunca llegó a tener la aprobación del Ministerio de Hacienda del propio Gobierno de Rajoy. Y la autoenmienda que usted se hace sirve simplemente para mantener el discurso, quizá en Murcia, de que con ustedes las cosas se harían antes.

Señoría, se han puesto unos plazos de carácter técnico, se ha troceado la obra precisamente para una mayor agilidad, y nada impide que en alguno de los tramos, si las empresas concesionarias así lo ven, se adelanten los plazos. Luego no nos vamos a poner a votar aquí cosas distintas por un mes abajo o arriba, y sobre todo viniendo de usted la propuesta, que en temas de plazos no es precisamente la persona con mayor número de aciertos. Insisto: avéngase a la nueva satisfacción que muestra este grupo.

Pero para que no parezca que trabajamos de parte, voy a terminar, si me lo permite, señor presidente, leyendo un texto de un periodista exigente, Manuel Buitrago, publicado en su medio de comunicación, *La Verdad*, el 31 de enero de este mismo mes. Dice así: «Una época dorada para las infraestructuras —el titular no era mío, era copiado—. Murcia está entre las regiones con más obras públicas licitadas, adjudicadas y en ejecución. Si se suman todos los proyectos en autovías y ferrocarril, es probable que se maneje en estos momentos la mayor cartera de inversión en carreteras con los dos arcos de Murcia, las autovías del Reguerón y del bancal, los terceros carriles y el eje del altiplano. Lo nunca visto. Crucemos los dedos para que esta vez no se trunque ninguna obra».

¿Acaso desearían ustedes que se truncara?

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Tiene la palabra el senador Bernabé.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Oñate, señores senadores socialistas, la historia de las infraestructuras en la Región de Murcia cuando gobierna el PSOE es la historia de un fracaso. Ese fracaso lo podemos llamar despropósito si nos atenemos a la época de José Luis Rodríguez Zapatero, que solo paró la autovía del altiplano; la del Reguerón; la autovía Zeneta-Santomera, más tristemente conocida como la autovía del bancal; o la variante ferroviaria de Camarillas. Y fue el Gobierno del Partido Popular de Mariano Rajoy el que rescató todas esas obras —al igual que nos rescató de la crisis— para volver a ponerlas en funcionamiento.

Pero cuando llegamos a Pedro Sánchez, la historia de ese fracaso ya no es un despropósito, es la historia de un castigo. Creo que Pedro Sánchez ha puesto su diana en la Región de Murcia. Y honestamente pienso que es porque, como llevan veinticinco años perdiendo absolutamente todas las convocatorias electorales, tienen intención de seguir haciéndolo, pero, desde luego, no vamos a aceptar jamás este tipo de situaciones. Mire, señoría, lo único que no se ha podido cargar Pedro Sánchez es el aeropuerto, porque no depende de él, porque es una obra del Gobierno regional. Pero lo que han hecho con el AVE es un auténtico crimen, señor Oñate. Están terminadas ya las obras para que hoy pudiéramos tener AVE en la Región Murcia —hoy, en la capital—, pero ahora nos dicen que para 2023. El proyecto del AVE a Cartagena estaba en marcha para que estuvieran las obras en 2020, y hoy nos dicen que para 2026. Y el absoluto engañabobos es la línea con Almería. Se están licitando tramos en descampado y no sabemos nada de cómo quedan las ciudades por las que pasa, porque le recuerdo que esa línea pasa por Alcantarilla, por

Totana y por Lorca. ¿Qué pasa con esas integraciones urbanas, señor Oñate, señores del Grupo Socialista? Se lo digo yo: que no se sabe absolutamente nada, están guardadas en un cajón, y, evidentemente, el tren no va a ir dando saltos, siempre debe ir de forma continua.

Pero si hablamos, como esta mañana, de los arcos norte y noroeste, ni Kafka habría imaginado un escenario tan surrealista como el que nos están dibujando ustedes. Hemos pasado de un escenario cierto dibujado en mayo de 2018 por el Gobierno del Partido Popular que nos iba a permitir tener, vía concesión administrativa, esas infraestructuras en servicio en 2021, al siguiente escenario, a lo que es la historia de una auténtica mentira. Ustedes llegaron y dijeron al principio que no se podían licitar esas obras porque los pliegos no están terminados, y ya le demostramos aquí al ministro de Fomento hace unas semanas que eso era falso, que los informes de Hacienda estaban encima de la mesa. Después de decir que no se podían licitar, se decía que no se podían licitar vía concesión administrativa porque era muy caro y había que hacerlo con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Y ahora, lo último, de hace escasas semanas, es que no, que nos olvidamos otra vez de los Presupuestos Generales del Estado y volvemos a las concesiones administrativas pero cambiando los plazos, alargando los cuatro años, haciendo modificaciones técnicas, y en lo único en lo que estamos ahora es nuevamente en otro estudio de viabilidad, no en una licitación.

Por tanto, señor Oñate, señores del Grupo Socialista, dejen de castigar a la Región de Murcia y ejecuten los planes que tenía el Partido Popular programados, y sobre todo, no se preocupen, si no lo hacen ustedes ahora, lo haremos nosotros, seguro, dentro de muy poco tiempo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Vamos a votar esta moción con la autoenmienda del Grupo Parlamentario Popular y con la corrección de errores que ha manifestado *in voce* en la intervención.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 6; abstenciones, 5.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO PROCEDA A LA SOLUCIÓN DE LOS RUIDOS PRODUCIDOS POR EL TRÁFICO DE LA AUTOVÍA A-8 A SU PASO POR NUEVA, EN LLANES (ASTURIAS).

(Núm. exp. 661/001228)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: La siguiente moción es del Grupo Parlamentario Mixto, por la que se insta al Gobierno a que el Ministerio de Fomento proceda a la solución de los ruidos producidos por el tráfico de la autovía A-8 a su paso por Nueva, en Llanes.

A esta moción se ha presentado, en plazo, una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Como siempre, hablaré de Asturias, y hoy concretamente del Concejo de Llanes, de la localidad de Nueva, y concretamente del barrio de El Henar, paradisíaco lugar al que da nombre la capilla dedicada a la Virgen de El Henar.

Desde la puesta en servicio del tramo de la autovía A-8, autovía del Cantábrico, en el tramo Llanes-Llovio, los vecinos vienen soportando los ruidos causados por el tráfico, que es continuo y de gran intensidad, cosa que he podido comprobar *in situ* no hace muchos meses. El lugar queda en un valle, y por encima, a una gran altura, pasan cuatro carriles de alta velocidad con un tráfico bastante denso, sobre todo en los periodos estivales.

En el expediente del que dispongo constan varios informes sobre los estudios conducentes a la implantación de medidas correctivas del impacto sonoro. Es más, puedo confirmarles que el Ministerio de Fomento ha emitido informes contradictorios u opuestos. ¿Por qué digo esto? Porque desde el año 2006 se vienen realizando una serie de estudios y propuestas tanto del ayuntamiento como de los vecinos de Nueva, barrio de El Henar, constituidos en junta vecinal. En estos estudios —que obran en mi poder por si alguien los quisiera comprobar— se dice que, ante las quejas recibidas, se está estudiando implantar medidas correctivas de impacto sonoro mediante colocación de barreras acústicas; repito, les hablo del año 2009. Posteriormente, esta senadora realizó una pregunta parlamentaria, que el 19 de octubre obtuvo

cumplida respuesta, en la que se me dice que no existe en la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento ni una sola petición del Ayuntamiento de Llanes ni de particulares sobre el ruido provocado por el tráfico de la A-8, junto al barrio de El Henar, en el pueblo de Nueva. Es evidente que esta última contestación del ministerio es falsa o es un error del funcionario, a no ser que el nuevo Gobierno considere que antes que ellos solo existía la nada.

Llegados a este punto, en nombre de los afectados, reitero vehementemente la necesidad de dar solución a este problema que los afectados llevan reclamando desde hace más de trece años. Señorías, la inversión es perfectamente asumible, los estudios están hechos, solo falta un Gobierno diligente que cuide la salud de sus ciudadanos porque esta contaminación acústica produce un daño sanitario real.

No me queda nada más que repetirles el texto de la moción, que es que se dé solución a este gran problema que viven estos vecinos y solicitarles su apoyo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña María Fernández.

La señora FERNÁNDEZ ÁLVAREZ: Gracias de nuevo, presidente.

Hemos presentado esta enmienda sobre la base del trabajo desarrollado por el Ministerio de Fomento en lo que a la elaboración de los mapas estratégicos de ruidos se refiere y a las competencias de las distintas administraciones públicas en este ámbito, así como al compromiso del Ministerio de Fomento de seguir desarrollando los planes de acción contra el ruido en las carreteras.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

En el turno de aceptación o rechazo, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Cuando ayer por la tarde llegó a mis manos esta enmienda registrada por el Grupo Socialista, como no podía ser de otra manera, se la hice llegar a quienes, en el fondo, son los autores de esta moción, que son los sufridores del barrio de El Henar. Simplemente, senadora del Grupo Socialista, le leo textualmente su respuesta: «Es inadmisibile e intolerable que después de diez años tengamos que leer esto. La insensatez y la falta de responsabilidad, ¿hasta dónde llega? Hagan cuanto esté en sus manos para que esto no quede de esta manera, y cuente con nuestro apoyo en todo lo que sea necesario».

Por tanto, señoría, lamentó no poder aceptar su enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones de la señora Domínguez de Posada Puertas*).

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista, tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias señor presidente.

Para expresar el sentido de nuestro voto, que será la abstención.

Gracias.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

El Grupo Vasco se abstendrá.

Eskerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Cortès.

La señora CORTÈS GÈS: Gracias, presidente.

Nuestro grupo se va a abstener en esta moción.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 414

13 de febrero de 2019

Pág. 25

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Unidos Podemos, tiene la palabra doña Pilar Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Solo para decir que votaremos a favor de esta moción.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Fernández.

La señora FERNÁNDEZ ÁLVAREZ: Muy brevemente, presidente.

No ponemos en cuestión los informes a los que ha aludido la senadora de Foro, pero podemos afirmar que por una resolución de 19 de septiembre de 2016, dentro del mandato del Ministerio de Fomento del Gobierno del Partido Popular, se aprobaron definitivamente los mapas estratégicos de ruido de la red de carreteras del Estado, y conforme a ellos no se prevé ninguna actuación en el tramo de la A-8 a su paso por el municipio de Nueva, de Llanes. Sin embargo, y de ahí el sentido de nuestra enmienda, el Ministerio de Fomento, como no podía ser de otra manera, sigue trabajando para disminuir la contaminación acústica y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en las cercanías de las carreteras y autovías. Por ello se están desarrollando los planes de acción contra el ruido, que recogen medidas al respecto, independientemente de quién sea el responsable de su ejecución.

Como no podía ser de otra manera, entendemos la situación por la que están pasando desde hace tiempo los vecinos de ese municipio de Llanes. Por tanto, el voto del Grupo Socialista va a ser a favor de esta moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Gracias, presidente.

Intervengo solo para manifestar que el Grupo Parlamentario Popular va a votar a favor. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación de esta moción en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; abstenciones, 3.

El señor PRESIDENTE: En consecuencia, queda aprobada la moción.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO AL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS DE INVERSIONES EN LA RED DE COMUNICACIONES DE LA COMARCA DEL BAGES, EN CATALUÑA. (Núm. exp. 661/001316)

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

El señor PRESIDENTE: Pasamos a debatir la moción del Grupo Parlamentario Nacionalista Partit Demòcrata - Agrupación Herreña Independiente-Coalición Canaria por la que se insta al Gobierno al cumplimiento de los compromisos de inversiones en la red de comunicaciones de la comarca del Bages, en Cataluña.

A esta moción se han presentado, en plazo, dos enmiendas: una del Grupo Parlamentario Popular y otra del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, antes de defender la moción, quisiéramos mandar un fuerte abrazo y nuestro pésame a los familiares y amigos de la víctima mortal del pasado viernes en este nuevo accidente que se produjo en esta línea ferroviaria.

El motivo de esta moción viene de lejos porque la R-4 es una línea que ha registrado hace muchos años numerosos inconvenientes desde el punto de vista de la infraestructura, así como distintos accidentes, el último este viernes, que acabó con el fallecimiento de una persona. También hubo otro accidente el 20 de noviembre el año pasado, que es el que nos llevó a presentar esta moción reclamando más inversiones en la red de cercanías, de *rodalies*, y, una vez más, instar a la ejecución de estas inversiones en una línea

que es fundamental en las infraestructuras en la Cataluña interior para conectar la comarca del Bages y su capital, Manresa, hasta el área metropolitana y Barcelona concretamente.

Si le parece, presidente, voy a agrupar mi intervención. Se han presentado distintas enmiendas por el Grupo Popular y el Grupo Socialista. Hemos hecho un esfuerzo y hemos llegado a una transaccional que incorpora todos los puntos de vista. Es un ejercicio de responsabilidad importante, y más después de los hechos que se han producido en los últimos días. Hemos hecho llegar a la mesa una propuesta de transacción que incorpora las enmiendas del Grupo Socialista y del Grupo Popular y que hace hincapié —y para nosotros es fundamental— en la necesidad de trabajar en estas inversiones y de mejorar la seguridad de una línea que es, insisto, fundamental en la Cataluña interior, y reclamamos, una vez más, la necesidad de que podamos gestionar toda la red de *rodalies*, la *xarxa de rodalies*, y poder hacer un trabajo conjunto con ADIF y con la Administración del Estado.

Yo quiero agradecer la buena predisposición de los grupos para llegar a una transacción, que no ha sido nada fácil, pero creo que le debemos a la ciudadanía nuestra capacidad de ponernos de acuerdo, y no solo en esta comisión, que es evidentemente importante, sino que el Gobierno, instado por esta Comisión de Fomento del Senado, sea capaz también de ejecutar los compromisos que ya vienen de lejos y trabajar también conjuntamente con la Generalitat para que los planes de *rodalies*, por ejemplo el de 2017-2025, se cumplan, además de todas aquellas inversiones que ya han sido trabajadas previamente pero que no están llegando, lo que, evidentemente, no genera la confianza que los ciudadanos esperan de nuestra parte.

Quiero agradecer, insisto, que los grupos quisieran transaccionar. Creo que es un buen texto que nos lleva a intentar dar soluciones a una línea que necesitamos. Emplazo a todo el mundo a seguir trabajando conjuntamente.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Pascal.

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

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Gracias, presidente.

Señorías, en primer lugar, el Grupo Popular se suma a las condolencias, y lamentamos el accidente ocurrido el pasado viernes por el choque frontal en Manresa entre dos trenes de la línea R4 y R12, en el que hubo una víctima mortal y un centenar de heridos. La moción que ahora debatimos, tristemente se presentó por la necesidad de tomar medidas para evitar más accidentes en la línea 4 tras lo ocurrido el 20 de noviembre de 2018, que también se saldó con una muerte y medio centenar de heridos. Desde aquí trasladamos el pésame a la familia de los fallecidos y esperamos la pronta recuperación de los heridos.

En esta línea, las enmiendas que presentamos hoy van dirigidas a que se hagan las inversiones presupuestadas en 2018 en los presupuestos del Gobierno de Mariano Rajoy y se agilicen las obras contempladas en ellos, tanto las que se encuentran en fase de obra como las que se hallan en fase de proyecto de estudio informativo. La prioridad del Gobierno debe seguir siendo desarrollar los trabajos necesarios para la mejora de la funcionalidad y la fiabilidad del servicio de *rodalies* en coordinación, como decía Marta, con la Generalitat de Cataluña.

Los accidentes demandan ejecutar las inversiones previstas en 2018 y no los traspasos de competencias. Por lo tanto, quiero felicitarlos por la transaccional e insistir en seguir trabajando para mejorar los servicios de *rodalies*.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fernández.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Gracias, señor presidente.

Como ya hicimos en su momento, el Grupo Socialista reitera hoy su pesar más profundo por el accidente del pasado 20 de noviembre de 2018, lo reiteramos aquí en la comisión, como ya lo hicieron el Gobierno y el señor ministro en su día.

Nosotros también nos alegramos de haber llegado a un acuerdo, porque se contemplan algunas enmiendas que nosotros habíamos presentado. Estábamos de acuerdo con rectificar la falta de inversión en la red de cercanías y el gran déficit, que se ha hecho crónico —como dice el texto original y se mantiene en los puntos a) y b)—, porque sabemos que este no es el primer incidente de esta línea,

como ocurrió ya en 2017 o en marzo de 2011, que había un marco financiero del Plan de cercanías de Barcelona 2008-2015. Pero, señorías, lo lamentable es que el Gobierno de España de entonces, del Partido Popular, de una inversión de 4 millones de euros, fijense, solo ejecutó el 13,5 %. Hay que recordar aquí estos fantásticos años —acabaremos hablando, como siempre, de Zapatero y llegaremos hasta el malvado Pedro Sánchez—. Pues, miren ustedes, no, porque en estos años el Partido Popular redujo un tercio la inversión en infraestructuras y, consecuentemente, no solo castigó a Cataluña, sino al resto de España. Y esta, evidentemente, es una situación absolutamente comprobable.

Estamos también de acuerdo porque la transaccional incluye impulsar la ejecución del conjunto de actuaciones recogidas en el plan Rodalies, plan que es nuevo. Hay un nuevo plan con una visión estratégica que establece los ejes de actuación a seguir en la red de ancho ibérico de Cataluña con el horizonte temporal 2017-2025, y estas actuaciones contemplan la inversión de 3894,6 millones de euros. Además, en este sentido conviene recordar que en la comisión prevista en la disposición adicional tercera del Estatuto sobre inversiones en infraestructuras —que son unas reuniones que el Partido Socialista está acostumbrado a hacer, las que vienen constitucionalmente o en los estatutos de autonomía— se ofreció un acuerdo a la Generalitat en el que se le proponía unas inversiones de 759 millones de euros, y ya incluía 200 millones de euros en estos próximos presupuestos del 2019. Esta propuesta no fue aceptada —hay que decirlo— por los mismos que hoy traen su moción.

Hablando de la R4, no voy a ser prolijo en la descripción, pero sí me gustaría decir las actuaciones que vienen en el punto b) del acuerdo transaccional. Habla de impulsar la ejecución. Pues eso lo está haciendo el Gobierno. Miren ustedes, doce actuaciones ya finalizadas. Voy a mencionar un par de ellas: rehabilitación de la catenaria del trayecto Sants-L'Hospitalet, punto kilométrico 95,900-97,800, y así hasta doce: cambio de toperas existentes, sustitución de las traviesas RS por monobloque en San Vicent, tratamiento y consolidación de trincheras. Insisto, así hasta doce actuaciones. Doce actuaciones en ejecución, que ya están hechas: preparación del puente sobre el barranco de Sanana, punto kilométrico 317,469; suministro y montaje de frontal polivalente en topera fija... Así, insisto, hasta doce. Once obras en licitación: monitorización de cambios de la fase tres; inclusión de las estaciones de Molins de Rei, Martorell, Cerdanyola del Vallès, Vilanova... Insisto, once actuaciones. Y nueve proyectos en redacción: movilización y mejora de control y protección de equipos en varias subestaciones; rehabilitación y modernización de línea aérea de contacto en el tramo de L'Hospitalet, etcétera, con nueve proyecto en redacción. Por eso digo que este Gobierno está impulsando la ejecución de las actuaciones recogidas en el Plan de rodalies con el horizonte 2017-2025.

Insisto en felicitarnos por el acuerdo y ojalá sea una tónica general el llegar a transaccionales. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

En el turno de aceptación o rechazo, tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, presidente.

Como comentaba, hemos llegado a esta transacción, de la que ya disponen todos los grupos. Por mi parte solo quiero agradecer la voluntad de todos por llegar a una transaccional.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa*). No está.

Por el Grupo Nacionalista, tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Intervengo solo para volver a pedir el apoyo a la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

El Grupo Vasco se abstendrá.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora doña Emilia Cortès.

La señora CORTÈS GÈS: Gracias. Buenos días.

Ante todo manifestar nuestro más sentido pésame a los familiares y a los amigos de la víctima mortal del pasado viernes en el accidente en la línea R4 en Castellgalí y desear la pronta recuperación de todos los heridos.

Esquerra Republicana no ha parado de insistir en la mejora de la línea R4 y sobre todo en *rodalies* de Cataluña y en la demanda de ejecución de las inversiones prometidas tantas veces.

En los Presupuestos Generales del Estado del año 2017, Esquerra Republicana presentó una enmienda para la ejecución de mejoras en el trazado de la línea R4 de *rodalies* entre Manresa y Tarrasa, enmienda que fue rechazada por el Grupo Popular y por el Grupo Socialista.

En los presupuestos del año 2019 Esquerra Republicana presentó una enmienda para la ejecución de mejoras en el trazado de la línea R4, *rodalies* entre Manresa y Tarrasa, enmienda que fue rechazada por el Grupo Popular y por el Grupo Socialista.

En abril de 2018, la senadora de Esquerra Republicana, Laura Castell, preguntó por escrito acerca de las deficiencias de la línea R4. El 15 de noviembre del 2018, Esquerra presentó una pregunta solicitando respuesta oral del ministro de Fomento en el Pleno del Senado. El día 20 de noviembre de 2018, Esquerra Republicana y yo misma formulé pregunta oral al ministro Ábalos en la sesión de control del Gobierno en el marco del Pleno del Senado sobre la inversión en la línea R4 Manresa-Barcelona, que, desgraciadamente, coincidió con el accidente ferroviario de esta línea en Vacarisses, donde falleció una persona y hubo muchos heridos debido a un desprendimiento de tierras y a la caída de piedras. El ministro afirmó ese día que tenemos un gran problema con las cercanías y una deuda importante con ellas. Tengo que decirles que no es la primera vez en la que hay desprendimientos de tierra y caída de piedras en esta zona y a consecuencia de ello descarrilamientos del tren.

Desgraciadamente, en tres meses, han perdido la vida dos personas en la línea R4.

El día 20 de noviembre, Esquerra Republicana solicitó la comparecencia del ministro de Fomento para informar sobre la necesidad de inversiones en *rodalies* de Cataluña y, en particular, en la línea R4. De momento no hemos obtenido ninguna respuesta.

El día 8 de febrero de 2019, el senador Bernat Picornell y yo misma, Mirella Cortès, junto con el alcalde de Vacarisses y la primera teniente de alcalde, efectuamos una visita de seguimiento de las obras de acondicionamiento de la zona donde se produjo el fatal accidente el día 20 de noviembre, de la cual destacamos el lamentable estado de abandono de las obras de adecuación y acondicionamiento por parte de ADIF, empresa pública que depende del Ministerio de Fomento. El mismo día 8 de febrero, por la tarde, sucedió otro trágico accidente mortal en esta misma línea, en Castellgalí, en la comarca del Bages, con casi un centenar de heridos.

Ya ven todo lo que hemos hecho durante este corto periodo de tiempo. Todo ello constata las deficiencias de la línea R4 de *rodalies* y la escasa inversión ejecutada por el Ministerio de Fomento, a pesar de las diversas reclamaciones y denuncias que ha efectuado el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana en el Senado en los últimos dos años y de las diversas iniciativas parlamentarias en el Senado.

Por todo ello, y vista la poca voluntad del Ministerio de Fomento para solucionar los problemas en la línea R4 y para denunciar la falta de ejecución de la inversión en ella y en *rodalies* de Cataluña, vamos a votar a favor de esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, vaya por delante nuestro sentido pésame y nuestro deseo de una pronta recuperación de los heridos.

Cercanías de Barcelona, y muy concretamente el tramo del que hablamos, entre Tarrasa y Manresa, sufre graves deficiencias que están poniendo en peligro la seguridad y la vida de la ciudadanía, tal y como demuestran los dos últimos accidentes. Faltan medidas de seguridad, falta mantenimiento, falta inversión, falta prioridad, es una línea de tren muy abandonada.

Esta moción fue registrada tras un accidente mortal en la línea R4 de *rodalies* y hoy, cuando llega a discutirse en comisión, lo hacemos en el contexto de otro accidente mortal la semana pasada. Ahí no hay casualidad, hay dejadez y desinversión, ahí hay mala política.

Esta moción se ha votado ya en municipios; existen también declaraciones institucionales sobre esta cuestión y se repiten manifestaciones de indignación en el territorio, como es obvio. Y es que tanto los representantes políticos de los municipios afectados como la sociedad civil, así como los expertos y expertas en la cuestión, piden lo obvio. Exigen, en primer lugar, actuaciones urgentes y de calidad para garantizar la seguridad de toda la infraestructura y asegurar el servicio; urge la modernización de la infraestructura existente entre Tarrasa y Manresa; urge actuar en las estaciones donde existen actualmente algunas mejoras en curso, pero también es importante la infraestructura.

En segundo lugar, urge que el Ministerio de Fomento invierta económicamente lo necesario en la línea R4 para ofrecer un servicio eficiente, rápido y seguro. La inversión económica es fundamental, y para ello debemos ser capaces de sostener un frente común sobre las inversiones presupuestarias prioritarias en materia de cercanías, en general, y para este tramo especialmente golpeado, en particular, algo que de hecho es más complicado en el actual escenario político, pero que nos parece absolutamente imprescindible.

Y, en tercer lugar, lo que reclama el mismo territorio es una respuesta de altura; eso es investigación a fondo sobre las causas del último accidente; eso es, como pide el mismo territorio, que el Ministerio de Fomento dé audiencia en los próximos días a una delegación de alcaldes y otros representantes de la zona afectada en la Cataluña central; y eso es trabajo integrado entre todas las administraciones afectadas y en su más alto nivel, junto con las empresas ADIF y Renfe, para calendarizar y ejecutar de forma eficiente las inversiones y actuaciones previstas, priorizando las que conciernen a la cuestión de la seguridad.

Por todo ello, sin duda alguna, nosotras votaremos a favor de la moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Gracias, señor presidente.

Está claro. Creo que los distintos portavoces lo hemos oído: inversiones, cero; movilización cero; mantenimiento, cero; infraestructuras, un tercio. Por ello, evidentemente, esa visión de altura, esa visión estratégica que el Gobierno ha puesto en marcha con el plan Rodalies; un plan que supone una inversión en infraestructuras ferroviarias en la red convencional de Cataluña de casi 4000 millones de euros. De este importe, 1058,5 millones corresponden a actuaciones de Renfe en material rodante, servicios a clientes y estaciones de viajeros gestionadas por Renfe-Rodalies. En el periodo 2017-2022 está previsto actuar en noventa estaciones, que supondrá una inversión de unos 472 millones de euros.

Por describir algunos de los importantes proyectos de inversión que se esperan y que están en este plan, con visión estratégica, con visión de altura, ofreciendo soluciones a las necesidades de movilidad de Cataluña, por ejemplo, está previsto renovar la flota para sustituir principalmente las series 448, 450 y 451; implantación del sistema ERTMS en equipos embarcados de los trenes; mejoras en el material rodante, y un proyecto que se llama plataforma embarcada, que supone la instalación en los trenes de una plataforma de comunicación que permita la conexión de los trenes con los centros de gestión.

Por tanto, son actuaciones relevantes que el Gobierno, que actúa con seriedad, con visión estratégica, tiene previsto en el plan 2017-2025.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra la senadora Clemente.

La señora CLEMENTE MUÑOZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, hoy hemos llegado a una transaccional en la que solicitamos al Gobierno de España que acometa las inversiones necesarias para hacer funcional y fiable el servicio de cercanías en la comunidad catalana. Los accidentes de los que hoy nos hemos hecho eco han sido determinantes para poder llegar a este acuerdo, en el que demandamos la necesidad de coordinarse las diferentes administraciones implicadas: Gobierno de España, ADIF, Renfe y Generalitat de Catalunya para poder llevar adelante la ejecución de los Presupuestos de 2018 y que en ejercicios posteriores se siga avanzando en la mejora del servicio de *rodalies*, tal y como dejó planeado el Gobierno anterior. Hemos dejado de lado la cesión del servicio de cercanías a la Generalitat de Catalunya para que el Estado español sea el que se encargue de la mejora del servicio y el que garantice las inversiones para que la línea R4 sea un servicio competitivo, eficiente y seguro.

Mientras debatíamos en esta comisión, se rechazaban los Presupuestos Generales del Estado en el Congreso por los mismos grupos que en su momento auparon al Gobierno actual. Por tanto, lo más

lógico es que se ejecuten los presupuestos vigentes, los de 2018, que se agilicen las obras y que se siga trabajando en el programa que ya está recogido en los actuales presupuestos del Estado.

Esperamos que este Gobierno, en la línea de seguir trabajando y ejecutando lo que ya está previsto en los presupuestos, sea más eficiente de lo que fue con el Plan de cercanías de 2008, del que no llegaron a ejecutar ni un 2 %. Por tanto, siempre que vayan a mejorar el servicio, contarán con nuestro apoyo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos a votar esta moción en los términos de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: En consecuencia, queda aprobada.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA APROBACIÓN DEL PLAN DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO POSTAL UNIVERSAL Y SU CONTRATO REGULADOR.

(Núm. exp. 661/001333)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la última moción, por la que se insta al Gobierno a la aprobación del Plan de prestación del servicio postal universal y su contrato regulador.

A esta moción se ha presentado en plazo una enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, señor presidente.

La presente moción viene sobre todo a reforzar todas las acciones que está realizando el actual Gobierno con respecto a la sociedad estatal Correos y Telégrafos. Todo aquello que tan solo hace ocho meses requeríamos al anterior Gobierno, ahora precisamente se está convirtiendo en realidad con el actual Gobierno. Como muestra de ello, les diré que el senador que les habla, en mayo de 2017, interpeló al anterior ministro de Fomento, al que se le requería, por un lado, la elaboración de ese Plan de prestación del servicio postal universal y, por otro, una mayor atención hacia los trabajadores, motivada por la reducción de plantilla que se estaba produciendo en los últimos años de gobierno del Partido Popular, así como el empeoramiento de las condiciones laborales.

En la posterior moción consecuencia de interpelación se defendió la necesidad de llevar a cabo ese Plan de prestación de servicio postal universal que diera viabilidad a Correos como empresa, y donde debería aparecer esa diversificación de su actividad comercial, apostando, sobre todo, por el gran potencial que tiene. En aquella moción se solicitaba, al mismo tiempo, un aumento del personal, así como la mejora de las condiciones laborales.

Igualmente, el pasado 4 de diciembre de 2018, se debatió y dimos apoyo a una moción en la Comisión de Función Pública que trataba de las condiciones laborales y de las mejoras necesarias, en un momento en el que se estaban tratando y negociando con los agentes sociales dichas mejoras.

Y, por último, el 19 de diciembre del pasado año, el Gobierno, gracias al diálogo y a la negociación con los agentes sociales, llegó a una serie de acuerdos importantes: primero, el compromiso por la consolidación y la reposición de 11 200 puestos de trabajo; segundo, la mejora de las condiciones salariales; y, tercero, las mejoras de las condiciones laborales.

Por todo lo anterior y por entender que hay que continuar protegiendo a Correos como empresa, el Grupo Parlamentario Socialista solicita al actual Gobierno que, una vez recibida respuesta favorable de la Comisión Europea respecto a ese Plan de prestación del servicio postal universal y se efectúe su aprobación en el Consejo de Ministros, se firme ese contrato de prestación del servicio postal universal con Correos para asegurar su actividad económica y su viabilidad como empresa y se dé tranquilidad y certeza a sus trabajadores.

Por todo ello, presentamos para su debate la presente moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la senadora Hernández.

La señora HERNÁNDEZ MARRERO: Gracias, presidente.

Evidentemente, y como ya hicimos en el Congreso de los Diputados, mi grupo va a votar a favor de esta moción y va a presentar la misma enmienda, entre otras cosas, porque el Gobierno del Partido Popular estaba trabajando al respecto, y prueba de ello, es que dejó el plan de prestación terminado. Me hace gracia oír a las señorías del Partido Socialista que cuando se llega a un acuerdo es gracias al Partido Socialista, y cuando no se solucionan los problemas es porque solo llevan ocho meses. Tendrán que decidir si es por una cosa o por otra. Además, quiero manifestar nuestra alegría por el acuerdo alcanzado el pasado 19 de diciembre de los sindicatos con Correos.

Señorías, mi grupo entiende que esta moción es muy interesante pero que se pueden alcanzar mayores objetivos, y por ello hemos presentado dicha enmienda.

Con respecto a la enmienda que nosotros planteamos sobre el Plan estratégico de Correos y Telégrafos, les diré que el anterior equipo gestor de Correos diseñó un plan y definió cinco ejes de actuación: la atención al medio rural de forma más eficaz, la diversificación del negocio de paquetería a través de la paquetería de menos de 30 kilos, la transformación tecnológica y digital, el servicio de banca y seguros, y servicios de la red de operaciones. Estos trabajos están culminados y resta su aprobación.

Por supuesto, también pedimos al Gobierno que cumpla con lo establecido en la Ley postal y que proteja a los usuarios que habitan en zonas rurales.

Estas actuaciones tendrían que haber sido llevadas a cabo por el Partido Popular, pero las prisas del Partido Socialista por llegar al Gobierno de España —eso sí, sin pasar por las urnas, aunque ya parece que queda poco— hizo que no nos diera tiempo.

Por ello, mi grupo presenta la siguiente enmienda de adición: La Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a implementar las acciones previstas en el Plan Estratégico 2017/2021 de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos y a cumplir con lo establecido en la Ley postal y que se proteja a los usuarios que habitan en zonas rurales, asegurando que el servicio postal esté garantizado, al menos, cinco días laborales por semana.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de aceptación o rechazo de la enmienda.

Tiene la palabra el senador Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, señor presidente.

En esta enmienda de adición aparecen dos puntos que quiero comentar. En el primero, se establece que se implementen las acciones previstas en el Plan estratégico 2017/2021. Ya les digo que el Gobierno actual va a adoptar todas aquellas medidas que puedan ser beneficiosas para Correos, estén en ese plan estratégico o no; y digo que estén en ese plan estratégico o no, porque es un plan del que hablan los miembros del Grupo Popular pero que no se presentó ni tampoco se aprobó. Por eso digo que todo lo que sea bueno, ya venga de ese plan estratégico o de mejoras que se puedan realizar gracias a la negociación con los agentes sociales, el Gobierno socialista así lo va a tomar.

Hay un segundo punto en el que se habla de cumplir con lo establecido en la Ley postal. Esto es una obviedad. El Gobierno actual, como todos los gobiernos, tiene que cumplir con la ley. Por tanto, lamentamos no poder aceptar la enmienda que se presenta.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa*).

¿Grupo Parlamentario Nacionalista Partit Demòcrata - Agrupación Herreña Independiente-Coalición Canaria? (*Pausa*).

¿Grupo Parlamentario Vasco en el Senado? (*Pausa*).

¿Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana? (*Pausa*).

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

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Intervengo solo para decir que estamos de acuerdo con la moción, pero nos gustaría que en el Plan de prestación del servicio postal se tuvieran en cuenta algunos elementos fundamentales, como, por ejemplo,

que existan recursos suficientes para que se pueda prestar el servicio de lunes a viernes en todo el territorio. Sería muy importante también la recuperación del empleo perdido, teniendo en cuenta la elevadísima media de edad que tiene la plantilla y que no se ha incorporado ningún trabajador en los últimos años.

También quiero hacer hincapié en reducir la eventualidad en el servicio de Correos, que llega al 30 %, y en las jornadas parciales, que tienen 7000 trabajadoras. Por otro lado, también habría que hacer hincapié en la falta de medios en los servicios rurales.

Eso es todo. Gracias.

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

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer a los distintos grupos su apoyo a la presente moción y, en segundo lugar, quiero hacer dos apreciaciones.

Primero, hoy en día, Correos es la mejor empresa que puede desarrollar la labor de prestación del servicio postal universal. Es el mejor operador posible, tanto por la logística con la que cuenta como por los medios materiales, pudiendo llegar, gracias a ello, a todos los puntos del territorio, sobre todo, al mundo rural.

Segundo, por el compromiso que tienen sus trabajadores, por sus medios humanos, por el capital humano con el que cuenta. Correos es un servicio que se viene prestando desde hace más de trescientos años y se caracteriza, sobre todo, por la profesionalidad de sus trabajadores. El actual Gobierno está convencido de tales circunstancias. Por ello, en los pocos meses que viene gobernando —ocho meses— ha sido capaz de llegar a acuerdos con los agentes sociales, y se van a poder recuperar esos puestos perdidos en los últimos años de gobierno del Partido Popular —en torno a un 15 % de puestos de trabajo se han perdido—. Además, vemos cómo se van a mejorar las condiciones, tanto salariales como laborales.

En esos Presupuestos Generales del Estado para 2019, que se han tumbado hace pocos momentos, había una consignación presupuestaria de 150 millones de euros precisamente para Correos, que daban tranquilidad y certeza a esos trabajadores del mantenimiento de sus puestos de trabajo y quedaban ya en el olvido aquellos ridículos 60 millones de euros que se consignaban en el Ejercicio 2017.

Y ya como última apreciación, quiero decir que esta moción quiere hacer visible la intención del actual Gobierno de que Correos sea una empresa de futuro; no podemos dejar caer a Correos. Entre los años 2011 y 2017 vimos cómo bajó un 25 % el volumen de negocio, y eso es algo que la empresa Correos no se merece.

El Plan de prestación del servicio postal universal y el contrato que se debe firmar supondrán la viabilidad de la empresa, con la consolidación del negocio actual y la diversificación de su actividad, porque entendemos que Correos tiene potencial suficiente para ello. Por eso solicitamos el apoyo para esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Tiene la palabra la senadora Hernández.

La señora HERNÁNDEZ MARRERO: Gracias, presidente.

Como anuncié en mi intervención anterior, vamos a apoyar esta moción aunque hayan votado en contra de nuestra enmienda. En el Congreso el Grupo Socialista no votó en contra, pero aquí sí lo han hecho. Sin embargo, como al Partido Popular lo que le interesa es el servicio de Correos y los trabajadores, por supuesto que la vamos a apoyar.

Además, lo justifico porque, como dije anteriormente, el Plan de prestación del servicio postal universal es un trabajo que ya venía realizando el Gobierno del Partido Popular, tanto es así que habían dejado el Plan de prestación universal terminado. Está todavía en Europa. Les recuerdo que dicho plan tiene que volver. Y, por favor, les pido a las señorías socialistas que en el tiempo que les queda no se duerman, porque llevan ocho meses en el Gobierno y no han hecho los deberes. Desde luego, si mi partido hubiese estado gobernando, hoy dicho plan ya estaría aprobado.

Señorías, como saben, Correos es una de las empresas públicas más importantes de España; cuenta con unos 51 000 trabajadores en la actualidad y, después de escuchar el mitin político de la señoría socialista, quiero decirles que Correos existía antes de que gobernara el Partido Socialista y seguirá existiendo después de que gobierne el Partido Socialista, porque va a estar ahí siempre.

Este plan de prestación viene a garantizar la estabilidad de los trabajadores, así como las condiciones en que se da el servicio, sobre todo en las zonas rurales, y a potenciar la cohesión territorial y el equilibrio entre las comunidades autónomas, ya que es un medio que asegura la igualdad de trato para todos los ciudadanos en el disfrute de este servicio, con independencia de su condición social y de su lugar de residencia.

Yo procedo de una zona rural y esta igualdad es especialmente importante y sensible tanto en mi isla, Fuerteventura, como en mi municipio, Tuineje, que es el término municipal con más población diseminada de la isla. Por ello, señorías, le pedimos al Gobierno de España que cumpla con lo establecido en la Ley postal, que no es ni más ni menos que proteger a los usuarios que viven en estas zonas rurales, y que asegure que el servicio postal se garantiza al menos cinco días laborales por semana.

Señorías, por supuesto que hay que acelerar los trámites para la aprobación definitiva del Plan de prestación; un plan de prestación que el Gobierno del Partido Popular dejó —y lo vuelvo a repetir— finalizado. El grupo de trabajo que se creó para llevarlo a cabo dejó redactados tres documentos: el borrador del plan de prestación del servicio, el borrador del contrato regulador y el borrador de la memoria justificativa. Este documento fue remitido a la Comisión Europea y estamos esperando una respuesta. Les pedimos que trabajen para que llegue dicha respuesta.

En definitiva, vamos a apoyar esta moción. En poco tiempo ustedes estarán fuera del Gobierno de España y tanto Correos como sus trabajadores tendrán garantizada su estabilidad con el Partido Popular. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Hernández. Vamos a votar la moción en sus propios términos.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada. Señorías, se levanta la sesión.

Eran las trece horas y cincuenta y cinco minutos.