



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 76

14 de marzo de 2017

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el martes, 14 de marzo de 2017

ORDEN DEL DÍA

Debatir

- Moción por la que se insta al Gobierno a introducir determinadas condiciones de servicio para la adjudicación del contrato de obligación de servicio público en relación con las rutas de conexión de la isla de La Gomera (Santa Cruz de Tenerife).
(Núm. exp. 661/000062)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Moción por la que se insta al Gobierno a rescatar el peaje del tramo de la autopista AP-2 comprendido entre Montblanc (Tarragona) y Lleida, y a reducir la siniestralidad del trazado actual de la carretera nacional N-240.
(Núm. exp. 661/000207)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
- Moción por la que se insta al Gobierno a proponer la creación en el Senado de una Comisión de Investigación sobre las causas del accidente del vuelo JK5022 de Spanair en el año 2008, así como a promover la creación de un órgano nacional, multimodal e independiente para la investigación de los accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo y otros medios de transporte.
(Núm. exp. 661/000263)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la localización y realización de actuaciones en los puntos negros de la red de carreteras del Estado.
(Núm. exp. 661/000323)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Moción por la que se insta al Gobierno a la finalización de las obras que afectan a los principales corredores de gran capacidad, el acceso a puertos y aeropuertos, y el desarrollo de mejoras y nuevas variantes de trazado que permitan mejoras de la seguridad vial en la red convencional de carreteras.
(Núm. exp. 661/000324)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 76

14 de marzo de 2017

Pág. 2

- **Moción por la que se insta al Gobierno a que adopte las decisiones técnicas y presupuestarias necesarias para la construcción de un acceso adecuado y seguro desde la carretera nacional N-113 al polígono de El Pedroso de Valverde, en el municipio de Cervera del Río Alhama (La Rioja). (Núm. exp. 661/000411)**
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

 - **Moción por la que se insta al Gobierno a incluir en el presupuesto de 2017 las partidas necesarias par llevar a cabo las obras de soterramiento de la línea ferroviaria R2, entre Barcelona y Portbou (Girona), a su paso por el municipio de Montcada i Reixac (Barcelona). (Núm. exp. 661/000435)**
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA
-

Se abre la sesión a las dieciséis horas y quince minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes a todos. Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento del día de hoy.

En primer lugar, corresponde la aprobación del acta de la sesión anterior celebrada el 23 de febrero de 2017. ¿Puede aprobarse por asentimiento? (*Asentimiento*). Queda, por tanto, aprobada.

DEBATIR

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCLUIR EN EL PRESUPUESTO DE 2017 LAS PARTIDAS NECESARIAS PAR LLEVAR A CABO LAS OBRAS DE SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA FERROVIARIA R2, ENTRE BARCELONA Y PORTBOU (GIRONA), A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE MONTCADA I REIXAC (BARCELONA).

(Núm. exp. 661/000435)

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

El señor PRESIDENTE: El Grupo Unidos Podemos ha solicitado el aplazamiento de la moción que figura en último lugar en el orden del día de esta sesión y cuyo número de expediente es 661/435. Si está de acuerdo la comisión, el Grupo Unidos Podemos propone que decaiga en este momento, pero que quede pendiente para otra ocasión. ¿Algún portavoz o miembro de la comisión tiene inconveniente? (*Denegaciones*). Como estamos todos de acuerdo, se accede a la solicitud.

Por favor, comuniquen a la Mesa las sustituciones, así como las enmiendas que hayan presentado los distintos grupos.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE ADOPTE LAS DECISIONES TÉCNICAS Y PRESUPUESTARIAS NECESARIAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN ACCESO ADECUADO Y SEGURO DESDE LA CARRETERA NACIONAL N-113 AL POLÍGONO DE EL PEDROSO DE VALVERDE, EN EL MUNICIPIO DE CERVERA DEL RÍO ALHAMA (LA RIOJA).

(Núm. exp. 661/000411)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: La primera moción es del Grupo Parlamentario Socialista. Su portavoz propone que la intercambiamos por la que queda ahora en último lugar. Por lo tanto, si no hay inconveniente, lo que hacemos es una permuta y la número 1 pasa ser la número 6. ¿Algún inconveniente por parte de la comisión? (*Denegaciones*).

Pasamos, por tanto, a esta primera moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a que se adopten las decisiones técnicas y presupuestarias necesarias para la construcción de un acceso adecuado y seguro desde la carretera N-113 al polígono de El Pedroso de Valverde, en el municipio de Cervera del Río Alhama (La Rioja).

Tiene la palabra, para la defensa de la moción, don Juan Francisco Martínez-Aldama.

El señor MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ: Muchísimas gracias, presidente. Le doy las gracias también por permitir este cambio en el orden del día que me permite defender esta iniciativa de la que soy autor.

Lo que pido en esta moción es algo de sentido común; no es una petición para la confrontación política, sino simplemente algo de sentido común: que un polígono industrial con empresas radicadas en él tenga un acceso digno desde una carretera nacional, cosa que hoy no tiene.

Les pongo en antecedentes, señorías. El 25 de abril del año 2006 —han pasado ya once años— se inaugura el polígono industrial de El Pedroso de Valverde, en el municipio riojano de Cervera del Río Alhama. Por cierto, lo inaugura quien actualmente es vicepresidente primero del Senado, el señor Sanz. A este polígono llegan de manera inmediata dos empresas a las que se les venden las parcelas para que construyan ahí sus naves de producción, con un compromiso claro: acometer de manera inmediata y urgente los accesos adecuados desde la carretera N-113. Quiero recordarles que esta carretera es la que une Pamplona con Madrid, es decir, es una vía directa entre Madrid y Francia, entre Francia y Madrid, lo que da idea del tráfico que soporta, que es, sobre todo, tráfico pesado. Pues, pásmense, después de

once años nada de lo prometido se ha hecho: no hay un acceso y todos los vehículos, especialmente los pesados, tienen que acceder a este polígono industrial a través de un camino de tierra que, para más inri, es particular; es decir, si un día el dueño coloca una cadena, no podrían acceder los trabajadores ni los camiones a ese par de empresas que están produciendo en este polígono industrial. Estoy convencido de que ustedes no comprarían un piso si para acceder a él tuvieran que pasar por un portal de tierra o por una escalera de madera, por bueno y confortable que fuera el piso. Pues esto ocurre con este polígono industrial, que no tiene accesos. Y si además el acceso único que existe, que es de tierra, no es de propiedad pública sino de un particular, ustedes me contarán. Pues eso pasa en este polígono: no hay un acceso digno y hay un camino de tierra que es privado y se puede cortar cuando quieran.

Les daré tres argumentos más por si los que ya he expuesto no les han convencido. Uno, hay riesgo de seguridad vial por el elevado tráfico pesado que transita por esta carretera. Les reitero que es la carretera que une Madrid con Francia y el volumen de camiones es especialmente intenso. Dos, no es ninguna obra cara. Estamos hablando, según los técnicos, de que con 1 millón de euros sería suficiente para resolver la falta de acceso a este polígono industrial. Y, tres, este municipio de Cervera del Río Alhama se encuentra en lo que los demógrafos llaman la Laponia del sur, es decir, sufre, como otras partes del país, un problema de despoblación y de envejecimiento. Esto es un riesgo, primero, porque las dos empresas ya instaladas se podrían marchar a un polígono mejor. Les recuerdo que son once años de incumplimiento de la palabra dada a esas empresas. Segundo, porque es difícil que una empresa que quiera instalarse en este polígono decida hacer la inversión si ni tan siquiera hay un acceso. Por tanto, se trata de dar una oportunidad para que los pocos jóvenes que quedan en esta zona encuentren allí su posibilidad de futuro y no tengan que irse como otros muchísimos jóvenes han tenido que hacer en esa comarca en concreto.

Acabo como empezaba: no es una moción de confrontación política, es una moción de sentido común, de acabar una obra inconclusa y dar un acceso seguro y digno a ese polígono industrial.

Pido el apoyo de sus señorías.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de enmiendas. El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda.

Para su defensa, tiene la palabra María Teresa Antoñanzas, por tiempo de tres minutos.

La señora ANTOÑANZAS GARRO: Gracias, señor presidente.

Se propone el siguiente texto alternativo a la moción: la Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a que el Ministerio de Fomento analice las peticiones de acceso a la carretera N-113 presentadas por sus correspondientes promotores, al objeto de que, en caso de que cumplan con los requerimientos legales y normativos para ello, sean autorizadas. Esto se basa en la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora en la eficiencia de la ejecución de infraestructuras (ferroviarias, carreteras y aeropuertos), en la que nos dicen que deben ser los promotores del polígono industrial los que proyecten, construyan y financien esos accesos al polígono.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

¿Hay alguna enmienda más? (*Denegaciones*). Pasamos entonces al turno de aceptación o rechazo de la enmienda.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Martínez-Aldama.

El señor MARTÍNEZ-ALDAMA SAÉNZ: Si de lo que se trataba era de no apoyar la moción del Grupo Socialista, han encontrado aquí una coartada.

No creo que sea digno aceptar esta enmienda. Si después de once años de incumplimiento de la palabra dada tenemos que esperar a que Fomento haga estudios para ver si cumple o no la normativa, me parece una tomadura de pelo y una falta de respeto, no a este grupo parlamentario ni a este senador, sino a los habitantes de Cervera del Río Alhama y particularmente de Valverde. Por dignidad, esta enmienda no se puede aceptar. Es más, esta mañana hablé directamente con el vicepresidente del Senado para decirle que aquí no había confrontación política y que el Grupo Popular se sumara puesto que la obra es necesaria y no cuesta dinero. Traer esta enmienda para intentar salvar una situación política me parece que no procede. Por dignidad, repito, esta enmienda no se puede aceptar.

Gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 76

14 de marzo de 2017

Pág. 5

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Señora Antoñanzas, ¿desea hacer uso del turno en contra? (*Denegaciones*).

En ese caso, pasamos al turno de portavoces de los grupos parlamentarios de menor a mayor.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra doña María del Mar del Pino Julios Reyes. (*Denegaciones*).

¿Por el Grupo Vasco? (*Pausa*).

Por el Grupo Esquerra Republicana, ¿desea intervenir, doña Laura Castel Fort? (*Denegaciones*).

Por el Grupo Unidos Podemos, tiene la palabra la señora Garrido Gutiérrez.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, señor presidente.

Quiero hacer algunas matizaciones. En cuanto al acceso al polígono al que se refiere esta moción, en un plan parcial de iniciativa municipal aprobado en 2001 se preveía expresamente dicho acceso, que debió ejecutarse por el promotor al tiempo de desarrollar las obras de urbanización. En ese sentido, sería preciso pedir, como siempre, responsabilidad a todas las administraciones, porque la Administración General del Estado no debe convertirse en un asegurador universal. Por otro lado, los ayuntamientos viven una situación difícil, sobre todo aquellos que son más pequeños y los del ámbito rural. Por eso no nos vamos a oponer a lo que se pide en esta moción, pero entendemos que es necesaria una mayor responsabilidad, una mayor planificación para hacer frente a cada una de las necesidades que se dan en el ámbito rural y no actuar a partir de iniciativas particulares o partidistas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra el senador Martínez-Aldama.

El señor MARTÍNEZ-ALDAMA SÁENZ: Gracias, señor presidente.

Precisamente los ciudadanos están hartos del debate sobre si es competencia de una Administración o de otra. El problema existe, yo diría que persiste porque han pasado once años y lo que procede es dar una solución. Simplemente con que se considerara que es un punto de seguridad vial sería suficiente para que Fomento pagara la obra al cien por cien, más que suficiente, en un ayuntamiento, como he dicho, aquejado por la despoblación, por el envejecimiento y por la marcha de las personas. ¿Qué más tiene que pasar para que demos respuesta a un problema que existe? Hay un acceso que es indecente, tercermundista, además de ser privado, por lo que se puede cortar en cualquier momento. Además, hay un punto de inseguridad vial debido a las maniobras de los camiones para acceder al polígono industrial. Asimismo, hay dos empresas que se pueden cabrear hartas de los incumplimientos y marcharse a otro polígono, a otra zona diferente, además de negar con esta infraestructura la llegada de nuevas empresas. ¿Qué más tiene que pasar para que actúen los políticos y se resuelva un problema? ¿La solución al problema es echar la culpa a otra Administración o abordarlo y resolverlo?

Si habláramos de un problema cuya solución costara cientos de millones de euros, se podría debatir, pero si los técnicos aseguran que con un millón de euros hemos resuelto el problema, ¿qué motivación de fondo hay para votar en contra de esta moción? Quiero que me lo explique algún senador o alguna senadora con sentido común. Por eso reitero, señor presidente, la petición de voto a favor de esta moción. Creo que es de justicia y se lo debemos a la gente que sigue viviendo allí día tras día, sin marcharse de esa zona, manteniendo viva una zona de España con dificultades.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para terminar el turno de portavoces, tiene la palabra doña María Teresa Antoñanzas.

La señora ANTOÑANZAS GARRO: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, como pasa siempre, cuando el PSOE crea un problema luego tiene que venir el Partido Popular a arreglarlo. El Partido Popular, cuando inicia una actuación, la concluye, como lo recientemente invertido en el firme de la N-113 en Valverde, cumpliendo un compromiso adquirido con los vecinos.

Señor Martínez-Aldama, ¿en qué año se construyó ese polígono? Se lo digo yo: en 2006. ¿Quién estaba al frente del Ministerio de Fomento ese año? Magdalena Álvarez. Con todo el sentido común que tiene esta senadora y el sentido común que tienen mis compañeros senadores, le puedo decir que si ella hubiera querido, lo podría haber solucionado. Si era una obra barata, en 2006 lo podría haber solucionado. Porque ¿cómo se ofrecieron las parcelas? ¿Cómo iban a acceder los transportistas? Ni por aire ni por

barco. El problema ya existía. La carretera es la misma que en 2006, año en el que Magdalena Álvarez no hizo nada. Conviene recordar que se inauguró en 2006, pero hasta 2011 gobernó el PSOE en España. Eso sí, once años después a ustedes, muy preocupados, les ha surgido de manera repentina una inquietud tremenda por solucionar este problema que se creó en 2006.

La situación de los polígonos la conozco muy bien. En La Rioja es conocida la problemática de otro polígono industrial de un millón de metros cuadrados sin accesos, sin puerta. Un polígono maravilloso y terminado, con sus parcelas delimitadas e iluminadas y con todos los servicios, pero sin conexión con la carretera nacional. ¿Le suena, señor Martínez-Aldama? Igual esto mismo sucedió en más municipios de España, es decir, se crearon polígonos sin conexión. Estoy hablando del municipio de Calahorra. A diferencia del polígono de Calahorra, que es de iniciativa pública, el de Valverde es de iniciativa privada, por lo que es más que entendible que les corresponde a sus promotores proyectar, construir y financiar esos accesos. Aun así, el Gobierno, el Ministerio de Fomento no está en absoluto cerrado a escuchar y buscar el diálogo y la mejor solución para todos. Lo que no puede ni debe hacer el Partido Popular es actuar en contra del interés general porque tiene que velar por todos los españoles. Este no es un salón de plenos de un municipio u otro. El Senado tiene que velar por el interés de todos.

El Partido Popular no concibe un polígono sin conectar y sin una vía de comunicación porque sería absurdo. Por tanto, como tiene sensibilidad con aquel que quiera crear empleo y con las empresas que están allí, el Grupo Popular se compromete —es nuestra propuesta— a que se analicen las distintas peticiones que usted ha rechazado.

Respecto a la falta de respeto, me parece una falta de respeto terrible que la zona de Cervera del Río Alhama se compare con Laponia del sur. Creo que no se le puede decir a la cara a ningún cerverano que es de Laponia del sur, con todo el respeto. Efectivamente, esto viene de un demógrafo que ha titulado así un libro que ha escrito. Es muy loable que quiera vender su libro y que el título sea atrayente con ese fin, pero no se puede comparar a los ciudadanos de La Rioja y de una provincia cuyas gentes son extraordinarias y merecen todo el respeto del mundo con Laponia del sur.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Concluido el debate de esta primera moción, si sus señorías están de acuerdo, podemos votar las seis mociones al final y nunca antes de las dieciocho horas, cuando finalice el debate de todas ellas. ¿Están de acuerdo todos? (*Asentimiento*). Por tanto, la votación se realizará al final.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A RESCATAR EL PEAJE DEL TRAMO DE LA AUTOPISTA AP-2 COMPRENDIDO ENTRE MONTBLANC (TARRAGONA) Y LLEIDA, Y A REDUCIR LA SINIESTRALIDAD DEL TRAZADO ACTUAL DE LA CARRETERA NACIONAL N-240.

(Núm. exp. 661/000207)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña por la que se insta al Gobierno a rescatar el peaje del tramo de la autopista AP-2 comprendido entre Montblanc (Tarragona) y Lleida, y a reducir la siniestralidad del trazado actual de la carretera N-240.

Para defenderla, y por tiempo de cinco minutos, tiene la palabra don Miguel Ángel Estradé.

El señor ESTRADÉ PALAU: Muchas gracias.

Buenas tardes.

Hemos presentado esta moción porque se trata de un tramo de la N-240 comprendido, sobre todo, entre Montblanc y Lleida que tiene una siniestralidad muy alta. Es un tramo que tiene una media de vehículos superior a los 10 000 al día, de los que un 30 % como mínimo son camiones. Desde hace unos años se registran muchísimos accidentes, buena parte de ellos mortales. Existe en el territorio una gran indignación porque desde hace tiempo se viene prometiendo que se van a tomar medidas para reducir los accidentes y las muertes, pero ha habido muy pocas actuaciones. En los últimos ocho años se ha construido una sola rotonda de las 6 o 7 que había prometidas.

Como vemos que es imposible que el Estado cumpla con lo que ha ido prometiendo, proponemos una alternativa rápida, eficaz, barata y, además, racional: que se rescate el peaje entre Montblanc y Soses,

que es un municipio cercano a Lleida. ¿Por qué proponemos esta medida? Porque la concesión se acaba en 2021 —por lo tanto, faltan cuatro años— y estamos hablando de una cantidad relativamente asequible; además, la AP-2 y la N-240 transcurren por un corredor muy estrecho. En algunos tramos la distancia entre las dos vías de comunicación no supera los 5 kilómetros; es decir, prácticamente son paralelas. Nosotros creemos que rescatando el peaje se podría desviar todo el tráfico pesado, que es muy importante, sobre todo el que va a descargar al puerto de Tarragona, por donde entran y salen bastantes barcos cargados de cereales. También buena parte del tráfico que va a la zona turística de la Costa Dorada podría pasar por la autopista, con lo que se aligeraría mucho el tráfico de la N-240.

Si fuese necesario hacer más actuaciones, evidentemente, se podrían hacer. Hemos propuesto la moción porque la solución se podría poner en práctica en pocos meses, ya que el Estado tiene recursos y capacidad suficiente para entablar una negociación y resolverla en poco tiempo.

Se han presentado 2 enmiendas. La del Partido Popular no la podemos aceptar porque...

El señor PRESIDENTE: Señoría, hay un turno para la enmiendas.

El señor ESTRADÉ PALAU: Discúlpeme; es verdad, hay un turno para las enmiendas. En todo caso, hablaremos después de las enmiendas.

El sentido de la moción es el que he explicado: buscar una solución rápida, eficaz, barata y racional, incluso desde el punto de vista medioambiental, porque si podemos ahorrarnos una ampliación de la N-240, al menos, en parte, evitaría tener que ocupar tierras que son de regadío y que tienen mucho valor agrícola. Si es necesario hacerla, después del correspondiente estudio de movilidad, se hace; pero si no es necesario, y con la autopista una vez liberada hubiese suficiente, ahí podríamos tener un ahorro de dinero y de impacto medioambiental.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Se han presentado 2 enmiendas, una del Grupo Parlamentario Socialista y otra del Grupo Parlamentario Popular.

En primer lugar, tiene la palabra, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, don José Fernández Blanco.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Buenas tardes, presidente.

Parece que va a ser la tarde del sentido común, ya que nuestra enmienda también es de sentido común. Lo único que pretende es dar continuidad a lo ya aprobado en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados hace menos de un mes. Evidentemente, en esa comisión pensamos que era un buen peldaño a subir. Se aprobó una enmienda transaccional con 20 votos a favor, 14 votos en contra y 3 abstenciones, que tiene el siguiente texto, que aprovechamos para presentar. Punto 1: Bonificar al 100 % el precio de los peajes de forma definitiva y urgente para el tráfico de vehículos de todo tipo por la AP-2 en el tramo comprendido entre Montblanc y Soses de manera que esta pase a ser la vía ordinaria de comunicaciones y transporte entre ambos puntos e iniciar la negociación al rescate definitivo de este tramo con Avertis, la empresa concesionaria de la AP-2. Punto 2: Realizar desde el Ministerio de Fomento las oportunas gestiones para el desdoblamiento de la N-240. Y punto 3 —que también nos parece muy interesante— la implementación de los puntos anteriores nunca conllevará ningún tipo de ampliación de la concesión vigente en este tramo. Estamos acostumbrados a que a veces estas cosas luego se prorroguen y, de hecho, creo que esta concesión ya ha tenido alguna prórroga. Por tanto, mi grupo cree que es mucho más positivo, más interesante, incidir en lo que ya está aprobado por el Gobierno e insistir en que el Gobierno cumpla con el acuerdo al que se llegó en el Congreso que votar mociones que evidentemente siempre han cosechado el no.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Romero Santolaria.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Creo que nos hemos adelantado a los acontecimientos. Si aplicamos el sentido común, nosotros también deberemos votar con ese sentido común igual que hicimos en el Congreso: en contra. Mi voluntad

no era esa; mi voluntad era llegar a acuerdos y consensuar, pero parece que se me han adelantado ya un poco a lo que pretendía decir.

Todos consideramos prioritario —en eso estaremos de acuerdo— que queremos las mejores carreteras. En la vía que nos ocupa, y como algunos de ustedes ya conocen —usted, señor Estradé, perfectamente porque es de la zona— en los últimos años se han llevado a cabo actuaciones que se paralizaron en el año 2010, en concreto en la A-27, entre Tarragona-Montblanc, 3 tramos: Tarragona-el Morell, el Morell-variante de Valls y la propia variante de Valls. Esos 3 tramos suman 22,3 kilómetros y la inversión asciende a unos 212 millones de euros. De la misma manera, se ha retomado también el tramo Valls-Montblanc.

En la provincia de Lleida el ministerio está trabajando en el modo de abordar la continuación de la A-27, desde Montblanc hasta Lleida, y está prevista la licitación del estudio informativo del aumento de capacidad de la N-240 en el tramo Borges Blanques-Lleida. Por otro lado, se está actuando en ese tramo Lleida-Montblanc, en la N-240, para mejorar la fluidez y reforzar la seguridad vial. Ya se ha realizado una de las 4 glorietas —no 6 o 7 como se ha dicho, sino una de las 4— que están planteadas, que es la glorieta de Margalef; quedan tres pendientes en Juneda.

En lo que se refiere a un posible rescate o una liberalización del peaje de la AP-2 debemos considerar que la liberalización de peajes de un tramo de autopista conlleva siempre unos importantes costos al tener que compensar obligatoriamente a la sociedad concesionaria por el restablecimiento de su equilibrio económico-financiero. Por otra parte, en ese sentido y de forma regular, se vienen realizando por distintas entidades propuestas de liberalización de peajes en gran número de tramos en todo el ámbito estatal. Ello hace que el levantamiento de un peaje, o la liberalización del mismo, no pueda considerarse de forma aislada en una autopista, ya que conllevaría el pago de indemnizaciones por el Estado, algo que sería inasumible en la mayoría de los casos.

Por todo ello, presentamos una enmienda de sustitución en la que, evidentemente, queremos que prime el sentido común y el raciocinio, al que se ha hecho referencia; por tanto, solicitamos la supresión de ese punto número 1, que se refiere a la bonificación de los peajes y planteamos un texto alternativo, que sería una enmienda de sustitución, que quedaría como sigue: El Senado insta al Gobierno a adoptar las siguientes medidas con el objetivo de reducir la siniestralidad del trazado actual de la N-240 con dos puntos. El primero, proseguir las ejecuciones previstas en diversos puntos de la N-240 para reducir los cruces peligrosos; y el segundo, trabajar en la construcción de dobles vías convirtiendo el actual trazado en una vía más rápida y segura, cuestión que someto a consideración del grupo proponente esperando contar con su aceptación.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Turno de aceptación o no rechazo de las enmiendas.
Tiene la palabra don Miquel Angel Estradé.

El señor ESTRADÉ PALAU: Muchas gracias.

Aceptaremos la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista porque es muy razonable, coincide con lo que se ha aprobado en el Congreso, como ha dicho el representante del Grupo Socialista, y también en más de un 90 % con la nuestra. En cambio, rechazaremos la del Grupo Popular por dos motivos muy fáciles de explicar: uno, porque existe un manifiesto firmado por todas las administraciones presentes en el territorio —hablamos de ayuntamientos, diputaciones y consejos comarcales—, por las cámaras de comercio, por las principales entidades y asociaciones civiles y por todos los ayuntamientos. De hecho, la ha firmado todo el mundo, excepto el Partido Popular, que aunque sea residual en la zona, y lo digo sin ánimo de ofender, la verdad es que parece que no está interesado en coincidir con lo que piensa el 99 % de los habitantes y de las empresas que padecen cada día los resultados de no llevar a cabo distintas actuaciones.

Hay un segundo motivo: reiterados incumplimientos, promesas que se han quedado en el aire, proyectos aparcados, etcétera. De las 4 rotondas prometidas se ha realizado una —de todas maneras se pidieron 6— y las otras 3 se prometieron hace más de cinco años. Desde el territorio, no yo, como podrán suponer, sino ninguna de las administraciones ni representantes de las entidades y de las instituciones se creen las promesas del actual Gobierno. Por eso, como desconfiamos, entendemos que la solución más rápida sería rescatar el peaje porque eso sí que se podría conseguir en poco tiempo. Además, si hay dinero para rescatar las autopistas radiales de Madrid, por ejemplo, creo que rescatar este tramo representa una

cantidad minúscula e insignificante. Por lo tanto, vamos a rechazar la enmienda, en consonancia con lo que piensa el 99 % de los usuarios de esta carretera.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno en contra.

Tiene la palabra don José Fernández Blanco. (*Denegaciones*).

Don Antonio Romero, tiene la palabra.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias.

No esperaba menos. Hay dos cuestiones que ha planteado de por qué rechazaba nuestra enmienda. Entiendo que lo de residual lo ha dicho en tono cariñoso y no voy a entrar al juego, lo que no entiendo es por qué rechaza la nuestra por, según dice usted, un reiterado incumplimiento y acepta la del PSOE, como si el PSOE en esa carretera no hubiera incumplido nunca cuando fue quien paralizó en 2010 las obras que usted mismo dice que había comprometidas.

Este Gobierno —como ya le he dicho antes, señor Estradé— tiene prevista la licitación de ese estudio informativo en el que se van a definir las diferentes alternativas viables para el aumento de capacidad y mejora de las condiciones de explotación de la carretera N-240 entre les Borges Blanques y Lleida. Siendo conocedores de la necesidad de mejorar esa fluidez de tráfico y de su seguridad, ya le he dicho que se van a construir esas 3 glorietas que se van a licitar en breve.

Señalado esto, también le diré algo evidente: el Gobierno tiene unas limitadas disponibilidades presupuestarias y con ellas debemos movernos. El Gobierno está llevando a cabo en estas vías actuaciones de acuerdo con esas disponibilidades presupuestarias. Nos gustaría que fueran otras, pero son esas. Por tanto, aunque nos movamos en similares parámetros, señor Estradé, tenemos que pisar la realidad presupuestaria, que es la que nos obliga a tener los pies en el suelo. Ustedes plantean la supresión del peaje para los usuarios en la AP-2 entre Montblanc y Lleida. No estaría de más que cuando vienen aquí a pedir la supresión de peajes vinieran también con los deberes hechos. Ustedes están apoyando un Gobierno, forman parte de un Gobierno en Cataluña que está sosteniendo a la Generalitat. Así que cuando vienen aquí por lo menos podrían haber hecho lo mismo. Vienen aquí a pedir que el Gobierno de España suprima los peajes de la AP-2, cuando la Generalitat no ha quitado ni un solo peaje, teniendo los peajes más caros por kilómetro recorrido que existen en cualquier parte del territorio español; a eso le llamo yo coherencia.

Les hablaba antes también de costes inasumibles para el Estado por el tema de la liberalización de los peajes. En el caso de la AP-2 Zaragoza-Mediterráneo, el coste ascendería a unos 65 millones de euros anuales, que hasta la finalización de la concesión para agosto de 2021 supondría un coste total de más de 320 millones de euros. Les hablaba también de que el levantamiento de un peaje no puede considerarse de forma aislada en una autopista. Yo le pregunto, señor Estradé, ¿por qué rescatamos este tramo y no de Fraga-Alfajarín, tramo que tampoco tiene desdoblada su nacional? ¿Con qué criterio rescatamos uno sí y el otro no? ¿Con el único criterio del victimismo?

Por otro lado, de la lectura de la exposición de motivos de su moción podría deducirse que plantean el rescate de la autopista como moneda de cambio para evitar el desdoblamiento o aumento de su capacidad en la N-240. Ha hecho referencia de soslayo a ello en su intervención, pero en la exposición de motivos viene claramente. Ante ese planteamiento, a mí me asaltan serias dudas sobre algunas cuestiones. La primera es si la AP-2 sería capaz de absorber todo el tráfico que va desde Lleida hasta Tarragona tal como está o habría que ampliar algún carril adicional. Piénselo. Por supuesto que hay que mejorar la N-240, pero la solución no pasa por liberalizar autopistas a capricho. Creo que les he dado suficientes razones. Es muy fácil decirlo aquí, además de paso queda uno muy bien con sus ciudadanos, digo con sus ciudadanos porque usted es de les Borges Blanques. Pero saben que es imposible; usted lo sabe. Una buena prueba es que ustedes no lo están haciendo ni siquiera en las que son de su competencia. Por lo tanto, lo que pido es que sigamos actuando en materia de carreteras con racionalidad, con criterio, aplicando esos criterios de seguridad, funcionalidad y fluidez que se están aplicando desde el ministerio. Vamos a seguir trabajando para mejorar la N-240, vamos a seguir trabajando para que la A-27 sea una realidad lo antes posible en todo su trazado.

Por todo lo que le he dicho, y lamentando mucho su posición, tenemos que votar que no a su moción. Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Julios Reyes. (*Denegaciones*).

En ese caso, en nombre de Esquerra, tiene la palabra el señor Estradé.

El señor ESTRADÉ PALAU: Señor Romero, agradezco el tono cordial, a pesar de su oposición cerrada a considerar nuestra moción. Me ha hecho un par de preguntas que le responderé con mucho gusto. Si proponemos rescatar el peaje entre Montblanc y Lleida es porque en el tramo de la N-240 entre estos 2 mismos municipios o entre Montblanc y Soses, se produce un gran número de accidentes, y muchos de ellos son mortales. Si en el tramo al que usted hacía referencia, entre Fraga y Alfajarín, realmente existe también un número importante de accidentes, tenga por seguro que nosotros vamos a votar a favor. Nosotros no nos opondremos a cualquier mejora que beneficie a los ciudadanos de todo el Estado. Además, usted sabe que con Fraga a los leridanos nos unen muchísimas cosas: hablamos la misma lengua, el catalán, es la misma lengua, aunque algunos representantes del Partido Popular la llamen lapao, es catalán, un catalán diferente del nuestro, pero catalán. Compartimos además unas relaciones de vecindad excelentes y muchos fragatinos y fragatinas vienen a Lleida para todo. Hay muy buena relación. Por lo tanto, si ustedes presentan una moción sobre este tramo, nosotros de verdad que la vamos a considerar con todo el cariño. Además, fijese que lo que le decíamos era que desviando el tráfico pesado nosotros creemos que se podría hacer un estudio de movilidad de forma inmediata que demostraría que quizás no sería necesario el desdoblamiento y el Estado se podría ahorrar dinero, porque es más caro desdoblar entre Montblanc y Lleida que rescatar el peaje. Le puedo hablar de una diferencia superior a los 250 millones de euros. Hay estudios sobre esto y si quiere se los puedo enviar y usted luego me da su opinión. Por lo tanto, posiblemente podría haber ahí también un ahorro y, repito, minimizaríamos el impacto medioambiental, porque ambas vías de comunicación transcurren prácticamente paralelas y en algunos sitios las separan 3 o 4 kilómetros, es decir, si hoyuviésemos que programar desde el principio estas vías de comunicaciones, seguro que no habríamos hecho simultáneamente una autopista y una carretera nacional. Lo que pasa es que la carretera nacional viene de otra época y la autopista se hizo para comunicar, sobre todo, Barcelona y Madrid.

Quiero decir que, desde una planificación racional, no tiene sentido una nacional desdoblada. Por eso, algunos plantean desdoblarla solamente entre Lleida y Borges, no entre Lleida y Montblanc. Y, repito, nosotros entendemos que primero sería necesario hacer un estudio de movilidad que justificase el desdoblamiento. Si es necesario se hace, y si no, no. Pero piense una cosa —y con esto acabo—: el tramo de autopista entre Montblanc y Soses, va prácticamente vacío. Es de los menos transitados. Hay poquísimo tráfico. Poquísimo. Eso se lo puedo asegurar porque, en ocasiones, utilizo la carretera y a veces te da la impresión de que vas solo, sobre todo, durante la semana. Los fines de semana va un poco más cargado porque hay turismo aragonés y navarro que se desplaza a la Costa Dorada, que, como saben ustedes, tiene un complejo turístico, Port Aventura, muy importante. Pero no sería necesario ampliar la autopista. Ni mucho menos. Es más, aunque desviásemos la mitad del tráfico, unos 5000 vehículos, la autopista tendría capacidad para absorber 2 veces más.

Por lo tanto, creo que ustedes se equivocan rechazando la moción. Y, por cierto, lo de residual se lo decía desde un punto de vista meramente cuantitativo, no era ofensivo. Sin embargo, rechazando este tipo de mociones, parece que ustedes tienen vocación de seguir teniendo muy poca presencia en nuestro territorio.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

La senadora Garrido tiene la palabra.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Mi grupo está de acuerdo con la moción presentada, tanto en relación con el rescate del peaje de la autopista AP-2 en el tramo citado, como con el plan de actuaciones en relación con la N-240, porque nos parecen iniciativas necesarias. Primero, porque tienen un gran consenso social. Y, segundo, porque van a hacer que los ciudadanos y ciudadanas usuarios de esas carreteras tengan mayor seguridad, puedan evitar una zona conflictiva y les suponga un menor coste.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Socialista.
El senador Fernández Blanco tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al grupo proponente que haya aceptado las enmiendas, puesto que me parece muy importante subir peldaños. Y ese peldaño hay que subirlo con la PNL presentada en el Congreso de los Diputados, pues vemos que aquí está instalado ese no que va a hacer que la moción no prospere, moción que nos parece absolutamente razonable, por lo que adelanto que vamos a votar que sí.

Quiero explicar brevemente algunas cuestiones, porque yo los datos que tengo es que en el año 2011 el Gobierno socialista encargó un estudio sobre este tema, que estaba en marcha. Si habla de 2010 y de paralizar, creo que hay que situar en el contexto anual las actuaciones de cada uno. Lo que ha hecho el Partido Socialista respecto a este tema, viene de lejos. Teresa Cunillera y Jon Ruiz hace ya tres años decían que había que liberar el peaje mediante una fórmula de bonificación para dar más aprovechamiento a la autopista —solo la autopista tiene un 25 % de su capacidad—. Y, por otro lado, se descongestionaría la A-240, lo que supondría una mejora de la seguridad vial y ahorro económico. Porque, como acabamos de oír —y me parece que la explicación es razonable— el desdoblamiento es carísimo, pues hablamos de desdoblar 58 kilómetros, que, por decirlo rápidamente, llegarían desde Zamora, N-122, hasta la frontera, algo que llevamos veinte años pidiendo. 58 kilómetros carísimos, cuando sería mucho más fácil el desdoblamiento.

Y no hemos parado ahí, porque en julio de 2014, mediante otra PNL presentada en el Congreso —esta vez a iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán—, el diputado del Grupo Socialista también dejó muy claros cuáles eran los propósitos y la idea de nuestro grupo respecto a estas carreteras. Se dijo que había muchos accidentes, que esto no era asumible y que los compromisos que se habían ido adquiriendo para hacer rotondas, son solo eso, compromisos, porque ni se han hecho ni están reflejados en ningún tipo de proyecto. Además, como también se ha dicho, es una demanda unánime de ayuntamientos, consejos comarcales, diputaciones, cámaras de comercio, sindicatos y grupos ecologistas, porque los desdoblamientos de la 240 incidirían mucho en todo el tema ambiental, lo que se evitaría con este tipo de liberalizaciones. Y hemos sido coherentes, porque en los sucesivos Presupuestos Generales del Estado hemos presentado enmiendas para que todas estas obras que necesita la A-240 se realizaran. Pero no se han llevado a cabo.

Por todo ello, insisto en que vamos a votar a favor de esta moción. Y agradeceríamos que con estas enmiendas —que, a lo mejor, no dan ese salto definitivo que debían dar las infraestructuras—, si el Gobierno cumple, como es su obligación, una vez aprobadas en el Congreso, fuéramos capaces de subir un peldaño ante la gran necesidad que tiene esa zona.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Es el turno del Grupo Parlamentario Popular.
Tiene la palabra don Antonio Romero Santolaria.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Sigo manteniendo dudas, después de la explicación que me ha dado el señor Estradé, sobre el tema del no desdoblamiento de la N-240. Puede ser que en este momento, con el porcentaje de vehículos, se pudiera manejar con la fluidez necesaria el tráfico en la AP-2. Pero creo que a futuro, a muy corto plazo, probablemente fuera necesario añadir un carril, con lo cual, estamos igual. Además, tampoco estoy de acuerdo con el diferencial de precio del que ha hablado, porque hay estudios que hablan de bastante menos dinero respecto a la A-27. Asimismo, antes le dije que se va a estudiar la mejor opción para el tramo que queda desde Montblanc hasta Lleida.

Luego ha hecho mención a una cuestión que nos une. Efectivamente, nos une por proximidad Fraga con LLeida. Yo tengo grandes amigos en Lleida y voy mucho allí, pero me va a permitir que le diga que igual que usted piensa que en Fraga hablan catalán, yo discrepe y le diga que considero que no hablan catalán. *(El señor Estradé Palau: ¡El filólogo!)* Sí, señor Estradé, pero hay otros filólogos que opinan lo contrario. Y no quiero entrar en este tema, porque no es objeto de esta comisión, pero llevan muy mal el hecho de no haber sido nunca reino, eso de haberse quedado en Condado de Barcelona. Y es que han sido Reino de Aragón. Lo llevan muy mal y en cuanto pueden, lo sacan. Probablemente el tema vaya por ahí. No lo sé,

señor Estradé, se lo digo con todo cariño y respeto, igual que usted me dijo antes que éramos residuales en Cataluña.

Yo entiendo que cualquier demanda se hace siempre en positivo, para sumar y a favor de algo, no en contra de nadie. También entiendo que lo que nos mueve es conseguir mayores logros para nuestros territorios y no solo por ir en contra del Gobierno de turno y, de paso, hacernos la foto. No quiero pensar eso. A la hora de gobernar influyen muchos factores. Lo hemos mencionado antes. Factores que pasan por priorizar. Cuando hablamos de carreteras, como ya he dicho, debemos priorizar con unos criterios que se basan, fundamentalmente, en seguridad, en fluidez y en funcionalidad.

Ha hecho mención a una cuestión que quiero remarcar —no se lo tome a mal—. Al principio de su intervención, cuando ha hecho la presentación de la moción, ha hablado de siniestralidad, en definitiva, de seguridad. Créame que es un tema que nos preocupa a todos. Así debe ser. Es evidente que los accidentes de tráfico, por mucho que hagamos, lamentablemente, van a seguir existiendo. Y digo lamentablemente porque el factor humano resulta imprevisible en muchas ocasiones. También es cierto que es nuestra responsabilidad, tanto del Gobierno como de la oposición, hacer todo lo que esté en nuestras manos para evitar que ocurran este tipo de accidentes. Entiendo que ese siempre es el compromiso de cualquier Gobierno y de quien le toque estar en la oposición.

Le pido con todo el cariño y el respeto que me merece que, por favor, no introduzcamos a las víctimas en el debate, no las usemos como armas arrojadizas, porque termina pervirtiendo el debate y cuando las usamos, hacemos una utilización perversa de la realidad. Creo que estamos hablando de cosas muy serias, bastante daño tienen ya los familiares de las víctimas y las propias víctimas con los accidentes. Tenemos que trabajar todos para intentar paliarlos e intentar que sean los menos posibles y, como le decía antes, para mejorar no solo esa carretera, sino todas las carreteras. Pero, lamentablemente, como le he dicho, disponemos del dinero que disponemos y con él tenemos que jugar.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PROPONER LA CREACIÓN EN EL SENADO DE UNA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN SOBRE LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE DEL VUELO JK5022 DE SPANAIR EN EL AÑO 2008, ASÍ COMO A PROMOVER LA CREACIÓN DE UN ÓRGANO NACIONAL, MULTIMODAL E INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES EN EL TRANSPORTE AÉREO Y OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE.

(Núm. exp. 661/000263)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción. Moción del Grupo Parlamentario Mixto por la que se insta al Gobierno a proponer la creación de una comisión de investigación sobre las causas del accidente del vuelo JK5022 de Spanair en el año 2008, así como a promover la creación de un órgano nacional, multimodal e independiente para la investigación de los accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo y otros medios de transporte.

Para defender la moción tiene la palabra, por espacio de cinco minutos, la senadora María del Mar del Pino Julios Reyes.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.

¿Son solo cinco minutitos? Creía que eran diez. Pero nos recompondremos, señor presidente.

El 20 de agosto de 2008, como bien se ha dicho, el vuelo JK5022 de Spanair, que partía de Madrid a Gran Canaria, no llegó y todos recordamos la tragedia. Truncó la vida de 154 personas y dejó a otras 18 con lesiones de por vida. Comenzó para los familiares y para las víctimas un largo y duro camino. Constituyeron la asociación de afectados del vuelo para afrontar las dificultades que desde muy pronto comenzaron a surgir. Quiero hacer un merecido reconocimiento al ingente e infatigable trabajo que ha venido desarrollando dicha asociación, tanto dentro como fuera de España, a favor de los derechos de los pasajeros del citado vuelo. Esta asociación ha sido considerada de utilidad pública en 2013 por dedicar su actividad al beneficio de la sociedad en general, y concretamente a mejorar la seguridad aérea. Quiero hacer una mención especial también a su presidenta, Pilar Vera, por su desinteresado y abnegado trabajo en pro de las víctimas. La iniciativa que hoy presentamos en esta comisión es expresión de su trabajo y el de toda la asociación. Hoy

mi papel y mi intención es solo poner voz a sus propuestas y a su trabajo y expresar el reconocimiento de gran parte de la sociedad de Canarias, en particular de Gran Canaria; un reconocimiento y un apoyo para que se aclare definitivamente la causa de lo sucedido y se corrija todo lo que sea necesario para prevenir otra catástrofe. Esta es la finalidad de esta iniciativa y la de la asociación.

En una tragedia de esta envergadura convergen siempre multitud de factores y lo correcto es que todos ellos sean identificados en la investigación, reconocidos todos los fallos y saber qué es, en la sucesión de acontecimientos, lo que desencadenó el accidente. Solo así se puede prevenir un nuevo accidente por causas ya conocidas. La asociación sigue planteando como importante e imprescindible averiguar por qué en este accidente no sonó la alarma, no funcionó el *touch*, la alarma sonora que indica la incorrecta configuración del despegue, que, de haber funcionado, hubiera advertido de su error a los pilotos.

Son dos los hitos que reseña el propio informe oficial de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil —en adelante CIAIAC— pero a pesar de que los reseña, no aclara cuáles fueron las circunstancias y cómo pudieron influir en el desencadenante de la tragedia, y sobre todo, no se hacen recomendaciones de cómo corregirlos. Uno de ellos es que un mes antes de la catástrofe se había emitido una prórroga de validez del certificado de la aeronavegabilidad durante un mes, es decir, había caducado el mes anterior a la tragedia. Esta prórroga se produjo sin inspeccionar y sin pasar la revisión y documental de la aeronave. El segundo es que, como saben, hubo un primer intento de despegue que fue abortado por el comandante por un fallo técnico en la sonda de temperatura. A continuación, en el segundo intento de despegue, se produjo el segundo fallo técnico fatal, no funcionó el *touch* que ya mencioné. A pesar de que el informe mencionado de la CIAIAC menciona estos dos hitos, concluye culpando exclusivamente a la tripulación fallecida. Sin embargo, las investigaciones independientes dicen que este segundo fallo técnico fatal se relaciona con el primero y, junto a las circunstancias de presión que hay en los aeropuertos y en la aviación comercial en general, se condicionó el error humano en la configuración del despegue que dio lugar, entre otras cosas, a que la tripulación no fuera alertada. No sería lógico que no se terminara de averiguar esta circunstancia porque, además, tenemos el antecedente de que el año 1987, en Detroit, y en el año 2007, en Lanzarote, se produjeron accidentes e incidentes por similares circunstancias. Como he dicho, los errores se enuncian pero no hay recomendaciones para corregirlos y entendemos que ya es hora de que las haya.

Por otro lado, una vez ocurrida la tragedia, hay que mencionar otras lamentables situaciones, que estoy segura de que todas las señorías comparten que no deben repetirse. Una de ellas es la dificultad por conocer el lugar exacto donde se había estrellado el aparato para que pudieran asistir rápidamente los recursos de emergencias. Todos tenemos la imagen de aquella larga fila de ambulancias esperando en la carretera de acceso al aeropuerto para poder entrar. También constan en la propia información oficial aportada en el sumario en el Juzgado número 11 de Madrid problemas en la coordinación y en la supervisión. Otro capítulo importante que generó mucho dolor en las víctimas es cómo se informó a los familiares. Recordamos muy tristemente que la confirmación de la lista de pasajeros se entregó después de treinta horas más tarde; también en la madrugada del día 21, cuando llegaron los familiares al aeropuerto de Gran Canaria, no recibieron información —y doy fe porque estaba en ese lugar con ellos—, ni tan siquiera tuvieron atisbos de sospechar la dimensión de la tragedia. Precisamente, fue en el vuelo que les trajo a Barajas cuando el comandante del avión les informó de que se les iba a desplazar directamente a Ifema. La mayoría se enteró de la pérdida de sus seres queridos mediante una lista de 18 supervivientes, que fue la lista que se colgó en las paredes del recinto ferial.

El calvario continúa, señorías, porque el baremo de las indemnizaciones que se ha aplicado a muchos de los afectados ha sido el de los accidentes de tráfico, ni tan siquiera se ha aplicado la normativa europea internacional. Ha sido la Audiencia Provincial de Barcelona, en el año 2016, la primera en dictaminar que se debe aplicar directamente un baremo para tragedias aéreas y no el de accidentes de tráfico. Es verdad que en estos momentos están en litigio una cuarentena de demandas pendientes en diferentes audiencias provinciales. Es injusto y me parece una vergüenza que no se resuelva esto, puesto que las víctimas de este accidente están recibiendo un trato diferente.

Señorías, afortunadamente, todo este trabajo que ha venido haciendo la asociación de víctimas ha generado avances muy importantes, extraordinarios en la asistencia a víctimas en España. Podemos decir que hoy España encabeza los países europeos en cuanto al trato a la asistencia a víctimas. Por ejemplo, la asociación consiguió que el Reglamento europeo de 2010 incorporara cuestiones fundamentales como que la lista de pasajeros tiene que estar entregada a las dos horas. En fin, una serie de aspectos que se venían reivindicando y ya se han conseguido. También hoy tenemos en España la Ley 4/2015, del Estatuto de la víctima del delito, que incorpora en su artículo 8 que se deben tener cuarenta y cinco días de reflexión

antes de que un abogado pueda acosar a ninguna víctima de catástrofe. Es un acierto, es un avance. También lo es que la presidenta de esta asociación hoy forme parte de la *Taxk Force*, de la OACI y que se hayan logrado avances importantes. Y también lo es que España tenga un real decreto de 2013 que desarrolle un protocolo de coordinación de protección civil que incluya los accidentes aéreos. Sin duda, se ha avanzado mucho, pero hay que hacer mucho más. Lo que hoy pide la asociación al Legislativo es que nos impliquemos más profundamente en la necesidad de averiguar y esclarecer las causas que provocó el accidente del que hoy estamos hablando, porque —tal como dice la asociación—, se trata de que podamos prevenir cualquier otro accidente.

Esta moción —y concluyo, señor presidente— pretende que la Comisión de Fomento inste al Gobierno de España, en primer lugar, a que se constituya una comisión de investigación que aclare las causas del accidente y se corrija todo lo que haya que corregir. Y, en segundo lugar, a que se cree un órgano nacional, multimodal e independiente para investigar los accidentes e incidentes graves de transporte aéreo, así como cualquier otro accidente que, por el número de víctimas o por su complejidad, requiera de una investigación independiente, de forma similar a la que ya tienen otros países europeos en esta materia. Por otra parte, una iniciativa similar o idéntica a esta ya ha sido aprobada por unanimidad en el Parlamento de Canarias en diciembre de 2015. También ha sido aprobada por unanimidad —y lo recalco— en la Asamblea de Madrid, también en diciembre de 2015, y también por unanimidad en el Parlamento de Castilla y León, en marzo de este año. En este momento está pendiente de ser aprobada en Castilla La Mancha y en breve se presentará también en el Parlamento andaluz.

Por ello, por ser esta una Cámara territorial, y para dar respuesta de alguna forma a lo que están pidiendo las víctimas y los afectados de este accidente, pedimos que se apruebe hoy la moción que acabo de defender.

Muchas gracias, señor presidente, por su generosidad respecto al tiempo.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Se han presentado dos enmiendas a esta moción: una, del Grupo Parlamentario Socialista y otra, del Grupo Parlamentario Popular.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don David Delgado para defender la enmienda.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

Señorías, antes de defender la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, queremos que quede constancia de nuestro respeto a la memoria de los 150 fallecidos, así como a los 18 supervivientes de este trágico accidente, acaecido el 20 de agosto de 2008; una tragedia que nunca debió ocurrir, pero ocurrió. Siendo así, esto nos debe servir, en primer lugar, para poner todos los medios necesarios para el esclarecimiento de las causas, hecho que sirve, sobre todo, para honrar la memoria de las víctimas y la tranquilidad de los familiares, pero también para poner las medidas necesarias para que esto no vuelva a ocurrir.

El Grupo Parlamentario Socialista considera que los parlamentos no se pueden convertir en el medio a través del cual se produzca la investigación de tales accidentes, porque no es bueno ni para las víctimas ni para los familiares, ni, por supuesto, para la propia investigación. Por ello, consideramos oportuno lo que establece la presente moción: la creación de un órgano nacional, multimodal e independiente para investigar accidentes e incidentes graves del transporte aéreo, así como cualquier otro tipo de accidente que, bien por el número de víctimas, o por su complejidad, requieran de una investigación independiente y al margen de la Administración que tenga encomendada su gestión administrativa.

Aun teniendo toda la confianza en los actuales medios de investigación, bien es cierto que un órgano nacional, multimodal e independiente va a ofrecer a las víctimas y a sus familias una mayor tranquilidad y el convencimiento de tal investigación, ante todo por la independencia y la transparencia que ofrece y que, como es lógico, debe tener.

La enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista viene a implementar el sentido de la petición de la presente moción yendo más allá al proponer la creación de una comisión especial para el estudio de la seguridad aérea en España que analice la situación actual y plantee, en su caso, la modificación de la normativa estatal en todos sus ámbitos para adecuarla al marco de la reglamentación comunitaria e internacional. Se pretende que, después de que tal comisión especial haya analizado todos los errores y deficiencias que se pudieron producir en este trágico accidente —y, en consecuencia, se haya tomado nota de todo lo sucedido—, aprendamos de ello, corrijamos todo lo que haya que corregir y modifiquemos la norma para adaptarla a la normativa internacional y para que, ante todo, dé mayor

seguridad y establezcamos las formas de actuación y protocolos en el supuesto que así se determine; todo ello, gracias a la creación de la comisión especial que se propone.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene palabra el senador Goñi Merino.

El señor GOÑI MERINO: Gracias, presidente.

Nos encontramos ante una moción en la que el recuerdo de los fallecidos y de los heridos y el sentimiento de sus familiares puede hacernos votar lo que realmente no se dice en la moción.

El Grupo Parlamentario Popular apoya claramente, por supuesto —creo que como todos los grupos de esta Cámara—, el recuerdo a los fallecidos, a los heridos y a sus familiares, así como la acción y la actitud que ha mantenido la Asociación de Afectados del Vuelo JK5022. Es decir, apoyamos el sentimiento de pésame, el recuerdo y el cariño hacia las víctimas del terrible accidente que se produjo en España en 2008. Pero de esto no habla la moción. La moción que se presenta a esta Cámara insta a la constitución de una comisión de investigación sobre la actividad que está realizando la asociación de víctimas del accidente, que no coincide ni comparte los argumentos del informe oficial de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil en lo relativo a las causas del accidente y a las correcciones a implementar en el sistema de la aviación civil española. Sin embargo, aun compartiendo el pesar y el dolor de los familiares de las víctimas, entendiendo sus motivos, y desde el más absoluto respeto que nos merecen, no compartimos la conclusión de que no se hayan investigado las causas del accidente, tanto en lo que se refiere a aspectos técnicos para prevenir accidentes futuros, como en lo relativo a la depuración de responsabilidades. En efecto, las causas de este accidente han sido objeto no de una, sino de dos investigaciones. Una, de carácter técnico, realizada por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, y otra de carácter judicial, ordenada por el juez instructor competente en la materia en la causa penal que se llevó a cabo.

Si hablamos de la investigación judicial, cabe destacar que la Audiencia Provincial de Madrid archivó la causa penal abierta a los dos mecánicos, a los que se les imputaba la comisión de delitos de homicidio imprudente y de lesiones. También se han desarrollado procesos judiciales en el orden civil, en los que se han determinado las correspondientes indemnizaciones a las víctimas.

Por lo que se refiere a la investigación técnica del accidente, se trata de una investigación impuesta *ex lege*, para identificar las causas técnicas del accidente y poder dirigir recomendaciones para prevenir su concurrencia en el futuro. Por ello, la investigación concluye con un informe cuyo propósito no es la determinación de culpabilidades o responsabilidades, ni prejuzga la decisión que se pueda tomar en el ámbito judicial. Lo que persigue la investigación es determinar las causas técnicas con la finalidad de prevenir los accidentes en el futuro y la formulación de recomendaciones que eviten su repetición.

La investigación técnica realizada sobre el accidente de Spanair concluyó con un informe que fue aprobado en la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil el 26 de julio de 2011. Como resultado de la investigación, se han emitido 33 recomendaciones sobre seguridad operacional dirigidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, a la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos, a la Agencia Europea de Seguridad Aérea, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a la autoridad de Aviación Civil española, al entonces proveedor de servicios aeroportuarios y de navegación aérea, Aeropuertos Españoles, AENA, y la operadora Spanair. Por tanto, sí se han realizado las investigaciones legalmente establecidas, con los resultados que arrojan el informe técnico final del accidente y el auto de cierre de la instrucción.

Pese a que el Grupo Popular entiende y comparte los motivos personales de la asociación de afectados, no consideramos necesaria la constitución de la comisión de investigación, que, por otro lado, no podría establecer recomendaciones técnicas para prevenir la concurrencia de accidentes, ya que esto solo se puede hacer por ley, ni determinar por sí responsabilidades judiciales, pues esto solo se puede llevar a cabo en el seno de un proceso judicial.

Respecto al segundo punto, en el que se insta al Gobierno a crear un órgano nacional multimodal e independiente, consideramos y no compartimos las aseveraciones que se manifiestan en la exposición de motivos. Todos compartimos la necesidad de mejorar cada día la seguridad aérea. El Gobierno ha incrementado a través de un nuevo marco jurídico la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos, y siempre será necesario investigar, cada día más, y dar mayor seguridad a las personas que utilizamos cualquier medio de transporte, como puede ser un avión. Pero no podemos estar de acuerdo en lo que se

dice en la moción. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil es el órgano al que se hace referencia directa en la moción. Su configuración administrativa viene establecida en una ley que lo define como un órgano colegiado especializado al que le corresponde la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil, y que actúa con independencia funcional plena respecto de las autoridades aeronáuticas, y además, la ley ha establecido un control reforzado de su independencia.

La comisión ha elaborado múltiples informes de accidentes desde su creación sin que exista ninguna declaración, auditoría o actuaciones de control del propio Congreso de los Diputados que concluya que sus investigaciones no se han hecho con rigor, seriedad, independencia, transparencia o profesionalidad. No compartimos que España esté relegada en el ámbito de la investigación en materia internacional. Todo lo contrario, España está siendo y ha sido investigadora acreditada en los últimos accidentes aéreos producidos en el mundo.

Los órganos intermodales de investigación en el ámbito comparado y en el comunitario son una modalidad, como puede ser la que se propone en la moción, y conviene aclarar que la comisión tiene como misión extraer conclusiones técnicas para prevenir accidentes. En conclusión creemos que constituir una comisión intermodal con personalidad jurídica independiente no respondería a la necesidad de subsanar deficiencias legales. Creemos que España cumple con la normativa europea sobre la investigación de accidentes. Por tanto, proponemos una enmienda transaccional en la que pedimos que la Comisión de Fomento inste al Gobierno a analizar la organización y funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes en los modos de transporte aéreo, marítimo y ferroviario, y, aprovechando la sinergia que pueda generarse entre ellas, a adoptar medidas de optimización tales como la posible integración de sus estructuras organizativas, manteniendo su actual modelo de inspección orgánica.

Voy terminando. Al Grupo Parlamentario Popular le encantaría poder apoyar esta moción, no ya por lo que se pide en ella, sino por el recuerdo profundo de sentimiento hacia las víctimas de un terrible accidente ocurrido en España, que nadie desea que se repita y todos lamentamos que se produzca. Desde un punto de vista mucho menos político y mucho más humano no podemos olvidar lo ocurrido, a sus víctimas, su recuerdo, el compromiso de la asociación de víctimas de este accidente ni a su presidenta, Pilar Vera, pero creemos que no podemos apoyar la moción tal como viene, y sí somos partidarios de seguir investigando día a día y de seguir ofreciéndonos a todos nosotros una mayor seguridad aérea. Por todo ello presentamos esta enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

En el turno de aceptación o rechazo de las enmiendas, tiene la palabra la senadora Julios.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.

Lamento profundamente que los dos grupos que han presentado enmiendas no apoyen la moción; eso es lo que expresan las enmiendas de sustitución que acaban de exponer: que no la apoyan. Ustedes plantean que desaparezca de la moción la creación de la comisión de investigación del accidente de Spanair, que es el objeto de la moción, lo cual es inaceptable desde todos los puntos de vista. Por un lado, por dignidad y respeto a la memoria de esas 154 personas que fallecieron, pero también por respeto a los familiares, por respeto al trabajo que ha venido haciendo la asociación hasta ahora, y también por respeto a lo que se ha aprobado en el Parlamento de Canarias, en el de Castilla y León y en la Asamblea de Madrid.

Señores del Grupo Popular y del Grupo Socialista, si no apoyan esta iniciativa tendrán ustedes que explicar a los ciudadanos, especialmente en Canarias, por qué han apoyado esta iniciativa en el Parlamento de Canarias y aquí no. Se lo tendrán que explicar al señor Moreno Bravo, portavoz del Grupo Popular en esta iniciativa, que al finalizar su intervención decía que el Partido Popular cree que con esta iniciativa conjunta se está sumando en defensa de las víctimas de la tragedia. Señores del Grupo Socialista, se lo tendrán que explicar al señor Corujo Bolaños, portavoz del Grupo Socialista en Canarias en esta iniciativa, que dijo: Lo que pedimos hoy, desafortunadamente, poco puede hacer por aquellos hechos sucedidos, pero sí que sirve para prevenir hechos futuros. Tendrán que explicar a muchos de sus militantes que aquí, en Madrid, ustedes votan distinto de lo que votan en Canarias. Y tendrá que explicar el Grupo Socialista por qué su portavoz —aunque todavía no está firmada por el resto de los grupos— ha presentado una iniciativa en el Parlamento de Castilla-La Mancha que ya está publicada en el boletín oficial para defender una moción exactamente igual a esta. Señorías, me parece una falta de respeto. Esta es la Cámara territorial. Insisto, se lo van a tener que explicar, no solo a los parlamentos autonómicos que han aprobado una iniciativa

igual, sino a sus compañeros en los diferentes parlamentos que han votado a favor, y especialmente a las víctimas y a la asociación.

Y, desde luego, sí existen referentes en el mundo de organismos multimodales e independientes. Hay en Suecia, en Noruega, en Dinamarca, en Finlandia, y no hay en España. La referencia a nivel mundial es la Junta Nacional de Seguridad del Transporte, la NTSB, de la agencia federal independiente de Estados Unidos, encargada por el Congreso de los Estados Unidos para investigar las causas probables de los accidentes de aviación civil, así como la promoción de la seguridad del transporte en general junto a la asistencia a las víctimas de accidentes y a sus familias. Igual que se implican en el Congreso de Estados Unidos, pedimos que aquí también se implique el Legislativo de España en estas cuestiones. Como digo, e insisto, se está haciendo en otros países. Por eso, lamentablemente no podemos aceptar estas enmiendas de sustitución que desvirtúan por completo el sentido de la moción.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Turno en contra? (*Denegaciones*).

En tal caso, pasamos al turno de portavoces. Le corresponde intervenir, en primer lugar, al Grupo Mixto, en el que compartirán turno la señora Castilla y la señora Julios. Tiene la palabra la señora Castilla Herrera.

La señora CASTILLA HERRERA: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

En primer lugar quiero señalar que la Agrupación Socialista Gomera muestra todo su respeto, cariño, apoyo y comprensión a las 172 víctimas y a sus familiares y seres queridos. Y, por supuesto, apoyaremos la presente moción de Coalición Canarias. Lo haremos por los 154 fallecidos y todos sus familiares y por las 18 personas que han sobrevivido con graves secuelas, porque es justo y necesario mostrar un compromiso firme y dar respuesta de una vez por todas a todas sus incertidumbres. Asimismo consideramos urgente la creación del órgano nacional multimodal independiente para la investigación de los accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo y otros medios de transporte. Esperemos, señorías, que estos accidentes e incidentes graves no vuelvan a tener lugar, pero lo que no nos podemos permitir es que, existiendo precedentes, no nos pongamos a trabajar en ello y no adoptemos medidas para estar preparados para lo que pueda suceder en un futuro.

Por todo ello votaremos a favor de la presente moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, la senadora Julios.

La señora JULIOS REYES: Muy brevemente, señor presidente.

Simplemente quiero volver a insistir a los portavoces de los dos grupos, Popular y Socialista, en que reflexionen, porque ustedes han creado una expectativa a las víctimas, a sus familiares y a la asociación, defendiendo esta iniciativa en el Parlamento de Canarias y en otros parlamentos, votando a favor y pidiendo en ellas lo mismo que se pide en el Congreso y en el Senado, y es que se constituya una comisión de investigación. No es de recibo sinceramente lo digo que hayan creado unas expectativas y que ahora, pasados unos meses, cuando se trae la iniciativa a las Cámaras, que son las que tienen que tomar la decisión que han apoyado en los diferentes parlamentos, digan que no están de acuerdo.

Me parece que tendríamos que hacer un esfuerzo por dar un ejemplo de coherencia, y más en temas tan sensibles como este. Estoy segura de que todos compartimos la sensibilidad en un tema como este, no lo pongo en duda; pero insisto en la necesidad de ser coherentes. No se pueden crear expectativas falsas y decir en Canarias que sí van a apoyar que se constituya una comisión de investigación, y aquí decir que no. No es coherente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, doña Laura Castel.

La señora CASTEL FORT: Muy brevemente quiero manifestar nuestro más sincero apoyo a la moción tal como está planteada. Nos parece que son dos buenas iniciativas.

Respecto a la comisión de investigación, parece que da miedo investigar y creo que nunca está de más saber las causas para aclarar las dudas. Y la creación del órgano nacional multimodal independiente también creo que es una buena iniciativa, por lo tanto, nuestro más sincero apoyo.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Pilar Vera, presidenta de la asociación de víctimas, decía: Nadie nos ha dicho por qué murieron. El informe oficial no dice por qué murieron. Reivindicamos, simplemente, la verdad de la tragedia, y aunque no les vaya a devolver la vida a los que murieron ni la salud a los lesionados, sí —y ahí está lo importante— va a evitar que más gente inocente muera.

Creo que ese es el objetivo principal. No podemos huir de la responsabilidad de aportar soluciones, y para aportarlas es necesario investigar y saber las causas. Por lo tanto, creemos acertada la creación de la comisión que se propone.

Como digo, no estamos buscando culpables, porque para eso, es verdad, está el Poder Judicial, pero sí tenemos la responsabilidad de indagar e investigar para proponer soluciones y que este tipo de accidentes no se vuelvan a producir.

Por otro lado, también nos parece muy buena la propuesta de crear un organismo que revise las causas y los riesgos en caso de accidentes con víctimas múltiples. No podía ser, además, más adecuada esta propuesta cuando ayer conocíamos la imputación de un jefe de Adif por no actuar ante las reiteradas informaciones de peligro que había recibido sobre el tramo donde se produjo el accidente de Angrois.

En España, como todos sabemos, las comisiones de investigación están delimitadas por el tipo de transporte, y su composición la designa el Ministerio de Fomento. Creemos que es importante un instrumento, como dice la moción, multimodal, donde prevalezca, sobre todo, la independencia. Este tipo de organismos, como ya se ha explicado aquí, existen en otros países como Estados Unidos, Suecia y Canadá, por lo que tampoco estamos pidiendo nada que no exista. En consecuencia, apoyaremos esta moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

Queda sobradamente claro que todo accidente, por mínimo que sea, se produce porque algo falla. Precisamente, por eso, todo accidente, aun siendo una desgracia y un drama para las víctimas y familiares, al menos debe servirnos para algo.

En primer lugar, se deben investigar las causas y razones que motivaron el accidente para que se esclarezcan los motivos y los errores que hayan podido ocurrir. En el fatídico accidente JK5022, desde el primer momento se investigaron las causas y se llegó a conclusiones ya conocidas. Con la investigación y el esclarecimiento de los motivos lo que conseguimos es encontrar las razones que provocaron el accidente, lo cual supone un alivio para las víctimas y sus familiares y el conocimiento del porqué de lo sucedido. Como ya hemos dejado claro, para que tal investigación se produzca con las mayores garantías y la mayor transparencia, abogamos por la creación de ese órgano nacional multimodal independiente que investigue accidentes e incidentes graves del transporte aéreo, así como cualquier otro accidente que por su número de víctimas, o por su complejidad, requiera de una investigación independiente.

En segundo lugar, una vez producida la investigación de los motivos de un accidente tan grave como el acontecido, deberán ser los tribunales de justicia los que dictaminen si existe cualquier tipo de responsabilidades personales. Son los tribunales, y nunca los parlamentos, los que deben instruir y juzgar tales responsabilidades, quedando estas depuradas. En este caso, este proceso también se produjo, quedando cerrada la vía judicial hasta las más altas instancias; incluso en la fase de instrucción, el magistrado estableció la creación de una comisión de investigación independiente a la constituida en aquel momento por el Ministerio de Fomento.

La vía penal concluyó el 19 de septiembre de 2012 y la vía civil también quedó concluida a falta de resolver esos pocos recursos que quedan en cuanto a las indemnizaciones. El recurso de amparo interpuesto ante el Tribunal Constitucional no fue admitido, como tampoco lo fue el presentado ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en Estrasburgo. Es decir, la vía judicial quedó concluida.

En tercer lugar, una tragedia como la ocurrida nos debe servir para aprender y subsanar cualquier tipo de error que se haya podido cometer, así como poner los medios necesarios para que no vuelva a ocurrir.

Quiero decir que desde que, por desgracia, se produjo el accidente se pusieron en marcha, entre otras, las siguientes medidas: en octubre de 2008 se puso en marcha la Agencia de Seguridad Aérea; en

mayo de 2009 entró en vigor el Reglamento de inspección aeronáutica; en mayo de 2009, también, se publicó el Real Decreto sobre seguridad operacional de los aeropuertos, convirtiendo en obligatorias las recomendaciones de la OACI en materia de diseño, construcción, uso y funcionamiento de los aeropuertos, adelantándose nuestro país a la obligación de certificación de los aeropuertos; elaboración y propuesta de un nuevo plan de emergencias en el aeropuerto Madrid-Barajas; la actualización de la Ley 21/2003 de Seguridad aérea, reforzando la prevención de las capacidades de inspección de la Agencia de Seguridad Aérea; Elaboración de un nuevo Real Decreto de regulación de las entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica; actualización de las servidumbres aeronáuticas; regulación del tiempo de actividad y descanso de las tripulaciones; regulación de una certificación en materia de seguridad de los aeropuertos de competencia autonómica; nueva regulación de la Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil y de procedimientos de investigación técnica. La modificación se llevó a cabo a través del Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, modificando la composición de la CIAIAC y dotándola de un mayor carácter técnico, una estructura más ágil e introduciendo un mayor control por parte del Congreso de los Diputados.

Término igual que empecé. En el Grupo Parlamentario Socialista tenemos el mayor respeto a la memoria de las víctimas y a sus familias. Nos habría gustado que hubiesen tenido en consideración nuestra enmienda, ya que entendemos que va más allá de lo solicitado en la moción y, sobre todo, persigue el objetivo que tenemos que conseguir cuando se produce un accidente de este tipo y es que, además de esclarecer las causas, hay que poner los medios necesarios para que no vuelva a ocurrir.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Fernando Goñi.

El señor GOÑI MERINO: Gracias, presidente.

Al igual que decía al inicio de la anterior intervención, esta moción es complicada de votar, porque se mezclan el sentimiento, el pesar, el duelo, el apoyo de una asociación a los familiares, a las propias víctimas y a los heridos con lo que realmente se trae en la moción. Por cierto, es verdad que la moción que usted nos plantea hoy es idéntica a la presentada en otros parlamentos. Si usted nos planteara un apoyo unánime de esta Cámara a las víctimas, a los familiares, a la asociación y a su trabajo, estoy seguro de que todos votaríamos unánimemente a favor. Pero lo que nos están pidiendo en esta Cámara no es un pronunciamiento a favor de la asociación y de las víctimas, lo que nos están pidiendo es saltarnos la ley. La ley dice claramente a quién le corresponde la labor de investigar los accidentes aéreos. Antes se hablaba de la comisión de investigación de accidentes e incidentes aéreos, que ha hecho un informe, y nadie ha dudado de su objetividad e imparcialidad. A ella es a la que le encomienda la ley la investigación de los accidentes aéreos, y está haciendo y ha hecho siempre un magnífico trabajo, con las recomendaciones a las que nos referíamos antes. No podemos convertirnos en un tribunal de justicia, desgraciadamente no podemos hacerlo.

Por eso decía que era una moción muy complicada para cualquiera, porque se mezclan sentimientos con raciocinio; se mezcla lo que uno siente con lo que uno debe decir. Me encantaría poder votar afirmativamente no una comisión de investigación, sino el apoyo a la gente, a unas familias, a unos padres, a unos hermanos, a unos hijos, a unos sobrinos, pero eso no es lo que nos trae aquí.

Lamentamos profundamente no poder apoyar lo que se nos pide en la moción y por eso presentamos la enmienda, pero que quede bien claro que no solamente este grupo parlamentario sino cualquier persona bien nacida lamenta profundamente lo ocurrido en ese terrible accidente de avión. Todos deseamos que accidentes como ese no vuelvan a producirse, que cada día se siga investigando y se sigan tomando medidas que mejoren la seguridad aérea y la seguridad del transporte, porque nunca serán suficientes, y por suerte cada día van apareciendo nuevas medidas de seguridad que nos permiten realizar viajes más seguros.

Por descontado, nuestro reconocimiento, nuestro pesar, nuestro apoyo a las familias, a los heridos, a la asociación de afectados de este vuelo de Spanair y un recuerdo a las víctimas. Nadie olvidará esas imágenes que vimos en el año 2008. Que no apoyemos esta moción no significa que no queramos agradecerle a la portavoz del Grupo Mixto, a la senadora de Coalición Canaria, que la haya traído, porque por los menos nos permite recordar y mandarles todo nuestro respeto a las víctimas. Pero, insisto, no podemos investigar lo que ya ha sido investigado, lo que le corresponde por ley a quien le corresponde

por ley, ni podemos convertirnos en un órgano judicial que no somos, ojalá pudiéramos hacer otras cosas, pero no podemos.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA LOCALIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE ACTUACIONES EN LOS PUNTOS NEGROS DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO.

(Núm. exp. 661/000323)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la moción del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a la localización y realización de actuaciones en los puntos negros de la red de carreteras del Estado.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra doña María Aparicio Calzada.

La señora APARICIO CALZADA: Gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente moción porque la mejora de la seguridad de la circulación es uno de los principales objetivos de la gestión de infraestructuras viarias de la red de carreteras estatal que desarrolla el Gobierno, siendo su fin último reducir en la mayor medida posible las consecuencias humanas, sociales y económicas de los accidentes de circulación. Consecuencia de ello son las numerosas actuaciones que el Gobierno ha venido desarrollando en los últimos años en orden a modernizar la red viaria y a mejorar y reforzar los equipamientos de seguridad de las carreteras españolas. En esta misma línea se han incorporado criterios de seguridad viaria entre los determinantes de la planificación, de la proyección y construcción de las nuevas carreteras, así como en la mejora de las ya existentes. Fruto de todo ello, la mejora de la red estatal de carreteras experimentada en los últimos años ha contribuido sustancialmente a una importante disminución en la accidentalidad en nuestro país.

Asimismo, la mejora de las infraestructuras viarias constituye uno de los pilares básicos de la política de seguridad vial de la Comisión Europea. Un objetivo fundamental de esta política, por su importancia para la integración y cohesión europea, es el incremento del nivel de seguridad en la red traseuropea de carreteras. Con esta finalidad se aprobó la Directiva europea 2008/96 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre del 2008, sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, en la que se establecen una serie de procedimientos para conseguir un nivel de seguridad elevado y homogéneo en la citada red.

En el ámbito de la seguridad vial, el Ministerio de Fomento trabaja con el concepto de los tramos de concentración de accidentes, que son aquellos de una longitud inferior a 3 kilómetros en los que existe un riesgo mayor de que se produzcan accidentes que en otras secciones de similares características. El concepto y metodología que utiliza el Ministerio de Fomento para la identificación de estos tramos de concentración de accidentes es coherente con lo establecido en la directiva a la que me he referido anteriormente, donde se hace una referencia explícita a los tramos con una elevada concentración de accidentes.

En este sentido el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias de la red de carreteras del Estado, que traspone la citada directiva, establece una serie de procedimientos con el fin, al igual que la directiva, de conseguir un nivel de seguridad elevado y homogéneo en las carreteras integrantes de la red traseuropea de carreteras que forman parte de la red de carreteras del Estado. Uno de estos procedimientos es la clasificación de los tramos de la red en servicio atendiendo a la concentración de accidentes y al potencial de mejora de la seguridad. Este real decreto establece la obligatoriedad de identificar los tramos de concentración de accidentes de una manera periódica, cada tres años, sobre la base de un análisis de la accidentalidad en la red de carreteras en servicio, así como la realización de estudios detallados que permitan proponer medidas correctivas o paliativas para mejorar las condiciones de seguridad vial de cada tramo identificado. Se debe indicar que la Dirección General de Carreteras a lo largo del 2015 finalizó la identificación de estos tramos de concentración de accidentes con arreglo a lo dispuesto tanto en la directiva europea como en el Real Decreto 345/2011.

Con el objeto de velar por que los usuarios de las carreteras pertenecientes a la red estatal estén informados de la existencia de estos tramos de concentración de accidentes, se ha procedido a la

señalización de todos ellos, finalizando dicha señalización en julio del 2015, e informando a la Dirección General de Tráfico. Una vez definidos e identificados estos tramos de concentración de accidentes, de conformidad con el Real Decreto 345/2011, corresponde llevar a cabo los estudios detallados por técnicos especialistas de cada uno de los tramos de concentración de accidentes, con objeto de identificar los posibles elementos de la configuración de la vía y su entorno que pueden contribuir a la acumulación de accidentes en dichos tramos y proximidades y, de esta manera, proponer y definir medidas para su tratamiento.

Este es el motivo por el que nuestro grupo parlamentario presenta esta moción, instando al Gobierno al desarrollo de los estudios detallados de cada uno de los tramos de concentración de accidentes para las posibles actuaciones de mejora de la infraestructura, que previsiblemente pueden conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad en ellos, y a programar también su ejecución teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda.

Tiene la palabra, para defenderla, don Francisco Javier Oñate.

El señor OÑATE MARÍN: Gracias, presidente.

Voy a hacer dos consideraciones breves. Primero, hablamos de un tema cuyas estadísticas se miden en costes de vidas humanas y esto nos tiene que producir un mayor sentimiento de responsabilidad en lo que decidamos. En ese sentido, por primera vez, después de unos cuántos años, en 2015 ha habido un repunte en la accidentalidad, un repunte que, en el caso de fallecimientos, además, ha sido de un 2,6 %. Por tanto, atención al tema. No todos los accidentes tienen que ver necesariamente con el estado de las infraestructuras. Es verdad que muchos de ellos sí, de hecho, aunque la accidentalidad es menor, el número de fallecimientos, hasta una cantidad superior al 70 %, se produce en vías interurbanas, que en su mayor parte sí son de titularidad del Estado y, por tanto, afectan a lo que nosotros podamos impulsar o decidir.

Segundo, como usted misma ha relatado, la preocupación no es nueva, tiene una doctrina larga, tanto de directivas europeas, de leyes y de órdenes de procedimiento —usted, seguramente, igual que yo, las habrá repasado—, que obligan al Gobierno de la nación a multitud de actuaciones. Entre ellas, hay dos: realizar los estudios, que de hecho se están realizando, para definir los tramos de concentración de accidentes o los puntos negros y, al mismo tiempo —dice también de manera literal—, y ejecutar programas de actuación, teniendo en cuenta la disponibilidad presupuestaria. Es decir, quizá usted, de una manera espontánea, ha llegado exactamente a la misma conclusión que las exigencias que la ley plantea al Gobierno. Está bien que en el Senado pidamos al Gobierno que cumpla la ley, pero yo hubiese agradecido, en coherencia, que la cumpliera, porque le instaríamos a ello si no lo hiciese. Luego, en la exposición de la moción deberíamos partir de ese supuesto: no está cumpliendo la ley, hágalo usted. Por el contrario, como usted lo que hace es elogiar la labor, quizá nos quedemos cortos y, además, dejemos de sintonizar con un pensamiento extendido por los propios hechos objetivos y por el pensamiento de muchas organizaciones del sector de ayuda en carretera que cada día están preocupadas por este tema y que, en general, están dando un suspenso a la política del ministerio en materia de mantenimiento de carreteras.

El déficit de inversión está cifrado en más de 6000 millones de euros. El recorte de inversión en mantenimiento en los últimos años ha llegado hasta el 27 % de las cantidades que se venían gastando en otro tiempo y con otro Gobierno, incluso, la cantidad de presupuesto de 2016, 884 millones de euros, es solo un 1 % del valor patrimonial de las carreteras, cuando las recomendaciones de todos los organismos internacionales exigen el 2 %, cantidad que no sé si se terminará de ejecutar. Ayer mismo solicitamos datos de la IGAE, que nos ha dicho que, a 30 de noviembre, la ejecución está en 695 millones de euros.

Por tanto, nosotros hemos presentado la enmienda para que, en esa labor de impulso que tiene esta institución parlamentaria, además de cumplir la ley, que pensamos que la puede estar cumpliendo en esas recomendaciones que ustedes les hacen, vaya un compromiso mayor en dos direcciones: una, un incremento del presupuesto de 2017, que para hacérselo fácil no hemos querido fijar, que tenga como brújula, como norte, llegar a ese 2 % del valor patrimonial de las carreteras españolas, que es lo que piden los organismos, que, como sabe usted, está cifrado en una cantidad próxima a 80 000 millones de euros, es decir, un presupuesto próximo a los 1600 millones de euros, y dos, que ese presupuesto sirva para ejecutar un plan urgente de medidas, entre las que deberían tener prioridad las exigencias de la normativa,

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 76

14 de marzo de 2017

Pág. 22

que obligan a definir los tramos de concentración de accidentes y los llamados tramos de alto potencial de mejora, que son aquellos donde se considera que una intervención en la infraestructura mejoraría el potencial de reducción de accidentes con víctimas. Una vez que se ha detectado que la intervención del Estado puede ahorrar una vida, debería ser absolutamente de carril que el Estado interviniera en el 100 %. No lo hemos planteado así, porque, quizá, sería una exigencia demasiado alta, pero sí pedimos que se tenga como prioridad.

Por todo ello, pido al Grupo Popular que acepte la enmienda, porque está bien que la ley se cumpla, pero nosotros estamos aquí para que el Gobierno haga algo más para resolver los problemas que el estricto cumplimiento de esa normativa general que existe ya en la legislación española.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para manifestar aceptación o rechazo de las enmiendas.

Tiene la palabra la senadora Aparicio.

La señora APARICIO CALZADA: Gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario Popular rechaza la enmienda presentada por el Grupo Socialista. Por un lado, la enmienda mezcla la seguridad vial —que realmente es el objetivo de la moción— con la conservación. Además, en materia de conservación, va mucho más allá que el Pitvi, pues en este documento se dice lo siguiente —sin concretar porcentajes—: El objetivo de este subprograma es, por un lado, asegurar que el estado de la infraestructura viaria sea el adecuado para cumplir con su funcionalidad permitiendo el tráfico en las condiciones de seguridad vial, calidad y nivel de servicio adecuado, así como, preservar el patrimonio viario y evitar la pérdida de valor derivada de su uso y obsolescencia.

Además, decir que es necesario un plan urgente de mantenimiento de las infraestructuras viales, en el caso de la red de carreteras del Estado, que son las que dependen del Ministerio de Fomento, a mi juicio, no se adecua a la realidad. Yo creo que barajamos cifras distintas. Yo no sé qué pasa, pero en muchas ocasiones, nosotros tenemos unas cifras y ustedes tienen otras.

Le agradezco que haga referencia a la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado, porque no será por la falta de voluntad del Partido Popular por lo que no se aprueban. Me parece que es por el resto de grupos políticos presentes en el Congreso por lo que no sale adelante esa aprobación, no por la falta de voluntad del Partido Popular.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Turno en contra? (*Denegaciones*). No hay turno en contra.

Pasamos directamente al turno de portavoces.

¿Grupo Mixto? (*Denegaciones*). No interviene.

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

La señora CASTEL FORT: Gracias.

Un pequeño comentario. A mí me sorprende y me tiene un poco despistada el hecho de que el Real Decreto 345/2011, que en su exposición de motivos ya dice que traspone la directiva, establezca la obligación de identificar estos tramos y, aparte, la realización de estudios que permitan proponer medidas correctivas o paliativas. Y ustedes, el Grupo Popular, instan en esta moción a cumplir la ley. La verdad es que me despista un poco esto. Me parece estupendo que el Ejecutivo cumpla el real decreto. Votaremos a favor, es evidente, porque es una iniciativa buena, pero no creo que una Comisión de Fomento tenga que instar a cumplir la ley. No sé, igual yo lo he entendido mal, pero dice clarísimo que le real decreto establece la realización de estudios para proponer medidas correctivas, y aquí lo que se pide son esos estudios para definir las actuaciones de mejora, que viene a ser lo mismo, entiendo yo, pero con otras palabras.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el Grupo Unidos Podemos.

Tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Estoy de acuerdo con esta moción, pero en la misma línea que comentaban los compañeros y compañeras, me llama la atención que se inste al Gobierno a hacer algo que, *motu proprio*, debería hacer. Por lo tanto, resulta, por lo menos, curioso.

En este sentido, aprovecho la ocasión para poner encima de la mesa la necesidad de hacer mejoras y acondicionar la red viaria y, sobre todo, de dedicar una inversión prioritaria a la red secundaria de carreteras, que es la gran olvidada y donde se producen los índices más altos de siniestralidad.

Por otro lado —ya se ha dicho también aquí—, quiero llamar la atención sobre el déficit de inversión que existe en los últimos años en relación con estas actuaciones. Por eso, estamos de acuerdo con esta moción, pero casi diría que me parece un brindis al sol.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

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

El señor OÑATE MARÍN: Gracias.

Seré muy breve. Solo quiero añadir a lo ya dicho antes que hay un estudio reciente de la Asociación de la carretera que cifra deficiencias en el estado del pavimento en la red nacional estatal de hasta el 94 %, que reclama la reposición de 390 000 puntos de señales de tráfico, el 11 % de la iluminación, etcétera; es mantenimiento, pero un mantenimiento que tiene mucho que ver con seguridad.

Yo le diría que no hacer una inversión, la exigida en materia de conservación de carreteras, además de poner en riesgo a los conductores —es, por tanto, criticable desde ese punto de vista—, es también un mal negocio desde el punto de vista económico, porque en materia de conservación está demostrado que el euro que se ahorra hoy, dentro de diez años se tiene que multiplicar por diez para conseguir los mismos objetivos. Luego, es mucho mejor ir por delante ya que, a largo plazo, se está produciendo un ahorro económico.

Los argumentos que usted da en cuanto a su intención son loables. Ahora, debería ser consecuente con ellos. La palabra impulsar implica el objetivo de aumentar la velocidad. Con esta moción no aumentamos la velocidad, sino que decimos al Gobierno que haga lo que ya está haciendo, que, por otra parte, es una exigencia por ley. Es más, usted sabe que ese estudio que reclama fue objeto de contratación pública a una empresa privada en 2013, y es un estudio que está hecho. Lo que hace falta es que nos pongamos en marcha y pongamos dinero para resolver los problemas que ha detectado.

Además, yo le pediría que fueran coherentes. Usted habla del presupuesto. De momento, el debe está en el tejado del Partido Popular porque no lo ha presentado. A partir del día en que lo presente en el Congreso, puede usted empezar a hablar de qué partidos entorpecen o no su aprobación. En cualquier caso, me he inspirado en varias cosas para la enmienda que he presentado. Le tengo que confesar —espero no tener que disculparme ante nadie por ello— que una de mis fuentes de inspiración, prácticamente literal, ha sido una propuesta que el Grupo Popular en el Congreso le hizo al Gobierno de España en el año 2010; es decir, lo que valía al Grupo Popular para exigirle a Zapatero en ese año tan duro para la economía y los presupuestos del Estado, parece que ahora no vale para exigirselo al propio Gobierno, aun cuando ustedes hablan ya de presupuestos propios de una época de esplendor —que no será así—.

En todo caso, nosotros vamos a votar a favor, porque no queremos dar ningún pretexto para que se diga que el Grupo Socialista obstaculiza la mejora de las carreteras, pero lo hacemos con la sensación de que, en este caso, en vez de impulsar el Senado al Gobierno, es el Gobierno el que ha impulsado al Grupo Popular del Senado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Senadora Aparicio, tiene la palabra.

La señora APARICIO CALZADA: Gracias, señor presidente.

El Grupo Popular, con esta moción, quiere resaltar y potenciar las líneas de actuación del Ministerio de Fomento que tienen por finalidad minimizar la siniestralidad en España. Cuando se trata de accidentes de tráfico, no podemos olvidar en ningún momento que detrás de cada accidente existen víctimas con nombres y apellidos. Como ha dicho el señor Oñate anteriormente, eso no lo olvidamos ni el Partido Socialista ni Podemos ni ERC ni el Partido Popular.

A pesar de las adversidades, el compromiso del Gobierno es alcanzar el objetivo común de llegar al año 2020 sin víctimas en la carretera, de forma alineada con el plan de acción de las Naciones Unidas. Es una prioridad de nuestro grupo parlamentario y estamos convencidos de que también lo es del resto de grupos que componen esta Cámara. No se puede dudar de que el objetivo que todos pretendemos cuando hablamos de seguridad vial es conseguir cero víctimas en la carretera.

En el Grupo Parlamentario Popular somos conscientes de que estamos en una legislatura de diálogo, de que los españoles nos han brindado la oportunidad de que dialoguemos. Hablando de seguridad vial, es necesario que entre todos lleguemos a acuerdos para que podamos firmar ese ansiado pacto de Estado por la seguridad vial. Ese pacto tiene que ser acordado entre los distintos actores del medio del que estamos hablando; hablamos de todas las administraciones y de todos los sectores y colectivos que tienen intereses, sensibilidades y competencias que han de ser tenidas en cuenta. Digo que hemos de coordinarnos todas las administraciones porque de los 166 000 kilómetros de carreteras que existen en España, 140 000 son competencia de otras administraciones. Se diría que el Ministerio de Fomento es el titular de los 166 000 kilómetros de carreteras cuando solo es titular de 26 000 kilómetros. Así, parece que el Ministerio de Fomento es la Administración pública que no atiende, que no invierte, que no conserva y que no vigila ni vela por la seguridad vial de todos los españoles.

Con la realización de las grandes actuaciones de construcción de nuevas infraestructuras y el acondicionamiento de las ya existentes, se mejoran las características y la calidad de las carreteras y se aumenta la capacidad, la comodidad y la seguridad de la circulación, lo que contribuye al descenso de la accidentalidad y sus consecuencias. Durante la X Legislatura —evidentemente, el Gobierno del Partido Popular cumple con la ley— se ha actuado sobre 188 tramos de concentración de accidentes mediante operaciones cuyo importe total se eleva a 274 millones de euros. Ya sabía yo que iba a poner esa cara, señor Oñate, pero evidentemente también tenemos que incluir en esta cantidad actuaciones que trascienden a los tramos de concentración de accidentes. Por ejemplo, yo soy senadora por la provincia de La Coruña y estoy al tanto de las actuaciones que se están realizando en tramos de concentración accidentes en mi provincia. Le puedo hablar del ayuntamiento de Oleiros, donde a lo largo de este año 2017 se va a contratar el proyecto para la ampliación del puente del Pasaje, o le puedo hablar del ayuntamiento de Bergondo, donde se va a realizar una nueva glorieta en Guísamo para evitar la siniestralidad que existe allí. El Gobierno actúa y trabaja, pero al resto de las administraciones hay que exigirles la misma responsabilidad, que parece que muchas veces no se hace.

Estamos aquí para aportar soluciones que contribuyan a que los accidentes y las víctimas disminuyan considerablemente y la seguridad en nuestras carreteras sea mayor. Evidentemente, el Gobierno no se puede amparar en ninguna excusa que justifique el incremento de la siniestralidad en el año 2016. No lo vamos esconder porque está ahí. Desde luego, no nos vamos a amparar en un incremento de los desplazamientos —hubo 18,6 millones de desplazamientos, un incremento del 5 %—; tampoco nos vamos a amparar en que ha habido un incremento de 700 000 vehículos en el parque móvil. No nos vamos a amparar en nada de eso porque aquí estamos para buscar soluciones, no para poner excusas. Estamos aquí para lograr que los recursos aportados y las soluciones que hay que adoptar sean efectivos y así conseguir la disminución del número de vidas que, tristemente, se quedan en la carretera.

Me gustaría terminar mi intervención como la comencé, recordando a todas y cada una de las víctimas —también a sus familiares y a sus amigos— que se han cobrado las carreteras españolas. Señorías, estamos aquí para mejorar la vida de los españoles y para velar por el interés general. Desde luego, no estamos aquí para hacer política de un drama colectivo. Yo, al igual que mis compañeros, no estoy aquí para eso, sino para aportar soluciones y mejoras que disminuyan la siniestralidad, en este caso, en las carreteras españolas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

— MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS QUE AFECTAN A LOS PRINCIPALES CORREDORES DE GRAN CAPACIDAD, EL ACCESO A PUERTOS Y AEROPUERTOS, Y EL DESARROLLO DE MEJORAS Y NUEVAS VARIANTES DE TRAZADO QUE PERMITAN MEJORAS DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA RED CONVENCIONAL DE CARRETERAS. (Núm. exp. 661/000324)

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 finalización de las obras que afectan a los principales corredores de gran capacidad, el acceso a puertos y aeropuertos, y el desarrollo de mejoras y nuevas variantes de trazado que permitan mejoras de la seguridad vial en la red convencional de carreteras.

Para su defensa, tiene la palabra el portavoz, don Ovidio Sánchez.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Muchas gracias, presidente, señorías.

Esta moción trae a colación una realidad con la que estaremos todos de acuerdo: España, después de entrar en la Unión Europea, experimenta un cambio radical y absoluto en sus infraestructuras en lo que afecta al número de kilómetros, autopistas, autovías, circunvalaciones, etcétera. Evidentemente, esto no es logro de un partido; es logro de los partidos que se alternaron en el Gobierno de España, que son el Partido Socialista y el Partido Popular.

Muchas veces nos ponemos muchas medallas cuando inauguramos una autovía, una carretera o una infraestructura. Eso queda muy bien en los periódicos y en la publicidad que hacemos, pero, si somos realistas, sabemos que una infraestructura de este tipo lleva nueve o diez años desde que se inician los estudios, se analiza el impacto ambiental y se aprueban sus distintas fases hasta que se termina la obra. Afortunadamente, en los gobiernos de España, cada Gobierno va sumando más; es decir, cuando llega un nuevo Gobierno continúa con los trabajos que se venían haciendo, y cuando ese Gobierno cambia nadie puede decir que las inversiones en infraestructuras disminuyan porque no sería verdad. Eso permitió en España la modernización del tejido industrial y el crecimiento de nuestras oportunidades, de nuestras inversiones y de nuestra exportación. Cuando hablamos de todos esos datos económicos, no debemos olvidar nunca que detrás hay un gran esfuerzo de inversión en infraestructuras para hacer que España sea más competitiva.

¿Qué pretende la moción? La moción hace una reflexión: incluso en los peores momentos de la crisis económica —especialmente en los años 2012, 2013, 2014 y 2015—, incluso en esos momentos de restricción económica, el Gobierno sigue invirtiendo, sigue inaugurando tramos y se continúan las obras, posiblemente no al ritmo que todos deseábamos, pero se paralizaron muy pocas. Lo que se pretende es cerrar, como se logró, toda la autovía del Atlántico y el Cantábrico. Se dice que se puede ir por autovía desde Lisboa a Moscú porque se inauguró el tramo que estaba más parado, el de Asturias, que es un corredor de primera magnitud. El corredor del Mediterráneo, los corredores norte-sur, que van de Gijón a Cádiz, todas las comunicaciones que existen, las circunvalaciones que se están haciendo en las ciudades, las Cercanías, las autovías que van a los puertos y aeropuertos, son un conjunto de medidas que nosotros pedimos al Gobierno que no se paralicen.

En definitiva, que todas esas obras que ya están iniciadas y comprometidas se vayan terminando y que poco a poco cerremos definitivamente una trama de comunicaciones excelente que permita a España seguir luchando por estar entre los mejores países de Europa.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra don Julio Cruz.

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

Don Ovidio, usted hace una propuesta con la que, tal y como la ha formulado, no podemos estar en contra; no podemos estar en contra de que se hagan inversiones, carreteras y los grandes corredores. Por cierto, en los años 2012, 2013, 2014 y 2015 quizás en el territorio peninsular fue muy bien, pero en Canarias ha ido muy mal. Han sido los peores cuatro años de la democracia española en relación con la inversión en carreteras en Canarias, porque no se cerró nada, no se acabó nada y los corredores están como están. En definitiva, más de 720 millones de euros acordados en contratos y convenios con el Gobierno de España que se han escamoteado a las arcas de la Administración autonómica. Por lo tanto, no se ha invertido en Canarias en esta materia.

Se pide aquí acabar las carreteras que están iniciadas, los grandes corredores. ¡Claro que estamos de acuerdo en acabar las carreteras y los corredores! Lo que planteamos en la enmienda es creernos sinceramente lo que dijimos en esta comisión hace unos meses. Aprobamos una iniciativa, a petición del Grupo Parlamentario Popular, con la adición de una enmienda del Grupo Socialista y de algún otro grupo, en la cual acordamos que el Gobierno impulsara un pacto nacional por el transporte y las infraestructuras. Creo que fue un gran y magnífico acuerdo. Además, a posteriori el ministro ratificó en esta sede la intención de acometer ese pacto nacional por el transporte y las infraestructuras. Ese es el marco en el que se tiene que desarrollar.

Evidentemente, podemos estar de acuerdo con algunas obras que llevó a cabo el ministerio en los últimos cuatro años, pero no lo estamos con muchas otras. No estamos de acuerdo con esa especie de felicitación al Gobierno por el impulso dado en los últimos años. Creemos que se podría haber hecho otras

cosas, que se podría haber hecho mucho más; que la inversión pública no debió decaer en carreteras como lo hizo. Además, se debería haber hecho hincapié en determinadas obras en un montón de sitios del territorio español, no como se hizo por el ministerio; es decir, estamos de acuerdo en la necesidad de cumplimentar los grandes corredores, pero todo eso se tiene que hacer en el pacto por las infraestructuras estratégicas, como usted las ha calificado. Usted ha hablado de infraestructuras importantísimas como el corredor del Mediterráneo o el corredor de la cornisa cantábrica. Por eso presentamos esta enmienda, que recoge exactamente lo que aprobamos en la comisión anterior sobre el pacto nacional por el transporte y las infraestructuras estratégicas.

El Gobierno debería traer ya a esta Cámara, a esta comisión información de por dónde van las líneas de actuación de ese gran pacto. Sinceramente, no nos sirve, señor senador, que el Gobierno actúe como lo ha hecho en los últimos cuatro años. Debemos cambiar las cosas y, para hacerlo, tiene que ser de manera consensuada entre el Gobierno y las cámaras parlamentarias, Congreso y Senado, es decir, en esos tres ejes que el ministro señalaba: el poder político, las comunidades autónomas y las entidades que tienen responsabilidades en materia de carreteras. También las corporaciones locales y los usuarios de las infraestructuras y las empresas de logística, las conexiones con puertos y aeropuertos, las conexiones de la intermodalidad. De lo que se trata es de un nuevo modelo de transporte en España que establezca cuáles son las prioridades en el modo del que usted habla hoy, porque solo habla de carreteras, el modo de transporte rodado.

Por tanto, creemos que esa red de carreteras es necesaria e importante, pero dentro del plan de infraestructuras estratégicas que tenemos que llevar a cabo. Ahora bien, si el Grupo Popular considera que es un plan que se hará en su momento, que puede tardar años y mientras el ministerio va a seguir haciendo lo que ha realizado en los últimos cuatro años, en esa posición no cuenta con el Grupo Socialista.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

En turno de aceptación de las enmiendas, tiene la palabra don Ovidio Sánchez.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero decirle al portavoz del Grupo Socialista que hice un matiz de cierta elegancia, ya que dije que las obras pertenecen a todos los gobiernos porque se alargan en el tiempo. Por tanto, no entiendo que el portavoz socialista diga que hay obras con las que no están de acuerdo. Posiblemente todas las obras que están ahora en marcha hayan empezado con el Gobierno socialista. Si no estaba usted de acuerdo, pudo haberlo dicho a su propio Gobierno en su momento. Todo el mundo podrá aportar más o menos, pero todas las obras son necesarias, absolutamente todas. Usted dice que hay zonas como Canarias en las que no se hizo nada. Tampoco he querido mencionar para nada el parón que hubo en las obras en el año 2010 cuando el Gobierno de Zapatero paralizó todas las obras de España porque no se podían pagar; estábamos inmersos en una crisis económica profunda y las paralizó todas. Ahora estamos recuperando el ritmo de todas esas obras.

En la enmienda usted copia exactamente lo que se aprobó en el pacto nacional por el transporte y las infraestructuras estratégicas. Esta moción no va en ese sentido, es más modesta porque lo que plantea es que todas las obras que ya están en marcha no se paralicen, que se vayan inaugurando de momento todas. El plan nacional va por otro lado y ya se ha puesto en marcha. Ya se está en conversaciones con las comunidades autónomas. La portavoz del PNV hizo hincapié en la importancia de las comunidades autónomas, como no podía ser menos por las competencias que tienen y por la gran vertebración que necesita España con las comunidades autónomas. Eso ya se está haciendo. Cuando se perfilen todos los acuerdos necesarios que pedimos al ministerio, llegará tanto aquí como al Congreso un documento. Hágase un plan nacional con acuerdos institucionales a todos los niveles. Por lo tanto, más bien son pocas ganas de trabajar sobre la moción porque el plan nacional se ha copiado directamente del ordenador y se ha plasmado en la enmienda, exactamente como se aprobó aquí. Señor portavoz, eso no me parece nada serio. Ustedes pueden tener opiniones a favor o en contra, incluso no tener ninguna opinión, lo que no puede hacer es cambiar la moción y hacer otra. Hágala usted y nosotros la debatiremos. Por eso, nosotros creemos que la discusión no corresponde hoy a esta moción. Ese tema está aprobado ya y el ministerio está trabajando en esa línea.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Turno en contra?

Tiene la palabra el senador Cruz Hernández.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, presidente.

Señoría, todas las obras son necesarias, de acuerdo; pero, a lo mejor, no todas las obras son prioritarias, porque quien establece la prioridad es el plan de infraestructuras. Ahora, si usted no cree en el plan de infraestructuras... Usted dice que hay que acabar las obras en marcha. Yo le puedo asegurar que si el Gobierno de España acaba todas las obras en marcha, se acaba esta legislatura y no las termina completas, entre otras razones, porque no tiene recursos económicos suficientes para ello.

¿De qué estamos hablando aquí? Usted me dice que hay pocas ganas de trabajar. No, todo lo contrario, nosotros creemos en el trabajo y en lo que se decida aquí. Y si entre todos decidimos que hay que hacer un plan de infraestructuras —y copio sus palabras— para que no sea de un Gobierno o de otro, sino que sea, como usted señaló, un plan de infraestructuras que nos obligue a todos, a este Gobierno, al que venga dentro de cuatro años o al que venga dentro de ocho años, y que no tengamos que estar defendiendo en un sitio o en otro, en función del color político o en función de la situación o la dependencia territorial o del origen territorial de cada uno, una obra u otra, sino que establezcamos las líneas fundamentales, las prioridades, establezcamos —como ya se manifestó— un mecanismo de evaluación y un mecanismo de cuantificación de las obras que se iban a acometer dentro del plan de infraestructuras.

Nosotros seguimos creyendo en ese plan. Por ello, son cuestiones que ya las hemos acordado, es el plan de infraestructuras; por tanto, tráigase el plan de infraestructuras, acordémoslo y todo lo que esté dentro de ese plan contará con el apoyo del Partido Socialista. Ahora, decir que acabe el ministerio todas las obras en marcha o plantear que mañana se hagan todas las obras en infraestructuras ferroviarias o en infraestructuras aeroportuarias o en infraestructuras de puertos... ¿Para qué sirve el plan si se va a acabar todo lo que está en marcha? Coincidirá conmigo en que las obras las inician unos gobiernos y las terminan otros. Evidentemente, reconozco su planteamiento de que no son todas obras del Partido Popular, hay muchas del Partido Socialista; todos estos corredores que usted señala son obras en las que se tarda mucho tiempo. Pero no hay recursos suficientes para acabar ni en cuatro ni en seis años todas las obras en marcha. En mi tierra, en Canarias, no hay suficientes recursos. Ojalá el Gobierno del Partido Popular rectificara y pusiera los recursos que nos ha quitado en los últimos cinco años, y así podría hablar de todas las comunidades autónomas.

Por lo tanto, señorías, nosotros no estamos en contra de acabar las infraestructuras; estamos a favor de acabarlas, sí, pero dentro de un plan, porque creemos, sinceramente, en el plan de infraestructuras estratégicas. Ahora, si ustedes no creen en él, sino que es algo que se aprobó y ya veremos y mientras tanto vamos a impulsar iniciativas para que se acaben, mañana mismo, como usted dice que nosotros no hacemos nada, vamos a trabajar, vamos a presentar un montón de mociones pidiendo que se acabe el plan de infraestructuras ferroviarias comunidad por comunidad o infraestructuras de aeropuertos o de puertos, y a ver qué me dice usted. Me dirá que eso está dentro del plan de infraestructuras global. Las prioridades hay que señalarlas, porque hay muchísimas obras iniciadas, pero, tristemente, muchas veces no ha sido posible acabarlas por falta de recursos económicos. Por eso, le pido que reconsidere la moción. Nosotros no estamos en contra de acabarlas, pero sí de que se haga dentro del plan de infraestructuras. Le pido, como última cuestión, que añada como adición al plan de infraestructuras esta enmienda que presentamos para que cuente con el apoyo del Grupo Socialista en el sentido de acabar, sí, pero dentro de una planificación acordada entre todos y no solo por el Gobierno de España.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Julios.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.

En relación con esta moción que nos plantea ahora el Grupo Popular, como senadora autonómica de Canarias manifiesto mi preocupación porque con la prioridad que ustedes están estableciendo —y yo no estoy en contra de que se acaben muchas de las infraestructuras que plantean— a Canarias la dejan fuera; así, de plano, la dejan fuera. Y lo digo porque ustedes hablan de red de carreteras del Estado. Muchas veces los ministros del Estado en materia de Fomento nos recuerdan a los canarios —cuando les reivindicamos por qué no se continúan financiando los convenios para las infraestructuras en Canarias para poder terminar las carreteras— que el Estado no tiene competencias en las carreteras canarias. Carreteras del Estado son aquellas que comunican una comunidad autónoma con otra, y como no sea que en Canarias nos comuniquemos con África, no tenemos carreteras del Estado. El Régimen Económico y Fiscal habla de que la misma media de inversión que se tiene en infraestructuras en el Estado se debe tener en Canarias, y por eso nos preocupa mucho esta iniciativa, porque están ustedes estableciendo aquí una prioridad donde

Canarias va a quedar fuera. Por lo tanto, no entiendo para qué son las conferencias de presidentes; no entiendo para qué son los planes estratégicos, donde sí entra Canarias. Cuando a veces oigo decir a sus ministros que no tienen competencias en carreteras en Canarias porque no hay ninguna carretera que sea del Estado, me preocupa. Si se van todos los dineros por aquí, difícilmente vamos a terminar en Canarias las carreteras que están por terminar, y algunas desde hace más de diez años.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, por el Grupo de Esquerra Republicana, doña Laura Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Esta moción también me tiene sorprendida, porque el estilo es muy parecido al de la anterior, es decir, la comisión insta al Gobierno a que prosiga su labor y finalice las obras. Me pregunto, de verdad, si no se aprueba esta moción, ¿el Ministerio de Fomento no proseguirá su labor de hacer de Ministerio de Fomento y las obras se paralizarán? ¿Depende de esta moción? Es así porque esto es lo que dice la moción. Falta concreción. Yo, como mis compañeros de los otros grupos, estoy de acuerdo en que se finalicen las obras, pero esto es votar un redactado vacío, con lo cual, creo que me abstendré.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, por el Grupo Unidos Podemos, la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Voy a repetirme un poco en el mismo sentido. Por un lado, no se puede estar en contra, porque estamos hablando de acabar obras que ya están en marcha; pero, por otro lado, el planteamiento es tan general que no aporta nada, no establece ningún tipo de compromiso económico ni prioridades; es decir, que no lleva prácticamente a ningún lado. No se trata solo de hacer declaraciones de intenciones, sino de hacer propuestas —en este caso, mociones— que nos lleven a algún lado. En este sentido, nosotros también nos abstendremos, más que nada no porque estemos en contra, sino porque creemos que no añade nada nuevo a lo que hay.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra el senador Cruz.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Popular me ha hecho llegar una propuesta de modificación por la que acepta el posicionamiento que nosotros planteábamos en el turno en contra, en el sentido de enmarcar esta iniciativa dentro del plan de infraestructuras del transporte incluyendo en la red de carreteras a Canarias como territorio alejado e insular, ya que no hay solución de continuidad con otra comunidad autónoma. Por lo tanto, vamos a aceptar esa enmienda transaccional que nos ha ofrecido el Grupo Popular.

Así, pues, mostramos nuestra conformidad con esta iniciativa porque creo que mejora la moción y además es el espíritu que nosotros señalábamos. No es que estuviéramos en contra de acabar las obras, sino que hay que priorizar, pues no hay recursos suficientes dentro de ese plan de infraestructuras, dentro de ese gran acuerdo nacional que plantean todos los grupos, tanto en el Congreso como en el Senado, incluso el propio ministerio por boca del señor ministro lo ha dicho claramente. Nos sentimos satisfechos de trabajar en esa línea de consenso porque las grandes infraestructuras, como se ha señalado reiteradamente, se inician por un Gobierno y se acaban por otro; y, al final, son servicios para los ciudadanos que apoyan la cohesión territorial, la cohesión económica y la cohesión social. En eso todos tenemos que estar de acuerdo, siempre y cuando coordinemos y, sobre todo, establezcamos las líneas y las prioridades de forma consensuada.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra, por el Grupo Popular, don Ovidio Sánchez.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Gracias, señor presidente.

Creo que en este debate —especialmente fructífero— la moción tenía un ámbito más reducido porque era mucho más inmediata sobre obras que estaban en marcha. Pero es evidente que también pueden

cabere obras de índole estratégico dentro del plan de infraestructuras por el transporte y las infraestructuras estratégicas, que hemos acordado entre todos aquí por unanimidad. Creo que queda absolutamente completa y es un mandato que hacemos al Gobierno para que incorpore, dentro de ese plan, todas estas obras de las que estábamos hablando y que son muy importantes, no solo para toda España, sino específicamente para cada comunidad autónoma, incluidas, lógicamente, Canarias y Baleares.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INTRODUCIR DETERMINADAS CONDICIONES DE SERVICIO PARA LA ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO DE OBLIGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO EN RELACIÓN CON LAS RUTAS DE CONEXIÓN DE LA ISLA DE LA GOMERA (SANTA CRUZ DE TENERIFE).

(Núm. exp. 661/000062)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la última moción, que era la que estaba en primer lugar en el orden del día y que fue cambiada por la última. Moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a introducir determinadas condiciones de servicio para la adjudicación del contrato de obligación de servicio público en relación con las rutas de conexión desde la isla de La Gomera a Santa Cruz de Tenerife.

Para defenderla, tiene la palabra don Julio Cruz Hernández.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, estamos tratando una moción que se presentó, de ahí la enmienda del Grupo Socialista, en la legislatura corta en este Senado y que, por razón de que no había Gobierno, decayó y se presentó al inicio de esta legislatura. Cinco o seis meses después la estamos viendo en esta comisión, lo que no quiere decir que en el planteamiento haya mucha diferencia en relación con la problemática presentada. Estamos planteando un problema de obligación de servicio público. Las obligaciones de servicio público que están declaradas por el Consejo de Ministros, la última vez el 2 de junio de 2006, tienen como objetivo garantizar una prestación mínima de servicios aéreos regulares en términos de continuidad, de regularidad, de tarifa y capacidad mínima. Esas rutas de obligación de servicio público afectan a todos los vuelos interinsulares en Canarias, sobre todo de las islas no capitalinas con las islas capitalinas, con las islas de Gran Canaria y Tenerife, del resto de las islas. Esas prestaciones se venían realizando por una compañía en forma directa y en competencia con otras posibles empresas, entre otras en la ruta Tenerife Norte-La Gomera y viceversa y entre Gran Canaria y La Gomera, y viceversa. Sin embargo, a partir de 2011 estas rutas se dejaron de prestar por parte de la compañía y se abandonó. Es lo que obliga al Gobierno de España a establecer que garantizar la conectividad de la isla de La Gomera con el resto de las islas Canarias implicaba la necesidad de hacer un contrato que se llama de obligación de servicio público. La declaración de obligación de servicio público no se presta en régimen de libre competencia. Por lo tanto, para cumplir esa obligación y no dejar desasistida y aislada, en este caso una isla, el Gobierno establece, junto con otras rutas, 3 más, en concreto con la isla de El Hierro y de Gran Canaria con Tenerife Sur, un contrato de obligación de servicio público que saca a licitación y se ponen recursos públicos para garantizar que esos servicios se presten a los ciudadanos. Así se establece y se adjudica en su momento por dos años, en 2014, a la compañía Binter Canarias y recientemente, el 28 de junio de 2016, se renueva y se adjudica a otra empresa a Naysa, S.A.

Tenemos que plantear que ese objetivo, que esa obligación de servicio público no se cumple en la isla de La Gomera, porque si bien se hace un esfuerzo por parte del Gobierno de España y de todos los ciudadanos españoles con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de nada más y nada menos que 5 800 000 euros, la frecuencia que se mantiene con Tenerife o con Gran Canaria, la obligación habla de 2 rutas diarias entre La Gomera y Tenerife Norte, 2 rutas diarias entre La Gomera y Gran Canaria, sin embargo, con Gran Canaria no se hace, sino que se hace vía Tenerife Norte. Además, se hace a unos horarios raros, desde el punto de vista de la obligación de servicio público, que no nos debemos olvidar los objetivos iniciales establecidos por el Consejo de Ministros, que son continuidad, regularidad y por lo tanto, comunicación con el resto del territorio interinsular y con el resto del territorio nacional, porque el primer avión de la isla de La Gomera sale en la actualidad a las diez y media de la mañana. Eso significa que llega a

Tenerife Norte a las once y a Gran Canaria a las doce y media. Se incumple aquí otro objetivo de la obligación de servicio público, que en el destino se tenga, entre un viaje de ida y otro de vuelta —solo hay dos al día, recuerdo— al menos cuatro horas y eso no se produce porque a Gran Canaria llega a las doce y media y el vuelo de vuelta sale a las cuatro. Si a partir de ahí añadimos que los aeropuertos están aproximadamente a media hora de la zona metropolitana, que es donde están los servicios para los cuales los ciudadanos van a una isla, no van para quedarse en el aeropuerto sino para ir al médico, para ir a un servicio administrativo, a un negocio empresarial, para lo que sea, en Gran Canaria son menos de dos horas lo que pueden estar las personas para volver, es decir, se incumple ese mínimo. En la isla de Tenerife lo mismo. Les quiero poner un ejemplo, yo soy senador y resido en la actualidad en la isla de La Gomera. Para venir a Madrid tengo salir de la isla de La Gomera en un vuelo del día anterior, es decir, para venir a esta comisión que se inicia en Madrid a las cuatro, para mí es imposible salir a las diez y media, porque ya no enlazo con ningún vuelo de ninguna compañía en Tenerife Norte para llegar a Madrid. Madrid es la ciudad mejor comunicada con Canarias en términos de aviones, porque antes de las once salen muchísimos aviones —7 u 8 aviones de distintas compañías— pero después de esa hora no salen y el que lo hace después no llega aquí hasta las seis de la tarde.

Por lo tanto, señorías, no se cumple esa obligación de servicio público y lo dificultoso de esta situación es que no hay solidaridad. Recuerden que el principio de solidaridad con atención particular al hecho insular está garantizado por el Estado, está recogido expresamente en la Constitución española y en los tratados de la Unión Europea al conceder el estatus de región ultraperiférica al archipiélago canario, y es por lo que presentamos esta moción. Pretendemos que los recursos públicos sirvan para algo, sirvan para cumplir el objetivo para el cual fue diseñada la obligación de servicio público, que son las comunicaciones entre los ciudadanos de la isla de La Gomera o los que van a la isla de La Gomera.

Voy terminando, señor presidente, además quiero plantear que a esta situación en general en los últimos meses añadimos una actuación de la compañía que tiene adjudicado el servicio que implica una suspensión permanente o cancelación de vuelos. ¿Cómo puede haber una ruta de obligación de servicio público, señorías, en la que en 2016 se suspendieron más de 90 vuelos y que en los últimos cuatro meses se han suspendido más de 40 vuelos entre Tenerife Norte y La Gomera, porque no vuela directamente desde Gran Canaria, siempre es a través de Tenerife Norte? Se han suspendido 16 en diciembre y 6 en noviembre. En definitiva, solo en cuatro meses se ha afectado a más de 1200 pasajeros.

Quien adjudica el contrato de obligación de servicio público, quien pone los recursos, más de 5 800 000 euros, es el Gobierno de España, es la Dirección General de Aviación Civil. Por ello, la propuesta, con la enmienda, porque la enmienda, como señalaba, era la actualización en función del devenir del tiempo en que se ha tratado este asunto en la comisión, lo que pretende es: primero, que el Gobierno revise el contrato de obligación de servicio público, que es por dos años. Si en la isla de La Gomera queremos unas comunicaciones adecuadas, que sirvan a los ciudadanos, lo menos que puede hacer, no le estamos diciendo al Gobierno que haga algo *sine die*, es revisar el contrato con la compañía Naysa y establecer una mejor comunicación porque Naysa vuela a la isla de La Gomera en las horas valle, cuando a las nueve de la mañana sale el primer avión de Tenerife Norte. Señorías, a esa hora a Tenerife Norte han llegado vuelos de toda Canarias, pero no solo han llegado de toda Canarias, es que es más fácil y llega primero un vuelo que comunique, por las mismas compañías o el *holding* de compañías de Binter y Naysa, entre Canarias y Marruecos o entre Canarias y Cabo Verde, que es otro país igual que Marruecos, que en la propia obligación de servicio público dentro de la comunidad autónoma, como es La Gomera, que es la isla más cercana al aeropuerto del que estamos hablando, a menos de 150 kilómetros y 20 minutos de vuelo.

Queremos que se revise la conexión, queremos que la conexión entre La Gomera y Gran Canaria se produzca de forma directa y no a través de una escala en Tenerife Norte, de tal manera que llegue el primer avión, no pedimos a las ocho de la mañana, sino que llegue a las diez de la mañana a Gran Canaria, lo que nos parece una hora medianamente razonable. Que a Tenerife Norte, con el que hay más comunicación por ser la capital de provincia de la que dependemos desde un punto de vista administrativo, etcétera, llegue a las 9 horas, lo que nos permitirá conectar mucho mejor con el resto del territorio a través del aeropuerto nacional de Tenerife Norte, con vuelos internacionales. Y que, al mismo tiempo, permita estar en el destino un mínimo de siete horas, para cualquier negocio o actuación administrativa, sanitaria, etcétera.

Después pedimos, señorías, que se fije una tarifa máxima a pagar por el residente canario y establecemos como parámetro la tarifa subvencionada del AVE en territorio peninsular por los mismos kilómetros recorridos. Aparte de esta situación general, asistimos a una subida escandalosa de los precios, que en la isla de La Gomera, para conectar con Tenerife Norte, van de 72 a 90 euros. Y, con Gran Canaria, de 81 a 101 euros. ¿Cómo es posible que en menos de 150 kilómetros, cueste esto en ida y vuelta? No son

asequibles. Y estamos hablando de precios que ya tienen la subvención del 50 % del Gobierno de España. Es decir, es el neto que paga un canario. Muy caro para volar por tan poco recorrido. Sin embargo, en territorio peninsular, tenemos el AVE, que es una comunicación rápida, similar, que hace una competencia real al avión. Pues bien, por 150 kilómetros —un poco más lejos en línea recta que entre Tenerife Norte y La Gomera—, el trayecto Madrid-Valladolid, se puede hacer en ida y vuelta por 30 euros.

Estamos hablando, señorías, de que utilicemos bien los recursos públicos para que los ciudadanos se sientan identificados y se puedan comunicar a un precio mínimo y, además, en unos tiempos adecuados, porque se trata de una obligación de servicio público, autorizada por el Gobierno de España y por la Unión Europea.

Por último, pedimos que en función de esta situación que se ha generado en los últimos meses de cancelación o suspensión de vuelos, se abra una investigación por la Dirección General de Aviación Civil, que tiene la competencia y es el órgano contratante, sobre las causas de los incumplimientos y cancelaciones que se han venido produciendo de manera reiterada en los últimos meses, que se depuren las responsabilidades que pudieran existir, así como que se articulen las medidas técnicas y económicas que garanticen una mayor operatividad del aeropuerto de La Gomera.

En definitiva —y termino, señor presidente—, no planteo a la Cámara una cuestión política, sino, simplemente, que hay una obligación de servicio público acordada por todos los gobiernos y por la Unión Europea que afecta a una línea de débil tráfico y a las 2 islas más alejadas, que son El Hierro y La Gomera, y que esta última se ve muy perjudicada porque es la única isla a la que se llega muy tarde, con unas comunicaciones y un aeropuerto al que se puede sacar mayor rentabilidad. Además, el Gobierno de España está pagando muchísimo dinero a una compañía que utiliza esos recursos para ganar dinero en las horas valle, en las que tiene los aviones parados. Es triste que paguemos a una compañía para que gane más dinero, sin que dé el servicio adecuado a los ciudadanos, como debería por la obligación de servicio público.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Cruz.

Se ha presentado una autoenmienda por parte del Grupo Socialista que entiendo que ya fue defendida. (*Asentimiento*). Además, hay 4 enmiendas de la senadora Castilla Herrera y 1 del Grupo Popular.

Tiene la palabra doña Yaiza Castilla.

La señora CASTILLA HERRERA: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Las enmiendas de adición que plantea la Agrupación Socialista Gomera tienen por objetivo enriquecer la moción objeto de debate y sumarnos a todos los esfuerzos necesarios para resolver de una vez por todas los problemas que se están viviendo en la isla de La Gomera.

Señorías, la situación de las comunicaciones aéreas en La Gomera es insostenible. En primer lugar, tenemos mala frecuencia e insuficientes conexiones. Solo tenemos 2 conexiones diarias, con escaso tiempo, en destino —alrededor de cuatro horas—, que, obviamente, no permiten realizar ningún trámite administrativo, médico o de cualquier otra índole, a cualquier persona que decida trasladarse para ello desde la isla en avión.

En segundo lugar, tampoco tenemos horarios adecuados ni competitivos. De ahí que hayamos planteado la adición de un punto séptimo, en el sentido de que todos los horarios que se establezcan para los vuelos, sean adecuados, que permitan la salida en barco de la isla en caso de cancelación, y satisfagan el interés general de los gomeros y gomeras, así como del resto de visitantes.

En tercer lugar, los precios, tanto para residentes como para no residentes, son desorbitados. Estamos hablando de que, en el caso de residentes, la tarifa del trayecto La Gomera-Tenerife, por ejemplo, para un día como hoy, está a 76,16 euros. Y eso la más barata. En el trayecto La Gomera-Gran Canaria, 88,80 euros, haciendo escala previa siempre en Tenerife Norte. En el caso de los no residentes, el trayecto La Gomera-Tenerife es de 148,16 euros. Y La Gomera-Gran Canaria, vía Tenerife Norte, 169,81 euros por trayecto.

Por causa de estos precios, hemos planteado las siguientes adiciones. Añadir en el punto cuarto que se establezca una tarifa máxima, adecuada y competitiva. Adecuada para que el uso del avión no se convierta en un servicio de lujo. Y competitiva para hacer más atractiva a la isla, de cara a nuestros posibles visitantes. También hemos solicitado añadir un punto quinto: que se aumente la subvención del transporte aéreo interinsular para los pasajeros residentes de las islas no capitalinas al 75 %, pues es necesario que se mitiguen los sobrecostes de la doble insularidad. Hay que destacar que este punto quinto fue aprobado

mediante una PNL en la pasada sesión plenaria del Parlamento de Canarias, con el voto favorable del Partido Socialista, del Partido Popular, Nueva Canarias y Agrupación Socialista Gomera, así como con la abstención de Podemos, por lo que si es aceptada esta enmienda esperamos idéntico respaldo para la presente moción.

En cuarto lugar, volvemos a insistir en que no tenemos vuelo directo con Gran Canaria. La obligación de servicio público permite hacer escala vía Tenerife Norte y la compañía que opera así lo hace. ¿Qué genera esto? Más tiempo en desplazamientos, encarecimiento del billete y malestar más que fundado en los usuarios de los servicios. Como ejemplo, son numerosas las veces que a los ciudadanos que van de La Gomera a Gran Canaria se les obliga a bajar del mismo avión en el que luego son trasladados a Gran Canaria, con lo que tienen que hacer nuevamente cola y subir de nuevo. No solo se pierde más tiempo, sino que supone incomodidad para los usuarios.

En definitiva, señorías, los gomeros y gomeras no ven satisfechas sus necesidades ni respetado su interés general, que es el fin único y primordial de la obligación de servicio público. Tal es así, que, muy frecuentemente, vecinos de la isla que optan por la vía aérea con el objeto de trasladarse a Tenerife para tratamientos médicos, oncológicos, o de otra índole, ven que su vuelo no aterriza en el aeropuerto de La Gomera, viendo truncada su cita. O bien, que una vez en destino, no pueden regresar a esta isla. Lo mismo ocurre con numerosos equipos deportivos que quieren salir a otras islas a participar en pruebas deportivas y que, continuamente, se ven desamparados. Así, recientemente, en un campeonato celebrado en la isla de Fuerteventura, nuestros jóvenes, al no poder salir en avión tal y como tenían previsto, tuvieron que hacer una maratón de barcos para llegar exhaustos a Fuerteventura, habiéndose realizado ya todas las actividades programadas para ese día por todos los participantes. Es decir, las realizaron todos los canarios que llegaron a tiempo, excepto los gomeros, ya que vieron cancelado su vuelo y tuvieron que utilizar el transporte marítimo.

También sufren las malas conexiones aéreas de La Gomera todas las personas que deciden visitarnos por trabajo y/o turismo, pues se ven obligadas, ante las cancelaciones, a asumir gastos no previstos, tales como: alquiler de coches o pérdida de vuelos de conexión, entre otras cuestiones, lo que, en definitiva, supone una mala imagen turística para la isla que no podemos permitirnos, dado el importante impacto económico que tiene esta actividad en la isla. Y, así, para intentar tener mejores flujos y conexiones turísticas, hemos planteado la adición del punto sexto, en el sentido de que se incluyan nuevas rutas alternativas, como, por ejemplo, vuelos a Lanzarote y/o Fuerteventura, entre otros. Por todo ello, esperamos que las enmiendas planteadas sean aceptadas.

Y, para finalizar, me gustaría destacar que es urgente que el Gobierno estatal sea sensible con la realidad de los gomeros y las gomeras. Sin duda alguna, se puede afirmar, señorías, que somos los más maltratados en lo que a conexiones aéreas se refiere, de todo el archipiélago canario y, por ello, estamos esperando una solución inminente, por lo que confiamos en que esta moción sea aprobada.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra la senadora Molina Ciudad para defender la enmienda del Grupo Popular.

La señora MOLINA CIUDAD: Muchas gracias, presidente.

Nosotros presentamos una enmienda en la que queda patente que el Grupo Popular está sensibilizado y comprometido con los ciudadanos, y, en esta ocasión, en particular, con los ciudadanos de las islas. Sobre todo, con el servicio aéreo que reciben, en especial, en la isla de La Gomera. El Grupo Popular quiere que este servicio aéreo sea lo más eficaz, lo más eficiente y óptimo posible para estos ciudadanos. Además creemos que hay que trabajar de manera transversal entre el Gobierno central y el regional. Es algo que ya se hace y se tiene que seguir haciendo en las comisiones mixtas. No obstante, hay que dejar claro que el Partido Popular gobierna siempre velando por los intereses de todos los ciudadanos y, también, en este caso, de los de las islas Canarias.

El Gobierno trabaja en una línea concreta, en esta ocasión, que es en la de poder garantizar la cohesión territorial y social de los ciudadanos de las islas, que es lo que quiere y ha pretendido siempre nuestro Gobierno. Es aquí donde creemos que, quizás, sea necesario estudiar la viabilidad de posibles mejoras que se puedan identificar en este caso. Decía que habrá que estudiarlas, habrá que ver alternativas, si las hubiera, y llegar a un punto en común siempre en pro de los intereses de los ciudadanos afectados.

Por todo esto, el Grupo del Partido Popular ha presentado una enmienda, que le hemos hecho llegar al principio de esta comisión, que refunde lo anteriormente expuesto en un texto y creo que sería bueno que

se aceptase por parte del Grupo Socialista, ya que lo que se pretende con esta enmienda es caminar en la misma línea, caminar de la mano con un objetivo claro, que estoy convencida de que es lo que buscamos todos los partidos políticos hoy aquí, y no es otro que los ciudadanos que viven en las islas reciban el mejor servicio y puedan dar salida a sus necesidades.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno de aceptación o rechazo de enmiendas.
Tiene la palabra el senador Cruz.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Señorías, empiezo por la iniciativa del Grupo Mixto. Quiero decir, en relación con el punto cuarto, sobre el establecimiento de una tarifa máxima adecuada y competitiva, que estamos de acuerdo en la filosofía puesto que, evidentemente, tiene que ser una tarifa competitiva y adecuada a los intereses de los ciudadanos que reciben ese servicio público y, además, está subvencionada por el Estado de una manera importante. Ya comentaba antes la diferencia tan abismal entre el precio del AVE, 30 euros ida y vuelta, y del avión en Canarias, 70 u 80 euros con el 50 %, 160 euros en total; es decir, ir a Valladolid me cuesta, ida y vuelta, 30 euros y en Canarias, a cualquiera de ustedes que no son residentes les cuesta 160 o 180 euros un trayecto similar. Por lo tanto, lo aceptamos porque es un adjetivo a lo que ya pretendíamos.

En relación con el 75 %, es una propuesta que siempre viene haciendo el Gobierno de Canarias por el planteamiento de los grupos. Es una propuesta a iniciativa del Partido Socialista en el Parlamento de Canarias de hace escasos días, donde proponíamos que a los residentes de las islas no capitalinas, es decir, los residentes de las islas de Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, Gomera y El Hierro, se aumente al 75 % la subvención. Esta propuesta del Partido Socialista fue aprobada con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular y con el resto de los grupos, excepto Coalición Canaria y Podemos, que se abstuvo en el Parlamento de Canarias. Es una reivindicación histórica que, al mismo tiempo, está en todos los programas electorales, incluido el del Partido Popular cuando se presenta a las elecciones nacionales y en Canarias y, también, en el del Partido Socialista a nivel nacional. Por lo tanto, intentamos que se aplique y que ese compromiso de los partidos en las elecciones se lleve a la práctica en la realidad, ahora que el Gobierno puede hacerlo.

En relación con los puntos sexto y séptimo, no los vamos a aceptar. No vamos a aceptar el sexto no porque no sea importante o buena idea la de comunicar la isla de La Gomera con Lanzarote o Fuerteventura, sino porque estamos intentando comunicar adecuadamente con Gran Canaria y Tenerife, que son las capitales. Este es el objetivo y la obligación del servicio público porque en la comunicación de Gran Canaria con Lanzarote y Fuerteventura no hay obligación de servicio público. No queremos que no se comunique pero creemos que si se acepta distorsionamos la obligación de servicio público que está establecida, que es la de comunicar La Gomera con Tenerife y Gran Canaria, pero no hay una obligación de servicio público, independientemente de que nosotros apoyaríamos que se declarara en un futuro la comunicación entre La Gomera con Lanzarote o Fuerteventura y el resto de las islas. No es otra la razón por la cual creemos que este no es el contexto para aceptarla.

Igualmente, en el punto séptimo se habla de otro modo de transporte: el barco. El barco, el modo de transporte marítimo, tiene que competir con el aéreo. No podemos hacer depender uno del otro, los 2 compiten y los 2 tienen que tener sus propios horarios. No podemos plantear que el barco espere a que el avión salga o no. No nos parece razonable y, por lo tanto, no lo podemos aceptar.

En relación con la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, señoría, sobre sus palabras acerca de la sensibilidad con Canarias y La Gomera, de que sea eficaz, eficiente y se haga en comisiones mixtas, quiero decir que las comisiones mixtas se reúnen muy poco, no tienen un mecanismo jurídico de aplicación, no generan acuerdos de aplicación desde el punto de vista jurídico y, por lo tanto, no sirven para este tema. En cuanto a la cohesión territorial, es lo que pretendemos. Nosotros no queremos seguir estudiando, simplemente queremos que se cumpla la obligación de servicio público establecida por el Consejo de Ministros y que está en la ley. Es decir, la obligación de servicio público, aceptada por el Gobierno de España y por la Unión Europea, habla de garantizar una prestación mínima y la prestación mínima, señorías, supone 2 vuelos: una por la mañana y otra por la tarde. Nosotros queremos que el de la mañana sea de verdad a primera hora de la mañana y el de la tarde sea por la tarde, que no sea en las horas valle, a media mañana, cuando a la compañía le interese.

Por lo tanto, estamos hablando de garantizar prestaciones mínimas y eso es lo mínimo de lo mínimo. Yo entendería su iniciativa si nosotros pudiéramos aquí que en vez de 2 conexiones diarias fueran 5 o 6, pues eso hay que estudiarlo, pero estamos pidiendo lo mínimo establecido en la obligación de servicio público, no de ahora, sino desde hace muchísimos años y por varios gobiernos, el Gobierno del Partido Socialista y el Gobierno del Partido Popular. Y, ahora, el Gobierno del Partido Popular ha sacado el contrato por 5 800 000 euros, señoría, y queremos que esos recursos públicos sirvan.

En consecuencia, no se trata de seguir estudiando, sino de que se cumpla lo mínimo y lo mínimo es que a primera hora de la mañana salga a una hora adecuada y tengamos en destino un mínimo de cinco o seis horas —nosotros planteamos siete horas, que no es descabellado— y, al mismo tiempo, se preste el servicio en términos de continuidad, etcétera. El propio ministerio lo plantea reiteradamente en los Presupuestos Generales del Estado. Habla de importancia de las rutas de débil tráfico y de poner recursos para hacerlo. Si lo que pone en los papeles yo me lo creo, porque es la ley que está vigente, no lo estudiemos, cumplamos lo que dice la obligación de servicio público, que establece que son 2 rutas diarias entre Gran Canaria y Tenerife y, además, no pude tardar más de dos horas entre La Gomera y Gran Canaria o entre La Gomera y Tenerife. Señorías, yo les pediría que, si tienen un momentito cuando lleguen a su casa, vayan a bintercanarias.com e intenten ir de La Gomera a Gran Canaria o de Gran Canaria a La Gomera, verán que siempre se tarda más de dos horas. Además, las tarifas máximas siempre son las máximas en el horario que tarda dos horas y media porque las tarifas menores son en el horario de las diez y media de la mañana a Tenerife Norte y a las siete de la tarde hacia Gran Canaria, la tarifa es menor pero estás cinco horas tirado en el aeropuerto. Creemos que se trata de mejorar las comunicaciones y las conexiones. Pido al Partido Popular que reflexione porque queremos comunicarnos y llegar a una hora adecuada a Tenerife Norte para poder venir a Madrid, pues tenemos el mismo derecho que cualquier ciudadano español a venir a Madrid el mismo día que salimos de nuestra isla.

Por eso, señoría, lamento mucho decirle que no acepto la enmienda como texto alternativo. Se la puedo aceptar como una adición en el sentido de que, en el contexto que yo planteo, la comisión estudie cómo se reforma y se trata este tema. Señoría, si hay que estudiarlo, lo estudiamos, pero pedimos que se cumplan los acuerdos del Consejo de Ministros y la obligación de servicio público aprobada por la Unión Europea, que está vigente en Canarias y en España pero la compañía Naysa, que es la adjudicataria, lo incumple y el Gobierno le paga por eso. Nosotros le decimos que no le pague por eso, sino que le pague por un servicio que sirva a los ciudadanos que usan el transporte y a un precio adecuado, que es lo que hemos planteado. Por lo tanto, esperamos alguna otra alternativa pero tal como ha planteado la enmienda, como enmienda de sustitución, evidente y desgraciadamente no la podemos aceptar.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

¿Turno en contra? (*Denegaciones*).

Vamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, la senadora Castilla tiene la palabra.

La señora CASTILLA HERRERA: Nos dividimos el tiempo, señoría, entre María del Mar Julios y yo.

El señor PRESIDENTE: Perfecto.

La señora CASTILLA HERRERA: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero dar las gracias al Grupo Parlamentario Socialista por aceptar las enmiendas señaladas. Y, en segundo lugar, me gustaría precisar algo con respecto a los puntos 6 y 7, de adición, que no han aceptado.

En cuanto al punto número 7, la Agrupación Socialista Gomera, lejos de dejar de exigir que la obligación de servicio público se cumpla y mejoren los horarios, las frecuencias, las conexiones, las tarifas y demás, cree que es necesario —de ahí esta adición— coordinar los horarios, puesto que las dos únicas vías de comunicación de la isla hacia el exterior son la marítima y la aérea, y no está de más pedir que haya una cierta coordinación. No estamos hablando de que haya competencia, sino coordinación.

En segundo lugar, respecto a la adición del punto 6, que ha sido rechazado, también es necesario explicar que la Agrupación Socialista Gomera aspira a mejorar los flujos y las conexiones turísticas de la isla hacia otros territorios, como, por ejemplo, Lanzarote y Fuerteventura. Obviamente, estos destinos pueden generar muchos más recursos a la economía de la isla y puestos de trabajo. No vamos a dejar de luchar para que esto sea así y, por ello, seguiremos insistiendo con iniciativas para que esto mejore. Asimismo,

y en relación con esta adición del punto 6, estamos convencidos de que el aeropuerto de La Gomera es rentable, pues llegan a la isla más de 600 000 turistas al año. Por tanto, estamos convencidos de que es rentable y de que tiene posibilidades más que suficientes, pero es necesario mejorar las conexiones, las frecuencias, los horarios y las tarifas, que ahora mismo resultan insostenibles.

De todas formas, votaremos a favor de la moción, pues consideramos que es positiva para la isla de La Gomera.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra la senadora Julios.

La señora JULIOS REYES: Muchísimas gracias, señor presidente.

Intervengo para manifestar el apoyo de Coalición Canaria a esta iniciativa, que expresa uno de los principales problemas de la insularidad, especialmente de la doble insularidad: las graves dificultades de transporte y de movilidad, no solo de las islas hacia fuera, sino entre las propias islas. Es cierto que la obligación de servicio público significó un avance importantísimo a la hora de asegurar unos mínimos en el transporte de Canarias, pero lo cierto es que aún persisten problemas, tanto relacionados con nuestra escasa competencia, especialmente en el transporte aéreo, como por el gran coste de los billetes de avión. Por tanto, existen grandes dificultades de acceso y de movilidad. Estos problemas afectan tanto al ámbito social —pues a veces perjudican el acceso de los ciudadanos que viven en la isla de La Gomera a la prestación sanitaria en tiempo y forma—, como al económico. Los compañeros que han intervenido antes que yo daban algunos datos sobre el coste de los billetes, y es que, hoy por hoy, puede salir más barato ir desde Canarias hacia cualquier capital europea, que trasladarse de una isla no capitalina a una isla capitalina, siendo la diferencia de kilómetros bastante grande. Por lo tanto, esta iniciativa cuenta con el apoyo de mi grupo.

Para finalizar, quiero decir que este problema me preocupa, y es un problema histórico. Es verdad que se han producido avances, pero queda todavía muchísimo por hacer. Normalmente, los partidos de ámbito estatal, según estén gobernando o en la oposición, le ponen más o menos énfasis a este problema que, evidentemente, se trata de una competencia en la que tiene de involucrarse de forma decidida el Gobierno de España. Lo cierto es que todavía el transporte aéreo en Canarias, y especialmente en las islas no capitalinas, sigue siendo un grave problema para los ciudadanos, en este caso —tal y como expone la moción—, de la isla de La Gomera, pero también del resto de las islas no capitalinas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Laura Castel. (*Denegaciones*).

No interviene.

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

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: En primer lugar, quiero decir que nuestro grupo es muy consciente de la mayor dificultad en cuanto a la movilidad y el transporte en los territorios insulares y también de su mayor coste. Por lo tanto, queremos mostrar nuestro apoyo a esta iniciativa, pues nos parece adecuada.

Como todos sabemos, estos son trayectos con obligatoriedad de servicio público. Por lo tanto, la Administración debe velar y establecer las condiciones de frecuencia, precio, etcétera, de forma que se ajusten a las necesidades de la población directamente afectada, y así garantizar las condiciones de utilidad del servicio público. En este sentido, estamos totalmente de acuerdo con la moción.

Sin embargo, quiero hacer algunas matizaciones. La moción que trae al Senado el Grupo Parlamentario Socialista es una corrección, una modificación de algunas cuestiones que se regularon cuando gobernaba el presidente Zapatero, es decir el Partido Socialista. Podemos citar la Resolución de 21 de julio de 2006, que recoge el acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de junio de 2006, donde se establece un mayor grado de libertad para las compañías, con el fin de adecuar la oferta a la situación real que se daba en aquel momento. Asimismo, en la Resolución de 25 de noviembre de 2011 se establecía la posibilidad de reducir —a causa de la caída de la demanda, provocada por la crisis— los parámetros de calidad, frecuencia e incluso el número de asientos. Con lo cual, estas resoluciones, estas normativas priorizaban

las condiciones de mercado frente a la prestación de un transporte adaptado a las necesidades reales, a la eficiencia y a la calidad. En este sentido, advertimos cierta contradicción. No obstante, nuestro grupo está de acuerdo con la moción.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Julio Cruz.

El señor CRUZ HERNÁNDEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Empezaré haciendo referencia a la última parte de la intervención de la portavoz de Podemos. Señoría, no hay contradicción, se lo aseguro. La Resolución de 21 de julio de 2006 planteaba las dificultades respecto a la obligación de servicio público, que se prestaba hasta ese momento en libre competencia, pues algunas compañías querían dejar de prestar ese servicio. Lo que se hizo fue adecuarlo a las necesidades de aquel momento concreto estableciendo dos rutas diarias con Gran Canaria y dos rutas diarias con Tenerife, una por la mañana y otra por la tarde, dos idas y vueltas. Usted decía que se propuso reducir el número de asientos. No, lo que se planteó fue que cabría la posibilidad de que esas dos rutas —o alguna de ellas— no se prestara con los aviones que tradicionalmente se estaban utilizando en Canarias, los ATR de 72 plazas, sino que se prestara con aviones de 19 plazas. El problema es que ahora no se presta con aviones de 19 plazas, es que no se presta con ningún avión: ni con los de 19 ni con los de 72 plazas. Es decir, no hay rutas directas con Gran Canaria. Por eso, nosotros planteamos recuperar esa ruta directa con Gran Canaria, en el marco que establece la Resolución de julio de 2006, que es la que declara la obligación de servicio público.

En cuanto a la contratación, si las compañías no prestan el servicio en libre competencia hay que hacer un contrato de servicio público, y para ello, la Administración debe sacarlo a licitación. Una vez que la Administración lo saca, es en el pliego de condiciones donde está el quid de la cuestión, señorías, es en el pliego de condiciones. La obligación de servicio público, hoy por hoy, está más o menos bien. No están contempladas las conexiones con Lanzarote o Fuerteventura —objetivo con el que tampoco estoy en contra, ni mucho menos, pues me gustaría—. Sin embargo, las conexiones fundamentales son las que se establecen con las dos capitales canarias: tanto la isla de Gran Canaria como la isla de Tenerife, y eso lo establece la obligación de servicio público. Cuando se pone en práctica o se ejecuta ese contrato de servicio público es cuando se hace la licitación, y es en el pliego de condiciones de la licitación donde se le permiten a la compañía determinados aspectos que no están en la obligación de servicio público. Y se considera prestada la obligación de servicio público cuando el avión sale a las diez y media de la mañana. Sin embargo, nosotros consideramos que es de sentido común que no es un servicio público que el primer avión salga a las diez y media de la mañana, no se presta un servicio público a la ciudadanía en general.

En Canarias, todos los transportes, en general, están en obligación de servicio público, todos. Pero hay algunas rutas —incluso, entre la isla de El Hierro y Gran Canaria— que están en contrato de servicio público, y lo están porque es necesario esa prestación mínima. Estamos hablando de rutas de muy débil tráfico, que comunican islas pequeñas con las islas capitalinas, de las que dependemos al cien por cien. En cuestiones médicas, por ejemplo, para hacer una resonancia magnética, que es una prueba médica diagnóstica hoy muy común, en la isla de La Gomera no hay, ni en la isla de El Hierro, ningún aparato para realizarla. Y es habitual que cualquier médico diga: Debe hacerse una resonancia magnética, vaya usted a la isla de Tenerife. Desplazan a la persona a la isla de Tenerife, y no puede ir en avión, tiene que perder todo el día porque no puede ir a las diez y media de la mañana para estar ahí dos horas, porque en dos horas a lo mejor no se la hacen. Y estamos hablando de un servicio público y de algo tan sencillo como es una resonancia magnética. Anteriormente ya les he explicado el tema de las conexiones con el resto del territorio nacional, pero ya ni les digo las dificultades que hay con el resto del territorio europeo; si no podemos comunicarnos con Madrid, díganme cómo lo hacemos con el resto del mundo.

En definitiva, hay unas obligaciones de servicio público que están establecidas en el pliego de condiciones y en el contrato que se firma; porque cuando se firma un contrato y se paga, quien paga manda. Es el dicho popular. Si el Gobierno paga a Aviación Civil, esta tiene que seguir unas condiciones mínimas, y esas condiciones mínimas que pedimos es que salga un avión a primera hora de la mañana y regrese por la tarde. Ahora regresa a las cinco de la tarde; no es el ideal, pero son las cinco de la tarde. El problema, señorías, es que sale a las diez y media de la mañana, y por tanto, no sirve absolutamente para nada a efectos de los servicios a los que, como obligación de servicio público, está obligado.

Y en cuanto a las tarifas, reitero brevemente que es muy difícil para cualquier ciudadano pagar ciento y pico euros en una conexión que tiene que hacer obligado. Tiene que ir obligado a la isla de Tenerife, sí o sí, porque los servicios administrativos, los servicios educativos, los servicios médicos centrales, cualquier actividad empresarial medianamente importante y que requiera de una cualificación mínima están radicados en la isla de Tenerife, y desde allí tendrán que ir a prestar servicio a La Gomera, o desde La Gomera ir a requerir esos servicios a la isla de Tenerife, por poner de ejemplo solo una isla, porque ocurre igual con Gran Canaria. Y es evidente que con esta obligación no se cumple.

Simplemente, señorías, les llamo a la reflexión para que el Gobierno de España utilice adecuadamente y con eficiencia los recursos, porque los recursos están. Si dijéramos que no hay cinco millones, pues se diría: es que no hay dinero para pagarlo, y, por tanto, lo que usted pide no se puede hacer. Pero es que los recursos están, y lo único que pedimos es que se utilicen adecuadamente y que la cohesión territorial, la sensibilización, la idea que todos tenemos de que todos somos españoles, se pueda hacer realidad, porque, además, existen los medios necesarios, técnicos y jurídicos, para llevarlo a cabo; lo que hace falta es voluntad política. Y le pido al Grupo Popular, como grupo mayoritario de esta Cámara y también como parte del Gobierno de España, que tenga una sensibilidad especial en esta materia, porque no estamos pidiendo, como sí ocurre con otras iniciativas, un millón de euros, ni dos ni diez. No estamos pidiendo nada, simplemente que los recursos que ya están, sirvan para los ciudadanos y no para las empresas ni para su cuenta de resultados.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.
Por el Grupo Popular, tiene la palabra la senadora Molina.

La señora MOLINA CIUDAD: Muchas gracias, señor presidente.

Es una pena que el Grupo Parlamentario Socialista no haya aceptado nuestra enmienda; una enmienda que, como he dicho en la anterior intervención, no tenía otro objetivo que velar por los intereses de los ciudadanos de las islas. Además, el Gobierno del Partido Popular siempre ha tenido esa intención, que se hace vigente en la inversión de más de 5,5 millones de euros, firmando ese contrato que usted ha nombrado anteriormente, en el que el ministerio adjudicó a la compañía Naysa el nuevo contrato que garantiza precisamente la conexión aérea entre La Gomera y El Hierro con las islas capitalinas del archipiélago hasta julio de 2018. Es un contrato que empezó en agosto de 2016 y que, como decía, tendrá dos años de duración, garantizando así la continuidad del servicio a los ciudadanos de las rutas concertadas.

Este contrato, además, asegura la explotación de las rutas aéreas que unen La Gomera con Tenerife norte y Gran Canaria, el enlace entre El Hierro y Gran Canaria, y la ruta que une Gran Canaria con Tenerife sur como obligaciones de servicio público durante esos dos años. Además hacía usted referencia a los horarios que tenía este servicio, y yo le quiero preguntar si estos horarios son de ahora y el porqué no los cambiaron ustedes cuando estuvieron en el Gobierno.

Dicho esto lo que pretendíamos con la enmienda era caminar juntos y buscar las mejores decisiones para los canarios, pero vemos que ustedes no han querido que sea así y, por tanto, no podemos votar a favor de esta moción sin datos contrastados. Nosotros proponíamos sentarnos, hablar, estudiar y ver las posibilidades reales que hay, y no quedarnos solamente con el criterio que ustedes imponen directamente. En este caso, han querido dejarnos fuera. Además, como decía muy bien el senador Cruz en una intervención anterior, las decisiones deben ser consensuadas, pero en este caso, al no aceptar la enmienda del Grupo Popular, vemos que usted, que anteriormente sí creía que debían ser consensuadas, en esta ocasión considera que no debe ser así.

Por tanto, nosotros vamos a rechazar la moción.
Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Hemos terminado de debatir todas las mociones. Por tanto, vamos a proceder a las votaciones, comenzando, si les parece, por esta que acabamos de debatir y que figuraba la primera en el orden del día.

Votamos, pues, la moción por la que se insta al Gobierno a introducir determinadas condiciones de servicio para la adjudicación del contrato de obligación de servicio público en relación con las rutas de conexión de la isla de La Gomera-Santa Cruz de Tenerife.

La vamos a votar en los términos que figura en las enmiendas que modifican los puntos 4 y 5, que han sido aceptadas.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 76

14 de marzo de 2017

Pág. 38

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 15; abstenciones, 1.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A RESCATAR EL PEAJE DEL TRAMO DE LA AUTOPISTA AP-2 COMPRENDIDO ENTRE MONTBLANC (TARRAGONA) Y LLEIDA, Y A REDUCIR LA SINIESTRALIDAD DEL TRAZADO ACTUAL DE LA CARRETERA NACIONAL N-240. *(Votación)*.
(Núm. exp. 661/000207)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana por la que se insta al Gobierno a rescatar el peaje del tramo de la autopista AP-2 comprendido entre Montblanc (Tarragona) y Lleida, y a reducir la siniestralidad del trazado actual de la carretera nacional N-240.

La votamos en los términos recogidos en la enmienda socialista, que ha sido aceptada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 15.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PROPONER LA CREACIÓN EN EL SENADO DE UNA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN SOBRE LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE DEL VUELO JK5022 DE SPANAIR EN EL AÑO 2008, ASÍ COMO A PROMOVER LA CREACIÓN DE UN ÓRGANO NACIONAL, MULTIMODAL E INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES EN EL TRANSPORTE AÉREO Y OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE. *(Votación)*.
(Núm. exp. 661/000263)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

El señor PRESIDENTE: Votamos la moción del Grupo Parlamentario Mixto por la que se insta al Gobierno a proponer la creación en el Senado de una comisión de investigación sobre las causas del accidente del vuelo de Spanair en el año 2008, así como a promover la creación de un órgano nacional, multimodal e independiente para la investigación de los accidentes e incidentes graves en el transporte aéreo y otros medios de transporte.

La votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 21.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA LOCALIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE ACTUACIONES EN LOS PUNTOS NEGROS DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO. *(Votación)*.
(Núm. exp. 661/000323)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Popular en el Senado por la que se insta al Gobierno a la localización y realización de actuaciones en los puntos negros de la red de carreteras del Estado. La votamos en sus propios términos.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS QUE AFECTAN A LOS PRINCIPALES CORREDORES DE GRAN CAPACIDAD, EL ACCESO A PUERTOS Y AEROPUERTOS, Y EL DESARROLLO DE MEJORAS Y NUEVAS VARIANTES DE TRAZADO QUE PERMITAN MEJORAS DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA RED CONVENCIONAL DE CARRETERAS. (Votación).
(Núm. exp. 661/000324)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Popular por la que se insta al Gobierno a la finalización de las obras que afectan a los principales corredores de gran capacidad, el acceso a puertos y aeropuertos, y el desarrollo de las mejoras y nuevas variantes del trazado que permitan mejoras de la seguridad vial en la red convencional de carreteras.

Esta moción la votamos en los términos de la enmienda transaccional que han presentado el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada.

- MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE ADOPTE LAS DECISIONES TÉCNICAS Y PRESUPUESTARIAS NECESARIAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN ACCESO ADECUADO Y SEGURO DESDE LA CARRETERA NACIONAL N-113 AL POLÍGONO DE EL PEDROSO DE VALVERDE, EN EL MUNICIPIO DE CERVERA DEL RÍO ALHAMA (LA RIOJA). (Votación).
(Núm. exp. 661/000411)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor PRESIDENTE: Moción del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a que adopte las decisiones técnicas y presupuestarias necesarias para la construcción de un acceso adecuado y seguro desde la carretera nacional N-113 al polígono de El Pedroso de Valverde, en el municipio de Cervera del río Alhama.

La votamos en sus propios términos.

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

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.
Se levanta la sesión.

Eran las diecinueve horas y veinticinco minutos.