



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 91

3 de abril de 2017

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el lunes, 3 de abril de 2017

ORDEN DEL DÍA

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el estado actual del proyecto del nuevo apeadero en la red de ferrocarriles en la localidad de Reus (Tarragona), para dar servicio a la zona de Bellisens, con indicación de la fecha de finalización prevista.
(Núm. exp. 681/000242)
Autor: RUFÀ GRÀCIA, JOSEP (GPER)
- Pregunta sobre las causas del desprendimiento de tierras sobre las vías de la línea R15 que supuso la interrupción de la circulación de trenes entre Pradells y Riudecanyes (Tarragona) el día 23 de noviembre de 2016, así como las acciones correctivas realizadas y preventivas previstas.
(Núm. exp. 681/000296)
Autor: RUFÀ GRÀCIA, JOSEP (GPER)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la previsión del Gobierno en relación con la construcción del tramo de la autopista A-27 entre Valls y Montblanc (Tarragona) y la homologación del túnel del col de Lilla para el transporte de mercancías peligrosas.
(Núm. exp. 681/000219)
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la intención del Ministerio de Fomento con respecto a la vía del tren abandonada a su paso por el municipio de La Nou de Gaià (Tarragona), para evitar el peligro que supone para diversos edificios que corren el riesgo de derrumbarse.
(Núm. exp. 681/000256)
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

- Pregunta sobre las previsiones del Ministerio de Fomento en relación con el estado de la vía de ferrocarril abandonada en el municipio de La Nou de Gaià (Tarragona).
(Núm. exp. 681/000257)
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPER)
- Pregunta sobre los puntos de limitación temporal de velocidad en la red de ferrocarriles de la Comunidad Autónoma de Cataluña, con indicación de las causas y las soluciones previstas.
(Núm. exp. 681/000260)
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPER)
- Pregunta sobre el calendario de actuaciones previsto para la conexión ferroviaria entre el puerto de Tarragona y el Corredor Mediterráneo.
(Núm. exp. 681/000448)
Autor: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre si se ha abierto alguna investigación por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Renfe, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) o cualquier otro organismo competente, además de la correspondiente investigación policial y judicial, en el caso del arrollamiento de Irune Faustmann Olmo, ocurrido en la estación de Areta, en Ludio/Llodio (Araba/Álava), el día 5 de septiembre de 2016.
(Núm. exp. 681/000277)
Autor: CAZALIS EIGUREN, JOSÉ MARÍA (GPV)
- Pregunta sobre la fecha y los medios por los que se han realizado contactos por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y Renfe con la familia de Irune Faustmann Olmo, después del accidente del 5 de septiembre en la estación de Areta, en Ludio/Llodio (Araba/Álava).
(Núm. exp. 681/000279)
Autor: CAZALIS EIGUREN, JOSÉ MARÍA (GPV)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la normativa que regula la preservación de los datos de los registradores jurídicos de los trenes de carga y cercanías en caso de accidentes con resultado de muerte.
(Núm. exp. 681/000278)
Autor: CAZALIS EIGUREN, JOSÉ MARÍA (GPV)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las previsiones para autorizar la obtención de espacio Schengen del puerto del municipio de Palamós (Girona).
(Núm. exp. 681/000292)
Autor: PÉREZ ESTEVE, ELISENDA (GPER)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la situación del contrato con la empresa Assignia Infraestructuras, S.A. para la ejecución del proyecto de construcción de mejora de puntos singulares entre los municipios de Llinars del Vallès (Barcelona) y Riells i Viabrea (Girona), motivado por las obras de la línea de alta velocidad entre Madrid, Zaragoza, Barcelona y la frontera francesa.
(Núm. exp. 681/000298)
Autores: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER), y AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

- Pregunta sobre la fase de tramitación administrativa en que se encuentran las alegaciones presentadas al estudio informativo y de impacto ambiental del nuevo trazado de la carretera nacional N-260 entre Olot (Girona) y el enlace con la carretera C-38, con indicación del plazo de resolución previsto.

(Núm. exp. 681/000299)

Autor: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER)

Pregunta sobre TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el estado de mantenimiento y las deficiencias de la estación de tren del municipio de Vilajuïga (Girona).

(Núm. exp. 681/000301)

Autor: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER)

- Pregunta sobre el estado de mantenimiento, las incidencias en el servicio y las deficiencias que presenta la estación de tren del municipio de Llançà (Girona).

(Núm. exp. 681/000302)

Autor: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las previsiones del Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF) con respecto al inicio de gestiones para que el tren de alta velocidad disponga de un plan de autoprotección a su paso por Girona.

(Núm. exp. 681/000304)

Autor: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

- Pregunta sobre si la estación de alta velocidad de Girona cuenta con un plan de autoprotección.

(Núm. exp. 681/000305)

Autor: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

- Pregunta sobre las contingencias o actuaciones previstas por el Ministerio de Fomento, o en su defecto, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en caso de accidente o incidencia ferroviaria del tren de alta velocidad a su paso por la ciudad de Girona.

(Núm. exp. 681/000306)

Autor: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

- Pregunta sobre las contingencias o actuaciones previstas por el Ministerio de Fomento, o en su defecto, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en caso de accidente o incidencia ferroviaria del tren de alta velocidad en la estación de Girona.

(Núm. exp. 681/000307)

Autor: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

- Pregunta sobre si el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) dispone de algún protocolo de actuación conjunta con el Ayuntamiento de Girona y el parque de bomberos de la Generalitat de Cataluña en Girona.

(Núm. exp. 681/000308)

Autor: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

- Pregunta sobre el número de rampas de las que dispone la instalación de alta velocidad a su paso por la ciudad de Girona para que los bomberos y servicios de emergencia puedan acceder al túnel y a las vías en caso de accidente ferroviario.

(Núm. exp. 681/000309)

Autor: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

- Pregunta sobre la existencia de salidas de emergencia para las personas con movilidad reducida en caso de accidente, avería o cualquier tipo de evacuación forzosa en las instalaciones del tren de alta velocidad a su paso por Girona.
(Núm. exp. 681/000310)
Autor: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el motivo del bajo ritmo de los trabajos de construcción del conocido como tercer hilo del Corredor Mediterráneo entre Valencia/València y Castellón/Castelló.
(Núm. exp. 681/000348)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el titular de la antigua estación ferroviaria en desuso de Ribera de Cabanes, en Cabanes (Castellón/Castelló), con indicación de las previsiones existentes con respecto a su recuperación y mantenimiento.
(Núm. exp. 681/000404)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre el diseño y el estado en que se encuentra el proyecto de modificación de los accesos desde la carretera CV-146 a la variante de la carretera nacional N-340 a su paso por el municipio de Cabanes (Castellón/Castelló).
(Núm. exp. 681/000406)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)
- Pregunta sobre las actuaciones previstas en la carretera nacional N-340, a su posao por las pedanías de la Ribera de Cabanes, en Cabanes (Castellón/Castelló), para garantizar la seguridad de sus vecinos.
(Núm. exp. 681/000407)
Autor: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los hechos que han motivado que el grado de ejecución de las inversiones en infraestructuras promovidas por la Administración General del Estado, correspondientes al Ministerio de Fomento para su desarrollo durante el ejercicio de 2015 en la Comunidad Autónoma de Cataluña, haya sido solamente del cincuenta y nueve por ciento.
(Núm. exp. 681/000410)
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPMX)
- Pregunta sobre las previsiones del Ministerio de Fomento con respecto a la puesta en funcionamiento de la variante de la carretera nacional N-340 a su paso por el municipio de Vallirana (Barcelona).
(Núm. exp. 681/000416)
Autor: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPMX)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre si el Gobierno está dispuesto a transferir al Gobierno Vasco la gestión del servicio de cercanías ferroviarias entre las estaciones de Irun y Brinkola (Legazpi), solicitada por las Juntas Generales de Gipuzkoa.
(Núm. exp. 681/000432)
Autor: ARRIETA ARRIETA, JOSÉ RAMÓN (GPPD)

TRAMITACIÓN AGRUPADA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los motivos del retraso en las obras de ejecución de la línea ferroviaria de alta velocidad a la Comunidad Autónoma de Galicia, a su paso por la provincia de Zamora.
(Núm. exp. 681/000443)
Autor: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)
- Pregunta sobre el estado actual de los tramos de la línea ferroviaria de alta velocidad comprendidos entre Cernadilla, Pedralba de la Pradería y Lubián (Zamora).
(Núm. exp. 681/000444)
Autor: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)
- Pregunta sobre el estado actual de los tramos de la línea ferroviaria de alta velocidad en la Comunidad Autónoma de Galicia, con indicación de la fecha prevista para su finalización.
(Núm. exp. 681/000445)
Autor: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)
- Pregunta sobre si la detención de las obras del nuevo intercambiador de ancho en Pedralba de la Pradería (Zamora) está relacionada con el cumplimiento del déficit y su relación con la línea ferroviaria de alta velocidad a la Comunidad Autónoma de Galicia.
(Núm. exp. 681/000446)
Autor: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)

TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el grado de ejecución de la partida consignada en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 correspondiente al Ministerio de Fomento para licitar las obras de los tramos de la autovía A-11 entre Zamora y Portugal.
(Núm. exp. 681/000447)
Autor: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)
-

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

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes. Damos comienzo a la Comisión de Fomento.

¿Hay alguna sustitución? (*Pausa*). Si hay alguna sustitución, dénsela a la letrada, por favor.

Una vez comprobadas las asistencias, pasamos a aprobar el acta de la sesión anterior. ¿Desea alguien hacer alguna aclaración? (*Denegaciones*).

¿Se puede aprobar por asentimiento? (*Asentimiento*).

El señor PRESIDENTE: Antes de pasar al segundo punto del orden del día, doy la bienvenida a esta comisión al señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, don Julio Gómez-Pomar Rodríguez, y le agradezco que haya venido a dar contestación a las distintas preguntas que han de formularle.

— PREGUNTA SOBRE EL MOTIVO DEL BAJO RITMO DE LOS TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN DEL CONOCIDO COMO TERCER HILO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO ENTRE VALENCIA/ VALÈNCIA Y CASTELLÓN/CASTELLÓ.

(Núm. exp. 681/000348)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE EL TITULAR DE LA ANTIGUA ESTACIÓN FERROVIARIA EN DESUSO DE RIBERA DE CABANES, EN CABANES (CASTELLÓN/CASTELLÓ), CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES EXISTENTES CON RESPECTO A SU RECUPERACIÓN Y MANTENIMIENTO.

(Núm. exp. 681/000404)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE EL DISEÑO Y EL ESTADO EN QUE SE ENCUENTRA EL PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LOS ACCESOS DESDE LA CARRETERA CV-146 A LA VARIANTE DE LA CARRETERA NACIONAL N-340 A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE CABANES (CASTELLÓN/CASTELLÓ).

(Núm. exp. 681/000406)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN LA CARRETERA NACIONAL N-340, A SU POSAJO POR LAS PEDANÍAS DE LA RIBERA DE CABANES, EN CABANES (CASTELLÓN/CASTELLÓ), PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE SUS VECINOS.

(Núm. exp. 681/000407)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Hay algunas novedades que iremos desgranando sobre la marcha, pero, en principio, le doy la palabra al señor Mulet que pretende retirar la pregunta individual y las tres agrupadas porque, como no lo hizo por escrito, tiene que hacerlo, según la letrada, de viva voz

Tiene la palabra, senador Mulet.

El señor MULET GARCÍA: Gracias.

Inicialmente, como las preguntas escritas no se habían contestado, las tramitamos para que fuesen orales. Pero como, finalmente, se han contestado todas, no tiene sentido mantenerlas; por lo tanto, pido que se retiren.

Gracias.

CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

— PREGUNTA SOBRE EL ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO DEL NUEVO APEADERO EN LA RED DE FERROCARRILES EN LA LOCALIDAD DE REUS (TARRAGONA), PARA DAR SERVICIO A LA ZONA DE BELLISENS, CON INDICACIÓN DE LA FECHA DE FINALIZACIÓN PREVISTA

(Núm. exp. 681/000242)

AUTOR: RUFÀ GRÀCIA, JOSEP (GPER)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 91

3 de abril de 2017

Pág. 7

- PREGUNTA SOBRE LAS CAUSAS DEL DESPRENDIMIENTO DE TIERRAS SOBRE LAS VÍAS DE LA LÍNEA R15 QUE SUPUSO LA INTERRUPCIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE TRENES ENTRE PRADELLS Y RIUDECANYES (TARRAGONA) EL DÍA 23 DE NOVIEMBRE DE 2016, ASÍ COMO LAS ACCIONES CORRECTIVAS REALIZADAS Y PREVENTIVAS PREVISTAS.

(Núm. exp. 681/000296)

AUTOR: RUFÀ GRÀCIA, JOSEP (GPER)

El señor PRESIDENTE: Gracia, señoría.

La primera pregunta del senador Rufà se refiere al proyecto del nuevo apeadero en la red de ferrocarriles en la localidad de Reus, Tarragona, y está agrupada con otra que alude a las causas del desprendimiento de tierras en las vías de la línea R15.

Tiene la palabra, señor Rufà.

El señor RUFÀ GRÀCIA: Buenas tardes; bienvenido a esta comisión señor secretario de Estado.

No formo parte de esta comisión, pero me interesan muchas cosas de mi territorio y en especial del Camp de Tarragona. De ahí que sea importante para mí conocer el estado del futuro apeadero previsto en la localidad de Reus, en la zona de la universidad y del nuevo hospital, en la zona de Bellisens, para mejorar la circulación de trenes y el uso de pasajeros en la red de Rodalies, en Cataluña.

La respuesta que se nos dio al cabo de tres meses la reconvertimos porque no se nos respondió adecuadamente. En quince días se nos respondió de una manera rápida, pero incompleta, por lo que nos gustaría que el responsable de Fomento, que está hoy aquí, nos explicara si el apeadero va a estar en los Presupuestos Generales del Estado de este año o del próximo.

La segunda pregunta aludía al desprendimiento que hubo en las vía de la R15. Esta pregunta se formuló junto con otras que se han respondido, por lo que doy las gracias, pero no se nos ha dicho qué acciones de prevención realizará ADIF para evitar que haya nuevos desprendimientos en esta zona y para evitar que, en una vía con un único sentido, haya paradas en la circulación de los trenes.

Gracias.

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

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

Señoría, sobre el nuevo apeadero de Bellisens que le interesa he de informarle que es necesario, previamente a su inclusión en la planificación del Ministerio de Fomento, que se realicen estudios de viabilidad técnica y económica que justifiquen esta actuación. Si bien es cierto que este proyecto ha sido abordado en diversas reuniones con el Ayuntamiento de Reus y con la Generalitat de Cataluña, actualmente estamos a la espera de que las iniciativas emprendidas por estas administraciones sean compartidas con el ministerio para el análisis, tal y como se ha acordado en las reuniones mantenidas.

No obstante, quiero recordarles que la competencia para la elaboración de estudios informativos relativos a la red ferroviaria de interés general es del Ministerio de Fomento, y que cualquier iniciativa que quiera promoverse debe realizarse en el marco de algún tipo de acuerdo entre las administraciones implicadas. En cualquier caso, el ministerio va a analizar su viabilidad y, en su caso, coordinará todas aquellas acciones necesarias para llevar a cabo este nuevo apeadero que responde a las futuras necesidades de movilidad de nuevos desarrollos urbanos en Reus, en el marco de las reuniones habituales que tenemos con Generalitat y ayuntamiento.

En relación con el desprendimiento habido entre Pradells y Riudecanyes, en la línea R15, de Rodalies, en Cataluña, le informo que dicho desprendimiento se produjo durante un episodio de lluvia de cierta intensidad que, debido a la altura de la trinchera, la tipología del terreno y la pavimentación existente en los caminos, generó mayores escorrentías.

Tras recibir el aviso, el equipo de mantenimiento de vía e infraestructura de ADIF se desplazó al lugar y detectó visualmente la situación, restituyendo la circulación con una precaución de 30 km/h. Tras ello, se avisó al equipo de reparaciones y se dejó vigilancia en la infraestructura hasta que se corrigió el desprendimiento.

Los trabajos que se realizaron consistieron en la retirada del material de la vía, comprobación de la geometría de la misma e inspección visual del talud en la zona. La incidencia fue solventada el mismo día

que se produjo, tras completar los trabajos de reparación, restableciéndose las circulaciones lo más rápido posible. No obstante, queda en este punto una limitación temporal de velocidad de 60 km/h por el estado de la trinchera, que es independiente de la incidencia mencionada. La supresión de esta limitación temporal de velocidad está contemplada en el nuevo plan de Rodalies, presentado la semana pasada por el ministro de Fomento. Esta actuación permitirá corregir el impacto que esta limitación tiene en los tiempos de viajes actuales.

Para asegurar el correcto estado de la infraestructura, las empresas dependientes del Ministerio de Fomento realizan labores de mantenimiento preventivo con la intención de minimizar este tipo de incidencias, lo que incluye auscultación geometría de vía con un coche auscultador, auscultación ultrasónica de carril, inspección de vía mediante tratamiento automático de imágenes, vigilancia en cabina, inspección de desvíos, inspección de puentes y túneles, inspección de trincheras, terraplenes y zonas inundables. No obstante, en algunos casos, la situación de riesgo no puede ser detectada y anulada; pero si esto se acaba materializando en una incidencia, se pone entonces en marcha el mantenimiento correctivo oportuno, trabajando para corregir la situación y restablecer la circulación en condiciones de seguridad tan pronto como sea posible.

El nuevo plan de Rodalies que se presentó la semana pasada en Barcelona prevé destinar a la mejora de la infraestructura y los servicios de Rodalies un total de 3895 millones de euros, y entre las actuaciones a desarrollar dentro del plan, ADIF invertirá 13 millones en la línea R15 para eliminar limitaciones temporales de velocidad.

En concreto, los trabajos que está previsto acometer en la R15 son los siguientes: en el tramo entre Riba-roja, d'Ebre y Móra la Nova se contempla la supresión de una limitación de velocidad entre Ascó y Móra la Nova. Esta actuación permitirá aumentar la velocidad de circulación y reducir de este modo los tiempos de viaje. Está previsto que las obras, con un importe de unos 5 millones de euros, se inicien en 2017. Además, está prevista también una inversión adicional de 1,2 millones de euros para la supresión del resto de limitaciones temporales de este tramo. La mayoría de las obras a realizar están encaminadas a consolidar los taludes de las trincheras y a mejorar las condiciones de estabilidad. Actualmente los proyectos con el desarrollo de estos trabajos se encuentran en redacción.

En el tramo Móra la Nova-Reus, ADIF, además de eliminar la limitación temporal de velocidad situada entre Pradells y Riudecanyes Botarell —ya mencionada— y que supondrá una inversión de unos 5,4 millones, trabajará para eliminar el resto de limitaciones temporales de velocidad en este tramo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, secretario de Estado.

En turno de réplica, tiene la palabra el senador Rufà.

El señor RUFÀ GRÀCIA: Se agradecen las explicaciones que nos ha dado el secretario de Estado, sobre todo los datos de las inversiones públicas que se dieron la semana pasada en Barcelona; pero esperamos que realmente estas previsiones se ejecuten, que es lo más importante, porque sabemos muy bien cómo se realizan los presupuestos y cómo se realizan posteriormente las ejecuciones de los mismos. Por lo tanto, nosotros vamos a hacer un seguimiento para asegurarnos de que, si se aprueban estos presupuestos, se ejecuten porque si no tendríamos un descenso de la velocidad y una pérdida de la calidad del servicio para los usuarios.

Respecto a la primera pregunta, agradezco que continúen las conversaciones con el Ayuntamiento de Reus en la Generalitat y que llegue a buen fin el proyecto del apeadero de Bellisens.

Sin más, le agradezco su comparecencia y las respuestas que ha dado a mis preguntas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Rufà.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias.

Cumpliremos efectivamente los planes y los proyectos a los que acabo de hacer referencia.

— PREGUNTA SOBRE SI SE HA ABIERTO ALGUNA INVESTIGACIÓN POR PARTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF), RENFE, LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS (CIAF) O CUALQUIER OTRO ORGANISMO COMPETENTE, ADEMÁS DE LA CORRESPONDIENTE INVESTIGACIÓN POLICIAL Y JUDICIAL, EN EL CASO DEL ARROLLAMIENTO DE IRUNE FAUSTMANN OLMO, OCURRIDO EN LA ESTACIÓN DE ARETA, EN LAUDIO/LLODIO (ARABA/ÁLAVA), EL DÍA 5 DE SEPTIEMBRE DE 2016.
(Núm. exp. 681/000277)
AUTOR: CAZALIS EIGUREN, JOSÉ MARÍA (GPV)

— PREGUNTA SOBRE LA FECHA Y LOS MEDIOS POR LOS QUE SE HAN REALIZADO CONTACTOS POR PARTE DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) Y RENFE CON LA FAMILIA DE IRUNE FAUSTMANN OLMO, DESPUÉS DEL ACCIDENTE DEL 5 DE SEPTIEMBRE EN LA ESTACIÓN DE ARETA, EN LAUDIO/LLODIO (ARABA/ÁLAVA).
(Núm. exp. 681/000279)
AUTOR: CAZALIS EIGUREN, JOSÉ MARÍA (GPV)

El señor PRESIDENTE: En el orden del día ahora corresponderían las preguntas, las cuatro agrupadas y la individual, de doña Laura Castel. Seguidamente vendrían las de don José María Cazalis, pero, como el senador Cazalis tiene que irse a la Comisión de Agricultura que se está desarrollando en este momento, adelantamos sus preguntas, pues doña Laura Castel se ha prestado a cederle su sitio.

Vamos a empezar con la primera de las dos preguntas agrupadas del senador Cazalis, la de si se ha abierto alguna investigación por parte de ADIF en el caso del arrollamiento de Irune Faustmann y si se ha puesto en contacto ADIF con la familia de Irune.

Tiene la palabra el senador Cazalis.

El señor CAZALIS EIGUREN: Muchas gracias, señor presidente por su comprensión; gracias igualmente a la senadora Castel.

Nosotros presentamos unas cuantas preguntas, algunas las hemos retirado porque fueron contestadas y otras las hemos retirado simplemente, pero hemos mantenido estas tres, agrupadas en dos, porque nos parecen importantes.

Señor Gómez, el 5 de septiembre una joven de diecinueve años hizo un recorrido entre la estación Ollargan en Arrigorriaga y el apeadero de Areta en Llodio. En su destino, mientras aún se encontraba en lo que se llama la zona de servicio ferroviario, al cruzar entre andenes, la joven fue arrollada por un tren de mercancías. Según el atestado de la *ertzaintza*, el cadáver se encontró bajo el vagón de cola de un tren de mercancías compuesto por dieciocho vagones y una locomotora.

Evidentemente puede haber muchas interpretaciones, pero vamos a ver los hechos intentando ser lo más conciso posible. El tren de pasajeros en el que viajaba Irune abrió sus puertas cuando en sentido contrario se acercaba el tren de mercancías a gran velocidad. El tren del cual bajó impedía ver al mercancías que se acercaba en sentido contrario, ya que viene en un trazado de curva. No existe paso alternativo, siendo este paso la única opción para abandonar la estación. No tiene ningún tipo de semáforo o señales luminosas que indiquen si se pueden o no cruzar las vías. La gente para cruzar se fija en un indicativo que anuncia cuándo pasará el siguiente tren; en este caso indicaba que faltaban ocho minutos.

Hace algunos años había un vigilante que regulaba un poco el paso de los usuarios, y lo quitaron para esas fechas. Ahora tengo entendido que se ha vuelto a poner. Por algo será.

Los trenes de mercancías pasan a gran velocidad por la estación, y realmente tampoco sabemos a qué velocidad pasaba el tren de mercancías que arrolló a Irune, por lo que luego voy a preguntar.

Ningún testigo que viajaba en el tren y esperaba con Irune para cruzar oyó que por la megafonía se avisara el paso de un tren sin parada hasta después del accidente. Después del accidente se oyó varias veces el aviso. Tampoco oyeron más pitido que el previo de alarma inmediato al arrollamiento de Irune. Y la normativa que regula el paso entre andenes la realiza la propia ADIF y se limita a colocar un artículo en un cartel —un ridículo cartel— que reza: Cuidado al cruzar, trenes circulando en ambos sentidos. Por eso ya, automáticamente, una vez existe el cartel, en cualquier arrollamiento el responsable es precisamente el usuario.

Después de todo esto, parece que tendríamos que tener información. Pero Renfe no hace ningún informe. Comsa que fue la primera en responder, que es la empresa dueña del tren de mercancías, dio la afiliación del conductor y dijo que la caja negra se había sobrescrito.

El CIAF, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, como reza en el atestado de la *ertzaintza*, declara que ese mes están con la investigación del descarrilamiento de la localidad gallega de Porriño y no pueden hacer nada y, además, declara que CIAF, basándose en el Real Decreto 623/2014, no tiene obligación de investigar.

Por último, ADIF sí hace un informe de tres caras: la carátula y dos folios en los que se recoge: retrasos, valor, un euro; terceros, valor, cero euros; tiempo de interrupción parcial, 2,30. Causas: causa uno, fallo de terceros; causa dos, viajeros. Y lo voy a leer porque creo que es importante. Acaba concluyendo, después de describir todo el accidente, todo lo que hay que hacer, todo lo que se retrasa, que es un fallo de terceros por no percatarse la persona arrollada de la circulación del tren 87661 mientras invadía el gálibo de vía.

Evidentemente, no se trataba de una persona con intenciones suicidas, ni de una invasión de vía en campo abierto, incontrolada; se trataba de una usuaria que había pagado su billete para desplazarse de un punto a otro y, por lo tanto, quiero suponer que, ya que había pagado el servicio, lo menos que se podía hacer es que alguien fuera responsable de ello.

Según la interpretación de la ley que hacen ADIF, Renfe, etcétera sobre la muerte de Irune mientras se encontraba dentro de una zona de servicio ferroviario —vuelvo a repetir, servicio, porque había pagado un billete—, que dieciocho vagones y una locomotora pasen por encima de una joven de diecinueve años no es suficientemente grave para abrir una investigación, aunque solamente sea para plantear las medidas oportunas para que algo así no vuelva a suceder.

Pero si esto no fuera suficiente despropósito, seguimos. El artículo 63 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, sobre la asistencia integral a afectados por accidentes ferroviarios y su reglamento correspondiente —este mismo artículo figuraba también en la disposición adicional duodécima de la Ley 39/2003, también del sector ferroviario— dice lo siguiente: Las víctimas de accidentes que se produzcan en el ámbito del transporte ferroviario de competencia estatal y sus familiares tendrán derecho a una asistencia integral que garantice una adecuada atención y apoyo en los términos que determine el Gobierno reglamentariamente. Pues bien, nadie, absolutamente nadie, ha atendido a esta pareja que perdió a su única hija el 5 de septiembre. Nadie, ni de forma integral ni de ninguna otra manera. Es más, la última noticia que tuvieron es que sobre la base del Real Decreto 1575/1989, de acuerdo con las circunstancias del accidente, no hay derecho ni tan siquiera al seguro obligatorio de viajeros, porque en el momento del accidente no tenía la condición de asegurado de Renfe, a pesar, vuelvo a repetir, de no haber abandonado la estación en la que paraba el tren y ser esa la única vía para salir.

Esta es la historia, señor secretario. Este es el tratamiento dado a una familia destrozada en pleno siglo XXI en un país europeo que se quiere considerar a sí mismo la quinta potencia europea, y con un poco de suerte, después del *brexít*, la cuarta.

Y de aquí, con estupor como ciudadano, como padre, como contribuyente y como representante público, nuestras preguntas. Espero que las respuestas puedan servirnos de algo.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Señoría, tengo que indicarle que tratamos de ser lo más escrupulosos posible con el cumplimiento de toda la normativa que nos afecta, aunque en este caso, desafortunadamente, no podamos paliar todo el dolor que se ha producido a la familia de la víctima afectada por un suceso tan trágico como el que motiva su pregunta. Me gustaría señalarle que en estos momentos, y desde mayo del pasado año, se está trabajando en un proyecto de construcción de un paso inferior con ascensores en la estación de Areta. Creemos poder licitar el proyecto antes del final de este año, de manera que una vez ejecutadas las obras las condiciones de seguridad para los viajeros en esta estación queden reforzadas, confiando en que una buena parte de sucesos como este puedan ser evitados o mitigados de cara al futuro.

Como sabe, señoría, estamos ejecutando un plan de mejora y modernización de estaciones, centrado fundamentalmente en facilitar el acceso a los trenes desde los andenes, mejorar la intercomunicación entre andenes y resolver los problemas de acceso a las estaciones; las 106 estaciones que hay en el País Vasco, evidentemente, están también contempladas en la preparación de este plan.

Por otro lado, ADIF tiene en marcha desde hace años un programa de supresión progresiva de pasos a nivel que está dando sus frutos, como muestran las estadísticas de accidentalidad durante los últimos años

y donde se observa una tendencia decreciente. Recientemente este plan ha recibido un nuevo impulso con la licitación de la redacción de proyectos constructivos para la eliminación de hasta setenta y cuatro cruces. Por tanto, estamos haciendo un esfuerzo en este sentido porque el tema de la accesibilidad y el problema de los arrollamientos nos preocupan y pensamos que hay margen de mejora en ambos aspectos.

En todo caso, he de indicarle que Renfe cuenta, como señalaba, con el Plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, aprobado por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento con fecha 15 de junio de 2015. Por lo que se refiere al caso concreto del arrollamiento ocurrido en la estación de Areta el 5 de septiembre de 2016, ADIF ha abierto la correspondiente investigación, de acuerdo con el Decreto 623/2014, de 18 de julio, que regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la comisión de investigación de accidentes ferroviarios.

Renfe no está afectada en este caso por la aplicación de esta normativa porque el tren implicado pertenecía a la empresa ferroviaria Comsa Rail Transport, que es la que debe realizar la correspondiente investigación técnica, y, en efecto, elaboró un informe con fecha 4 de octubre de 2016. Por su parte, la CIAF, como señalaba, decidió no investigar el suceso en aplicación de dicha normativa por considerar que no es previsible la obtención de conclusiones específicas relevantes para la seguridad ferroviaria sin que ello no signifique que los daños producidos sean menos importantes que los de otros accidentes, debido a lo cual no se ha puesto en contacto con los familiares de la víctima.

Gracias.

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

El señor CAZALIS EIGUREN: Gracias, señor presidente.

Don Julio Gómez, no sé si lo intentan, pero desde luego no lo consiguen, eso seguro. Y no es que hayan paliado todo el dolor, es que no han paliado absolutamente ninguno, porque nadie se ha puesto en contacto con la familia. Nadie. Y cuando digo nadie digo nadie. Es más, la *ertzaintza* tardó más de un mes en elevar el caso al juzgado y en ese mes ni ADIF ni Renfe dieron ninguna señal de vida. La única que las dio fue Comsa, precisamente para decir el nombre del maquinista —el hombre bastante mal lo pasó— y que se habían borrado los datos de la caja negra; solamente para eso. Por tanto, ya no se trata de que se haga o no un esfuerzo. Quizá esté equivocado, pero yo he sido alcalde y sé que los servicios públicos son los que son. Y este es un servicio público; un servicio es público desde que alguien valida su billete o lo compra hasta el momento que sale de la estación. Y esta muchacha fue arrollada en la estación. Eso es responsabilidad de los operadores —en este caso de los dos— y del Gobierno, que es el dueño de esa línea, que además está declarada de interés general. Y en eso nos tenemos que basar. Todo lo demás no nos sirve.

En principio, a bote pronto, el real decreto dice que realizar una investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios depende de la importancia del accidente —no sé si es importante o no que una joven de diecinueve años pierda la vida porque le pasen dieciocho vagones y una locomotora por encima, y no sigo leyendo el atestado de la *ertzaintza* porque no quiero herir la sensibilidad de nadie— si forma parte de una serie de accidentes o de incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto. No hace demasiado tiempo, en el apeadero de Anoeta hubo un accidente exacto. Si uno lee el informe que entonces se hizo y sus conclusiones podrá comprobar que ha pasado prácticamente lo mismo que ahora: una persona baja de un tren, no tiene visibilidad, y pasa, en aquel caso, un tren de pasajeros, y no de mercancías como en este, a 120 kilómetros por hora.

Es decir, si el accidente no tiene repercusión en la seguridad ferroviaria no se lleva a cabo una investigación, señor Gómez. Ese es el gran problema. El gran problema es que la normativa está hecha para preservar el tren, para preservar el sistema y para que no se retrase. Estoy seguro de que si cuatro de los últimos vagones de ese tren de mercancías hubieran desaparecido el informe de ADIF no serían tres caras, sino bastantes más. En cambio, muere una persona de diecinueve años, que no iba con el móvil, que no iba haciendo nada, no llevaba auriculares, no llevaba nada de nada, simplemente no escuchó porque había mucho ruido y nadie le avisó de que pasaba el tren; además, no había ningún impedimento físico para que pasara. Es como si cuando entramos en el Senado nos dicen: tenga usted cuidado porque se le puede caer una lámpara, y se le cae una lámpara encima. ¿Usted cree que alguien no reclamaría porque se le ha caído una lámpara encima estando en el edificio del Senado, por mucho que se le avise? Yo creo que sí.

Y ya no se trata solo de una reclamación, sino de sentido común, que alguien dé una mínima explicación porque los accidentes son eso: accidentes, y hay que hacer frente a las responsabilidades que sean, pero hay que dar cuenta de las cosas. No pueden estar en el limbo; no pueden decir encima que no hay ni seguro obligatorio de viajeros porque ya había salido del tren pero no de la estación, porque el servicio es desde cuando entras hasta cuando sales, el *in itinere* que tenemos todos cuando hablamos de accidentes laborales.

Por tanto, este caso ya está, Irune murió, y creo que los padres no reclaman más que un poco de justicia. Pero hay que cambiar la legislación. El objeto de cuidado no deben ser los vagones, aunque también; tienen que serlo las personas. Estamos hablando continuamente de nuevos sistemas de gobernanza. Su propio ministro ha sido presidente de los alcaldes españoles y siempre se habla de tratar a la gente como si tuvieran cara y ojos, que es lo que tienen. Pero en este caso no hay ni cara ni ojos. Nadie ha visto nada. Nadie ha hecho nada y nadie se ha puesto en contacto con la familia. Me parece que esto es muy grave.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Cazalis.

Tiene la palabra don Julio.

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

Señoría, la finalidad de las investigaciones de la CIAF es determinar las causas del accidente, y yo creo que en este caso las causas parecen bastante claras y lo que hay que hacer es un esfuerzo para que todas las estaciones tengan una comunicación entre los dos lados mediante pasos inferiores u otros elementos de tal manera que una situación como esta no vuelva a repetirse. Ese es el trabajo esencial que hay que hacer: acelerar y asignar fondos para esto.

En todo caso, me pondré en contacto con la Presidencia de Renfe para trasladarle la inquietud que usted está manifestando en relación con la entrada en contacto con la familia de la víctima.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LA NORMATIVA QUE REGULA LA PRESERVACIÓN DE LOS DATOS DE LOS REGISTRADORES JURÍDICOS DE LOS TRENES DE CARGA Y CERCANÍAS EN CASO DE ACCIDENTES CON RESULTADO DE MUERTE.

(Núm. exp. 681/000278)

AUTOR: CAZALIS EIGUREN, JOSÉ MARÍA (GPV)

El señor PRESIDENTE: Vamos con la siguiente pregunta, también del senador Cazalis, relativa a la normativa que regula la preservación de los datos de los registradores jurídicos de los trenes de carga.

Tiene la palabra el senador Cazalis.

El señor CAZALIS EIGUREN: Gracias, señor presidente.

Siguiendo un poco con lo de antes, se trata de un tren de mercancías de la empresa Comsa, que pasaba por allí, y la verdad es que eso es un accidente. Sí que es cierto que quizá el CIAF no puede aprender nada, pero lo que sí creo también es que tiene que haber algunas responsabilidades. Las cosas no pasan porque sí y existen responsabilidades, que hay que depurar, sin necesidad que eso signifique más que eso mismo, aunque solo se trate de saber por qué pasó, quién falló y por qué falló, e incluso si falló el propio viajero.

De todas formas y a lo que iba con esta pregunta, el 8 de septiembre de 2016 la Ertzaintza envió un correo electrónico a Comsa solicitando la identificación del maquinista, el título, etcétera, y la remisión a la unidad policial de los datos que hubiera registrados en la memoria estática del tren de mercancías en cuestión, o lo que se llama la caja negra. El 14 de septiembre se recibe una respuesta de la empresa Comsa en la que se aporta la información solicitada referente al maquinista, a la identidad de la máquina, al recorrido realizado, etcétera, y se menciona que se está en proceso de obtención de datos de la caja negra. Como no se habían obtenido todos los datos, el 3 de octubre de 2016 la *ertzaintza* vuelve a insistir para que Comsa remita los datos de la caja negra. Entonces se aporta un informe de Sepsa, fabricante

del registrador jurídico y de la caja negra, con los registros grabados y los registros de firmas. De la lectura de los documentos aportados poco se puede deducir, ya que las conclusiones del informe son que el equipo 6073278 número 0001 funciona correctamente y su registro es conforme a lo que se estipula en las condiciones técnicas. Pero sorprendentemente no existen registros del día del accidente, ya que, a pesar de haber solicitado los datos dos días después del accidente y de que el registrador jurídico tiene registrados más de siete días, manifiestan que se han sobrescrito los eventos más antiguos con nuevos eventos generados durante el movimiento de tren de los días posteriores. Por supuesto, ya no hay datos; estos han desaparecido, sea por accidente o por mala voluntad.

Lógicamente, la *ertzaintza* no se lo puede creer y el instructor pide al juez que, vía mandamiento judicial, se solicite la tarjeta en la que se habían grabado los datos de ese día, entre otras cosas, para que la sección de la policía científica determine si se pueden recuperar datos que puedan ser interesantes para la investigación. Al final resulta que no existen los datos y nosotros nos preguntamos lo siguiente: Si es un accidente con resultado de muerte, ¿no hay obligación de guardar esos datos? ¿Esos datos se pueden sobrescribir porque sí? Y si es así, ¿quién es el responsable de eso? ¿Quién es el responsable de hacerlo y quién es el responsable de impedirlo?

Gracias.

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

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

Señoría, por un lado, y en relación con la seguridad, la normativa aplicable es el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, que aprueba el Reglamento de seguridad en la circulación de la red ferroviaria de interés general y que constituye la normativa básica del sector y regula las entradas de personas y vehículos en las vías férreas, y también la normativa de interoperabilidad, en especial el Real Decreto 1434/2010.

Pero si hablamos de los registradores, y concretamente en relación con la preservación de los datos de los registradores jurídicos, no existe una normativa estatal específica adicional a la obligación general de las empresas ferroviarias, del administrador de las infraestructuras ferroviarias o en su caso de la CIAF en la realización de investigaciones. Por ello los organismos que tienen que llevar a cabo la investigación: empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y CIAF, deben disponer de procedimientos acordados internamente con el fin de asegurar que la toma de datos y la extracción se realice de manera segura, limitando la distribución de copias y asignando la responsabilidad de la custodia a alguno de los diferentes responsables implicados, generalmente al administrador de infraestructuras.

En los casos de extracción por accidente o incidentes objeto de la investigación técnica los registros se deben conservar el periodo de tiempo necesario hasta la finalización del proceso de investigación, y la regulación de la utilización de los registradores jurídicos por parte de las empresas ferroviarias es una cuestión que recae en su ámbito de responsabilidad en la medida en la que involucra tanto a aspectos tecnológicos y de interoperabilidad de los propios equipos como de custodia de la información.

Nosotros le trasladaremos este hecho a la Agencia de Seguridad Ferroviaria para que analice si existe una falta de regulación en algún aspecto, y caso de ser así, que proceda, si lo estima oportuno, a emitir la normativa o las recomendaciones correspondientes.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario.
Tiene la palabra el senador Cazalis.

El señor CAZALIS EIGUREN: Gracias, señor presidente.

Volvemos al punto de origen. Si hubieran desaparecido cuatro vagones de ese tren seguramente los datos de esa caja negra no habrían desaparecido; se habrían extraído inmediatamente, y se habría hecho sobre la base de una requisitoria de ADIF, del Gobierno o de quien corresponda.

En este caso tenemos un atestado policial con un montón de páginas, un montón de fotografías y un montón de datos, y en cambio quien tiene que custodiar los datos de la caja negra se siente con la suficiente tranquilidad como para sobrescribirlos, probablemente porque para la empresa ferroviaria eso no fue más que un incidente, a pesar de que muriera una persona —y repito que tenía 19 años, y ya no lo voy a decir más— en una estación de tren, no en la vía libre ni intentando suicidarse. A pesar de todo eso, quien tenía que custodiar los datos de la caja negra se vio con la tranquilidad suficiente como para poder seguir

sobrescribiéndolos, incluso a pesar de habérselo pedido la policía judicial, y en este caso la *ertzaintza*, por existir un atestado al haber fallecido una persona en circunstancias que, por lo menos, hay que investigar.

Yo no sé cuál es la normativa ni si hay alguna laguna, no sé exactamente a qué se debe, pero me da pena volver a lo mismo: volver a ver que la muerte de una persona, que el arrollamiento de una persona en una estación de tren —y lo vuelvo a repetir porque creo que es importante— no es suficientemente importante como para que las empresas gestoras del servicio ferroviario, incluyendo el Gobierno, abran una investigación y se preserven todos aquellos datos, incluyendo los de la caja negra. Sinceramente me parece inaceptable. Yo no sé si hay que cambiar la ley, pero si hay que hacerlo, que se haga. Espero ese informe de ADIF y lo que pueda decir Renfe para tomar las medidas oportunas y emprender las iniciativas parlamentarias necesarias para que esto no vuelva a suceder.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Señoría, no voy a hacer juicios de valor. Seguro que nos queda mucha tarea por hacer, pero créame cuando le digo que las actuaciones en materia de seguridad y de accesibilidad en el sector ferroviario son prioritarias para el ministerio y que daremos cuenta a la Agencia de Seguridad Ferroviaria de este tema.

El señor PRESIDENTE: Gracias, secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LA PREVISIÓN DEL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-27 ENTRE VALLS Y MONTBLANC (TARRAGONA) Y LA HOMOLOGACIÓN DEL TÚNEL DEL COL DE LILLA PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

(Núm. exp. 681/000219)

AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

El señor PRESIDENTE: Vamos ahora con la pregunta de doña Laura Castel sobre la previsión del Gobierno en relación con la construcción del tramo de la autopista A-27 entre Valls y Montblanc.

Tiene la palabra su señoría.

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Esta pregunta tuvo su entrada hace seis meses y recibí contestación por escrito, pero la he querido mantener viva y la transformé en oral porque no se contestó a la parte final, la que se refiere a la homologación del túnel del Coll de Lilla para el transporte de mercancías peligrosas, y también para saber cómo están a día de hoy estas obras de la A-27.

La respuesta que ustedes me dieron fue que se habían retomado las obras, que el presupuesto era de 84 millones de euros y que se estaba realizando el análisis de riesgo del túnel del Coll de Lilla. A tenor de esta respuesta, me gustaría que el secretario de Estado me diera información actualizada.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra para contestar don Julio.

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

Señoría, no creo que la respuesta que le vaya a dar diste mucho de la que ya le dimos. Las infraestructuras en Cataluña constituyen una prioridad para el Gobierno. En materia de carreteras vamos a seguir dando un importante impulso, como ya hicimos en la anterior legislatura, destinando 1200 millones de euros, lo que nos ha permitido poner en servicio 67 kilómetros de nuevas autovías, 80 kilómetros de carriles adicionales, 18 de nuevas carreteras convencionales y se han puesto en servicio y remodelado 5 enlaces. Hemos licitado actuaciones por más de 500 millones, entre las que destaca el acceso sur viario al puerto de Barcelona o el enlace de Vidreres en la A-2, en Gerona.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 91

3 de abril de 2017

Pág. 15

Centrándome en la A-27, entre Tarragona y Montblanc, a finales del 2011 los cuatro tramos en los que se divide el itinerario estaban sin finalizar y ha sido en 2012 cuando se ha dado un verdadero impulso a esta autovía poniendo en servicio, progresivamente, los tramos con mayor tráfico desde Tarragona, con una longitud total de 22 kilómetros y una inversión de más de 170 millones de euros. Me refiero al tramo Tarragona-El Morell, en agosto de 2013; Morell-variante de Valls, en octubre de 2015; y la variante de Valls, en diciembre de 2015.

En el caso del tramo Valls-Montblanc, aunque las obras se iniciaron en febrero de 2009, fueron suspendidas en 2010 en el marco de los ajustes presupuestarios del Gobierno de Zapatero. Tras haber adoptado la mejor solución técnica para resolver los problemas geotécnicos que se presentan en el túnel del Coll de Lilla, las obras se retomaron el 25 de noviembre de 2016 con el compromiso de que recibieran la dotación presupuestaria suficiente para garantizar la continuidad de los trabajos hasta su finalización y puesta en servicio.

En lo que respecta a la continuación de la autovía desde Montblanc hasta Lleida, estamos avanzando en los estudios que permitan adoptar la solución más eficiente.

Por último, y en cuanto al paso de mercancías peligrosas por el túnel del Coll de Lilla, se está realizando el análisis de riesgos según el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre los requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado, previamente a su puesta en servicio para conocer si el túnel de Lilla tendrá homologación para el paso de mercancías peligrosas. Será en este estudio donde se determine si es más favorable el paso por el túnel frente a la alternativa de seguir encauzándolas por el puerto del Coll de Lilla. No es una cuestión de falta de voluntad o de medios por parte del Ministerio de Fomento, sino de garantizar la seguridad de los ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, secretario de Estado.

Tiene el turno de réplica la senadora Castel Fort.

La señora CASTEL FORT: Sí, señor presidente.

Lo cierto es que me ha contestado lo mismo que el ministro en la pregunta oral. Es más, iba siguiendo el texto y me lo ha dicho como si lo hubiera cogido del *Diario de Sesiones* del Senado, casi con las mismas palabras. Yo esto ya lo sé, lo que pido es la actualización.

Realmente, ¿desde los meses de octubre y noviembre el estudio de viabilidad del túnel del Coll de Lilla no ha avanzado? ¿De verdad? Es un poco decepcionante que todo el equipo que tienen ustedes a su cargo sea incapaz de ofrecer una actualización ni tan si quiera de las obras retomadas de la A-27, ya salvando el tema del Coll de Lilla. Si ustedes dicen que han retomado estas obras, ¿en qué fase estamos? Usted aquí no lo ha concretado, y el tema del estudio tampoco. La verdad es que resulta un poco decepcionante.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene el turno de réplica el secretario de Estado.

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

Señoría, como le he señalado, desde el 2012 hemos puesto en servicio tres tramos de la autovía A-27. Las obras del cuarto tramo, entre Valls y Montblanc, de la A-27 se retomaron el 25 de noviembre de 2016 y cuentan con dotación presupuestaria suficiente para garantizar la continuidad de los trabajos hasta su finalización.

En relación con el paso de mercancías peligrosas por el túnel de Lilla, como le he indicado, se está realizando el estudio técnico necesario para determinar bajo qué condiciones se puede pasar por dicho túnel.

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

— PREGUNTA SOBRE LA INTENCIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO CON RESPECTO A LA VÍA DEL TREN ABANDONADA A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE LA NOU DE GAIÀ (TARRAGONA), PARA EVITAR EL PELIGRO QUE SUPONE PARA DIVERSOS EDIFICIOS QUE CORREN EL RIESGO DE DERRUMBARSE.

(Núm. exp. 681/000256)

AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 91

3 de abril de 2017

Pág. 16

- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN CON EL ESTADO DE LA VÍA DE FERROCARRIL ABANDONADA EN EL MUNICIPIO DE LA NOU DE GAIÀ (TARRAGONA).
(Núm. exp. 681/000257)
AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPER)
- PREGUNTA SOBRE LOS PUNTOS DE LIMITACIÓN TEMPORAL DE VELOCIDAD EN LA RED DE FERROCARRILES DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA, CON INDICACIÓN DE LAS CAUSAS Y LAS SOLUCIONES PREVISTAS.
(Núm. exp. 681/000260)
AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPER)
- PREGUNTA SOBRE EL CALENDARIO DE ACTUACIONES PREVISTO PARA LA CONEXIÓN FERROVIARIA ENTRE EL PUERTO DE TARRAGONA Y EL CORREDOR MEDITERRÁNEO.
(Núm. exp. 681/000448)
AUTOR: CASTEL FORT, LAURA (GPER)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente punto, una agrupación de cuatro preguntas de doña Laura Castel Fort. Las dos primeras versan sobre la intención del Ministerio de Fomento con respecto a la vía del tren abandonada a su paso por el municipio de La Nou de Gaià y las previsiones del ministerio en relación con el estado de la vía de ferrocarril abandonada en dicho municipio. Y las otras dos también tienen que ver con el tema ferroviario, en concreto con en el puerto de Tarragona y la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Señor secretario de Estado, espero tener un poco más de suerte esta vez porque la verdad es que no me ha aclarado nada ni me ha dado información nueva, y en seis meses ya es preocupante, más que nada porque ustedes están ejecutando obras y se supone que tiene que haber cierto movimiento en el tiempo.

Centrándome en las dos preguntas de La Nou de Gaià yo les pregunté sobre una vía abandonada dentro del término del municipio y ustedes me contestaron que pasa una línea de alta velocidad y una línea de vía única de ancho ibérico y que, por tanto, ninguna vía se encuentra abandonada. Pero, tras repararlo, creo que a lo mejor ha habido una confusión. He preparado unas fotocopias y marcando una línea se ve que está abandonada, por lo que no sé si la confusión se debe a que no está en el término municipal de La Nou de Gaià, cuestión que puedo admitir. Le he guardado estas fotografías para que vea que sí hay una línea abandonada. Es la antigua línea de tren Reus-Roda, que está en desuso desde 1992. Por lo tanto, sí que hay una línea abandonada que es víctima de la degradación y que está a la espera de que se concreten ciertos proyectos. De hecho, se está pidiendo que sea una vía verde que pueda ser transitada, etcétera. Desde el territorio nos piden agilizar esta cesión porque, al fin y al cabo, la vía es propiedad de ADIF, por lo que me gustaría que usted pusiera un poco de luz al respecto. Se lo agradecería, y luego le pasaré al señor secretario de Estado este documento donde viene especificado todo.

La siguiente pregunta es sobre la limitación temporal de velocidad en la red de ferrocarriles de Cataluña con indicación de las causas y las soluciones previstas, y en este caso lo cierto es que ustedes no me han contestado. Voy a darle unos datos que pueden ser la causa de estas limitaciones de velocidad. Por ejemplo, las cercanías de Tarragona se están haciendo con material 448, es decir, de media distancia y con puertas estrechas, por lo que no se cumple la Ley de prevención de riesgos. En cambio, los Civia de los Rodalies se van a Barcelona. En la R15 se mantiene material 470 de 1974, de cuando Franco todavía estaba vivo, y los 449 están en Gerona. A mí me encantaría que usted visitara, por ejemplo, la vía de Móra la Nova y de Tarragona Clasificación porque de verdad que es lamentable. Respecto a esto sí que me gustaría que indicara los puntos de limitación temporal y las causas y las soluciones previstas.

A la última pregunta tampoco me han contestado, así que espero que usted lo haga. Respecto al calendario previsto de las actuaciones referentes a la conexión ferroviaria entre el puerto de Tarragona y el corredor Mediterráneo, me gustaría saber si existe. Este tipo de conexiones ferroviarias pueden estar financiadas por la Unión Europea y seguramente los fondos están disponibles, pero si no se utilizan se

tendrá que renunciar a ellos y la verdad es que sería una pena teniendo en cuenta que forman parte del corredor Mediterráneo, del litoral. Agradecería información al respecto.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Castel.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Señoría, respecto a la pregunta relativa a la vía en desuso de la línea Reus-Roda de Barà, en el tramo Constanti-Roda de Barà, según me traslada el Administrador de Infraestructura Ferroviarias, no se ha recibido ninguna queja de los propietarios de las fincas colindantes a este tramo; tampoco lo han hecho los técnicos del Ayuntamiento de Nou de Gaià, que, como es lógico, lo harían en caso de detectar cualquier riesgo grave. No obstante, de entenderse que se está generando algún riesgo, se evaluará y se tomarán las medidas oportunas, tal y como se ha hecho en otros casos.

Respecto a las limitaciones temporales de velocidad, actualmente existen 78 LTV en los 1142 kilómetros de red de ancho ibérico que tiene Cataluña; limitaciones que se colocan una vez que se comprueba que el estado de la infraestructura no cumple con las condiciones ideales de circulación. Las causas pueden ser diversas, como el estado de la vía, desvíos, puentes, túneles, trincheras o zonas inundables. Y para asegurar un correcto estado de la infraestructura, las empresas dependientes del Ministerio de Fomento realizan las labores de mantenimiento preventivo y correctivo con la intención de minimizar este tipo de incidencias, si bien, en algunos casos y para reparar, es necesario realizar actuaciones de mayor envergadura que hacen preciso redactar los proyectos y licitar las obras correspondientes. Algunas de estas actuaciones ya se están ejecutando y en el resto se están redactando los proyectos para su licitación a corto plazo.

El nuevo Plan de inversiones para Cataluña, presentado la semana pasada por el ministro de Fomento, destina una inversión total en ferrocarriles de 2452 millones de euros para el período 2017-2020 y en él se contemplan las partidas necesarias para la supresión de las limitaciones temporales de velocidad en la red de Cataluña.

En cuanto a la conexión del puerto de Tarragona con el corredor mediterráneo, se incluye dentro de los proyectos de implantación del tercer carril entre Castellbisbal y Vilaseca, concretamente el tramo de Sant Vicenç de Calders-Vilaseca. Estas obras han estado suspendidas por incidencias contractuales, pero actualmente se está trabajando para que se puedan reiniciar lo antes posible. Las previsiones de finalización nos llevan al primer trimestre de 2019, aunque posteriormente será necesaria toda la fase de pruebas previa a la puesta en servicio. El proyecto contempla, tal y como se acordó con el puerto de Tarragona, implantar a corto plazo el ancho mixto en el acceso 3, puesto que es el que da acceso a las terminales de contenedores, en las que el puerto iba a disponer también de ancho estándar. Además, dentro del puerto de Tarragona se han finalizado las obras de electrificación del acceso ferroviario a las explanadas de ribera y están previstas en el plan de inversiones del puerto adaptaciones para implantar ancho internacional en el acceso al muelle de la química, incorporando los desvíos correspondientes a toda la red interior, con un presupuesto de 5 millones de euros.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, secretario de Estado.

Para el turno de réplica, tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Señor secretario de Estado, gracias. Yo le pediría, si es tan amable, que me hiciera llegar —entiendo que aquí usted no me va a dar una relación de los 78 puntos de limitación de velocidad— una lista con los puntos exactos de limitación —era la petición que hacía en la pregunta—, con las causas de cada una de ellas y las soluciones que se están implementando. Me basta con una relación sucinta.

Por otro lado, ha dicho que la conexión ferroviaria del puerto de Tarragona está parada por incidencias contractuales. Me gustaría, si puede, que ampliara esta respuesta.

Respecto a la línea Reus-Roda, entiendo —y usted quizá me lo corrobore— que si los propietarios y el ayuntamiento reciben una queja por parte de ADIF ustedes llevarán a cabo alguna actuación.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 91

3 de abril de 2017

Pág. 18

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

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

Señoría, tomo nota de la petición.

Como le he señalado, en relación con la línea Reus-Roda de Barà, en el tramo entre Constanti y Roda de Barà, si ADIF recibe alguna notificación de que se pueda estar generando algún riesgo, como decía, se evaluarán y se tomarán las medidas oportunas, tal y como se ha hecho en otros casos.

Y, en relación con el tramo entre Castellbisbal y Vilaseca, ha habido alguna dificultad técnica que se ha trasladado a los contratos administrativos y que estamos intentando resolver.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES PARA AUTORIZAR LA OBTENCIÓN DE ESPACIO SCHENGEN DEL PUERTO DEL MUNICIPIO DE PALAMÓS (GIRONA).

(Núm. exp. 681/000292)

AUTOR: PÉREZ ESTEVE, ELISENDA (GPER)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, de doña Elisenda Pérez Esteve, sobre las previsiones para autorizar la obtención de espacio Schengen del puerto del municipio de Palamós.

Tiene la palabra, senadora Elisenda Pérez.

La señora PÉREZ ESTEVE: Gracias.

Buenas tardes. La pregunta que le hicimos es la que ha leído el presidente y la respuesta fue la normativa, que el puerto es de la Generalitat y que para hacerse el espacio Schengen tiene que haber distintos expedientes con el informe favorable, en este caso, del Estado. No era la respuesta que esperábamos. Queríamos saber cómo estaba para poder hacer el espacio Schengen.

Hemos hablado también con la Generalitat y nos han explicado todas las inversiones que han hecho. La última inspección fue en febrero de 2017. Estamos pendientes del plan de protección para poder sacar adelante el espacio Schengen. Así que la pregunta es: ¿cómo creen ustedes que van a poder sacar adelante este espacio?

Gracias.

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

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

Señoría, como usted muy bien señala, la declaración del espacio Schengen requiere la propuesta de los titulares de los ministerios de Asuntos Exteriores y de Cooperación, de Hacienda y Función Pública y de Interior, previo informe favorable del órgano autonómico del que dependa el puerto, que, en este caso, es la Generalitat de Catalunya.

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

La señora PÉREZ ESTEVE: Gracias.

Esto lo sabemos. El problema es que necesitamos saber los requisitos para poder hacer, para que se dé este espacio. La Generalitat de Catalunya ya tiene todos los trámites hechos y estamos esperando a que el Ministerio del Interior nos acepte el plan de protección para que en el Estado se pueda dar. Sabemos que es titularidad de la Generalitat, pero esta ya está haciendo todos los trabajos, así que la pelota está en el tejado del Estado. Queremos saber cómo lo van a solucionar. Si no tiene la respuesta sobre los requisitos y cómo va el asunto, quizás nos los pueda mandar con posterioridad.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Para terminar, tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Como secretario de Estado adscrito al Ministerio de Fomento, me toca responder a muchísimas preguntas, pero en este caso es competencia de otros ministerios. Yo daré traslado de su pregunta a los otros departamentos, pero le ruego que realicen la gestión ante los departamentos ministeriales competentes. Entienda que yo ya doy de sí bastante con todas las preguntas que se refieren al ámbito específico de infraestructuras, transporte y vivienda, que son mi cometido.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

— PREGUNTA SOBRE LA SITUACIÓN DEL CONTRATO CON LA EMPRESA ASSIGNIA INFRAESTRUCTURAS, S.A. PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE MEJORA DE PUNTOS SINGULARES ENTRE LOS MUNICIPIOS DE LLINARS DEL VALLÈS (BARCELONA) Y RIELLS I VIABREA (GIRONA), MOTIVADO POR LAS OBRAS DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE MADRID, ZARAGOZA, BARCELONA Y LA FRONTERA FRANCESA.

(Núm. exp. 681/000298)

AUTORES: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER), Y AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

— PREGUNTA SOBRE LA FASE DE TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA EN QUE SE ENCUENTRAN LAS ALEGACIONES PRESENTADAS AL ESTUDIO INFORMATIVO Y DE IMPACTO AMBIENTAL DEL NUEVO TRAZADO DE LA CARRETERA NACIONAL N-260 ENTRE OLOT (GIRONA) Y EL ENLACE CON LA CARRETERA C-38, CON INDICACIÓN DEL PLAZO DE RESOLUCIÓN PREVISTO.

(Núm. exp. 681/000299)

AUTOR: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a las preguntas agrupadas de Jordi Martí Deulofeu. Una de ellas se refiere a la situación del contrato con la empresa Assignia Infraestructuras S.A. y la otra a las alegaciones presentadas al estudio informativo y de impacto ambiental del nuevo trazado de la carretera nacional N-260 entre Olot y el enlace con la carretera C-38.

Tiene la palabra don Jordi Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, presidente.

Empezaré mi intervención reiterando la sorpresa por las respuestas extemporáneas que, supongo, han recibido todos los grupos parlamentarios. A nadie obligan a formar parte del Gobierno del Estado español y, en todo caso, cuando uno accede al Gobierno del Estado español lo que tiene que hacer es asumir sus responsabilidades, lo que significa que se tiene que contestar en tiempo y forma; si no, es muy difícil hacer bien nuestra tarea como parlamentarios, que precisamente consiste, como oposición, en fiscalizar la acción del Gobierno. Además, hay que dar respuesta y hacer el retorno necesario al territorio, que es de donde salen estas demandas.

En este sentido, hemos formulado dos preguntas. Una guarda relación con unas obras en el municipio de Riells i Viabrea, en diferentes puntos de la línea Riells i Viabrea y Llinars del Vallès, y se ha respondido con un sucinto «aún no ha habido una nueva licitación de las obras». Y a la otra, que se refiere al estudio informativo de lo que se conoce como la variante de Olot, en la nacional N-260, se ha respondido también con un sucinto «está pendiente de aprobación definitiva».

Agradeceríamos un poco más de profundidad en la respuesta en lo que se refiere, como mínimo, a plazos y a la voluntad del Gobierno para dar solución a estos temas. Porque resulta que sus respuestas no nos dan ni tan siquiera una pequeña indicación de si el Gobierno tiene la intención de seguir con estas tramitaciones, lo cual sería muy sorprendente y diría muy poco del Gobierno actual.

Esperamos que estas respuestas sean un poco más generosas, me imagino que pensando en el bien de todo el mundo.

Muchas gracias.

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

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

Señoría, solicita información sobre la situación administrativa del contrato de obras adjudicado por ADIF a la empresa Assignia Infraestructuras, sociedad anónima, en febrero de 2013, para la mejora de los puntos singulares entre los municipios de Llinars del Vallès y Riells i Viabrea como consecuencia de las obras de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Como sabe, el proyecto trataba de resolver un paso inferior bajo las vías del AVE para el paso de vehículos, la remodelación de la avenida del Ferrocarril en lo que se refiere a las disfunciones en los sistemas de evacuación de aguas y la mejora del saneado de las rieras en el municipio en la zona próxima al ferrocarril.

En 2015 se empiezan a poner de manifiesto ciertos problemas en la ejecución del contrato que provocan retrasos en las actuaciones y el ayuntamiento traslada su preocupación a los técnicos responsables de ADIF. El propio presidente de la entidad informa al Ayuntamiento de Riells i Viabrea a finales de año de la solicitud de rescisión del contrato de la empresa adjudicataria, señalando que los servicios técnicos y jurídicos de ADIF la estaban analizando con el objeto de resolver cuanto antes la situación y adoptar todas las medidas necesarias. En estos momentos, efectivamente, el contrato referenciado se encuentra formalmente en trámite de resolución desde noviembre de 2016 y para ello se están dando los pasos establecidos por la normativa aplicable, entre los que se incluye la comprobación, medición y liquidación de la obra realmente ejecutada, así como la retirada por parte del contratista de maquinaria, equipos y materiales para dejar expeditas las obras e instalaciones. Actualmente, se están analizando los daños y perjuicios para incluirlos en el expediente de resolución, de forma que se podrán licitar las obras cuando el expediente se cierre totalmente.

Se interesa también, señoría, por la situación del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del nuevo trazado de la N-260 entre Olot y el enlace con la carretera C-38 y solicita que se tengan en cuenta los informes técnicos municipales de Olot y las alegaciones presentadas por la Federació Comarcal d'Esquerra Republicana de Catalunya de la Garrotxa. Como sabe, el estudio tenía un presupuesto estimado de 118 millones de euros y recogía fundamentalmente dos actuaciones: por un lado, la mejora del trazado de la N-260 desde el enlace con la autovía A-26 con el norte de Olot hacia Ripoll y, por otro, la conexión de la N-260 y la autovía A-26 desde el citado enlace de Olot norte hasta el enlace de Olot oeste de la variante de Olot, de la carretera C-37, proyectada por la Generalitat de Catalunya.

Tras analizar los casi 170 escritos y alegaciones presentados tanto por los organismos oficiales como por particulares, partidos políticos y asociaciones se ha constatado que es preciso profundizar en el análisis de alternativas para mejorar las soluciones propuestas. Para ello, parece conveniente separar ambas actuaciones, como han demandado los alegantes en la información pública, y estudiarlas de manera independiente, lo que, por otra parte, facilitará el impulso de aquello que esté más avanzado.

En el caso de la mejora del trazado de la N-260 desde el enlace norte de Olot con la A-26 hasta el enlace de la C-38 se considera también el hecho de no llevar a cabo variantes significativas en el trazado de la carretera actual, de manera que las actuaciones puedan ceñirse a mejoras puntuales. Y en cuanto a la variante de Olot, me consta que el secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento ha mantenido contactos el pasado mes de febrero con la Generalitat y el Ayuntamiento de Olot para intercambiar puntos de vista sobre los planteamientos técnicos y operativos de todas las partes.

Muchas gracias, presidente.

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

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, presidente.

Secretario de Estado, en primer lugar, le agradezco que, como mínimo, las respuestas esta vez han sido más profundas, aunque solo sea para decir que están realizando estudios para ver qué medidas más profundas deberían tomarse para solucionar estos problemas.

Sea como sea, me gustaría hacer constar que este senador ha pedido en diversas ocasiones reunirse con ADIF en relación con la primera de estas preguntas; que esto no ha sido posible durante meses, que nos han remitido a Renfe Operadora y que, en última instancia, nos han derivado a la Dirección General de Viajeros. Esto último me sorprende muchísimo, porque me parece que es no entender el problema del que

estamos hablando o considerar este tipo de obras como una incidencia en el trayecto, lo que me parece bastante lamentable.

Sea como sea, es cierto que ha habido cierta complicación en estas obras y que se trataba también de una cierta reurbanización. En este sentido, es justo reconocer que usted hoy aquí ha hecho un esfuerzo para dar un poco más de información de la que habíamos recibido por escrito. En cualquier caso, le agradecería que se pudiera confirmar que, aunque esté pendiente la licitación de las obras, se puedan incluir en los próximos Presupuestos Generales del Estado o que, como mínimo, se confirmara que van en este tenor. Sería interesante para todas las partes, sobre todo pensando en el Ayuntamiento de Riells i Viabrea, porque nosotros hacemos un trabajo que tiene mucho valor en el territorio y esto deberíamos tenerlo todos presente.

En lo que se refiere al estudio informativo de lo que se conoce como la *variant* de Olot alrededor de la N-260, aprovecho la ocasión para desearles que trabajen con entusiasmo para que se lleve a cabo la aprobación definitiva de este estudio informativo, que es lo que va a desencallar —me imagino— la posterior obra. Aunque es verdad que ha habido contactos con el territorio, hay ciertas dudas sobre el trazado que tienen que ver con el tramo de carretera que es competencia de la Generalitat de Catalunya y ahí se tienen que casar diferentes intereses; pero es necesario que, como mínimo, el Estado español haya hecho su trabajo con diligencia.

Muchas gracias.

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

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

Tengo poco que añadir. No puedo comentar nada sobre las gestiones, no conozco el tema. Insisto en que, cuando se alcance una solución satisfactoria entre todas las partes, se procederá a la aprobación definitiva del expediente de información pública y del estudio informativo, y esta es la etapa del proceso en la que estamos.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE EL ESTADO DE MANTENIMIENTO Y LAS DEFICIENCIAS DE LA ESTACIÓN DE TREN DEL MUNICIPIO DE VILAJUÏGA (GIRONA).

(Núm. exp. 681/000301)

AUTOR: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER)

— PREGUNTA SOBRE EL ESTADO DE MANTENIMIENTO, LAS INCIDENCIAS EN EL SERVICIO Y LAS DEFICIENCIAS QUE PRESENTA LA ESTACIÓN DE TREN DEL MUNICIPIO DE LLANÇÀ (GIRONA).

(Núm. exp. 681/000302)

AUTOR: MARTÍ DEULOFEU, JORDI (GPER)

El señor PRESIDENTE: Preguntas del senador Martí en relación con el mantenimiento y las deficiencias de dos estaciones de Girona, la de Llançà y la de Vilajuïga.

Tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, presidente. Gracias, secretario de Estado.

Este tipo de preguntas tiene mucho que ver con el mantenimiento general de las estaciones de tren de estos municipios, de Llançà y de Vilajuïga, los dos municipios de la comarca del Alt Empordà, de donde yo vengo. Para resumir y para hacerlo un poco fácil, la pregunta sería si se dispone de algún tipo de plan de mantenimiento periódico que no hiciera necesario este tipo de preguntas. Porque cuando un municipio llega a la conclusión de que tiene que dirigirse a ADIF o a Renfe para ver por qué no se realizan las tareas mínimas imprescindibles de mantenimiento en su estación —por qué no se vacían las papeleras, por qué no se corta la hierba, por qué recientemente se están clausurando las taquillas, por qué no están los lavabos abiertos, etcétera—, entendemos que alguna cosa está funcionando mal; es decir, que la actividad normal de la estación de tren es disfuncional.

Allí siempre falla la comunicación, porque siempre estamos hablando de hechos consumados: nunca se informa adecuadamente a los ayuntamientos, que al final es adonde la gente se dirige para expresar sus quejas. En este sentido, quizás sería mucho mejor para el Estado dar respuesta con un plan de mantenimiento periódico que se ejecute cada seis meses, cada año, cada tres meses, cada mes —en este sentido, cada mes, en este otro, cada tres meses—, y a lo mejor nos ahorraríamos todos este tipo de preguntas.

Muchas gracias.

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

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

Señoría, en primer lugar y sobre la estación ferroviaria de Vilajuïga, debo indicarle que es una estación de tráfico débil; el volumen de viajeros registrado en los últimos años está en torno a los 20 000 viajeros/año subidos y bajados, lo que viene a dar una media de unos 55 viajeros al día y, por lo tanto, hay un servicio que es intermitente entre las 0 y las 24 horas. Es un horario de apertura comercial a viajeros, que puede ser más reducido que el de paso o circulación de los trenes, permaneciendo cerradas las taquillas o el bar, por ejemplo, y se realizan las labores de mantenimiento de acuerdo con las necesidades del tráfico existente.

En cuanto a la iluminación, existen farolas en los andenes con una intensidad lumínica suficiente y la línea de gestión que se está llevando a cabo para la reposición de farolas es la adecuada. Los andenes que dan servicio a estas vías han sido recrecidos a 0,68 metros, con una longitud de 200 metros y la población dispone de una rampa adaptada para el acceso a los mismos y paso con pavimento de caucho para superficies de rodadura de paso de entrevías, por lo que se considera accesible. Por su parte, la zona habilitada para aparcamiento responde a las limitadas necesidades de demanda actuales.

En relación con la estación de Llançà, le informo de que se realizan también las operaciones necesarias de mantenimiento preventivo y correctivo que permitan dar una respuesta rápida a las posibles incidencias que puedan surgir y, además, dispone de un contrato permanente de limpieza que garantiza el estado de las instalaciones.

En cuanto al horario de estación, el vestíbulo de la estación permanece abierto al paso de la circulación de los trenes, con apertura y cierre de manera telemandada, o bien mediante el personal cuando se está dentro del horario establecido. Asimismo, hay que señalar que en el vestíbulo existe pantalla con información de trenes, un teléfono para atención personalizada para casos de incidencias, así como cámaras de seguridad. Respecto a los aseos públicos, en el horario donde no hay personal permanecen cerrados para evitar actos vandálicos y, dentro del horario con personal, se deben pedir las llaves por seguridad. No obstante, la cafetería situada en la misma estación dispone de aseos para su uso.

La estación dispone de un andén central que da servicio a las dos vías generales y que está recrecido a 0,68 metros a lo largo de los 160 metros. Dispone de dos pasos *strail* —llamamos pasos *strail* a estructuras de caucho antideslizante y desmontable, que permite el cruce de las vías en los casos en que no existe un paso inferior, lo que hace que los peatones puedan salvar la infraestructura a la hora de cruzar de un andén a otro; además, debido a las características del pavimento de caucho, es idóneo para el cruce de personas con algún tipo de dificultad motriz—: uno, en el extremo, lado de Barcelona y de fácil acceso, y otro enfrente del edificio de viajeros que, efectivamente, tiene una rampa pronunciada que afecta solamente a los trenes dirección Portbou, por lo que se procura que el estacionamiento de trenes no coincida con una puerta de subida o bajada de viajeros.

Por último, en cuanto a la mejora de la accesibilidad de la estación, creemos que está razonablemente resuelta, tal y como le acabo de describir, teniendo en cuenta que al ser una estación con menos de 750 viajeros/día no es aplicable estrictamente y en su totalidad lo que dispone el Real Decreto 1544/2007 sobre esta materia.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario.
Para el turno de réplica, tiene la palabra el señor Martí.

El señor MARTÍ DEULOFEU: Gracias, presidente. Gracias, secretario de Estado.

En relación con la estación de Llançà, no sé si usted sabe que hubo un accidente con resultado de muerte hace unos años, como consecuencia de electrocución con el cable de la catenaria. En la estación

de Llançà existen todavía a día de hoy diversos convoyes abandonados y quizá sería una buena acción retirarlos, por cuestión de seguridad.

Por otra parte, en mi primera exposición me he referido a un plan de mantenimiento periódico, pero, quizás, lo que deberían plantearse desde el Gobierno es si va a haber también un plan complementario de inversiones para mejorar estas estaciones. No deberíamos olvidar que este tipo de estaciones, aunque tengan muy poco volumen de pasajeros, ejercen una notable tarea de equilibrio territorial, sobre todo porque son transporte público, con lo cual cualquier inversión que se realice en estas estaciones mejora muchísimo el servicio. Entonces, no sé yo si es muy buena respuesta decir que como hay un bar en la estación, se pueden utilizar los lavabos del bar. No, no, quizá deberíamos tener lavabos propios y que los edificios de la estación estén abiertos en una franja horaria más amplia.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Martí.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

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

En cuanto al mantenimiento general de estaciones y prestación de servicio ferroviario, le aseguro, señoría, que Adif intenta hacer una gestión eficiente de los recursos disponibles y realiza enormes esfuerzos por mantener en todo momento las instalaciones en un estado satisfactorio para responder de manera proporcionada a las necesidades de la demanda.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) CON RESPECTO AL INICIO DE GESTIONES PARA QUE EL TREN DE ALTA VELOCIDAD DISPONGA DE UN PLAN DE AUTOPROTECCIÓN A SU PASO POR GIRONA.

(Núm. exp. 681/000304)

AUTOR: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

— PREGUNTA SOBRE SI LA ESTACIÓN DE ALTA VELOCIDAD DE GIRONA CUENTA CON UN PLAN DE AUTOPROTECCIÓN.

(Núm. exp. 681/000305)

AUTOR: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

— PREGUNTA SOBRE LAS CONTINGENCIAS O ACTUACIONES PREVISTAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO, O EN SU DEFECTO, EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF), EN CASO DE ACCIDENTE O INCIDENCIA FERROVIARIA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD A SU PASO POR LA CIUDAD DE GIRONA.

(Núm. exp. 681/000306)

AUTOR: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

— PREGUNTA SOBRE LAS CONTINGENCIAS O ACTUACIONES PREVISTAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO, O EN SU DEFECTO, EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF), EN CASO DE ACCIDENTE O INCIDENCIA FERROVIARIA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN LA ESTACIÓN DE GIRONA.

(Núm. exp. 681/000307)

AUTOR: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

— PREGUNTA SOBRE SI EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) DISPONE DE ALGÚN PROTOCOLO DE ACTUACIÓN CONJUNTA CON EL AYUNTAMIENTO DE GIRONA Y EL PARQUE DE BOMBEROS DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA EN GIRONA.

(Núm. exp. 681/000308)

AUTOR: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

- PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RAMPAS DE LAS QUE DISPONE LA INSTALACIÓN DE ALTA VELOCIDAD A SU PASO POR LA CIUDAD DE GIRONA PARA QUE LOS BOMBEROS Y SERVICIOS DE EMERGENCIA PUEDAN ACCEDER AL TÚNEL Y A LAS VÍAS EN CASO DE ACCIDENTE FERROVIARIO.

(Núm. exp. 681/000309)

AUTOR: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

- PREGUNTA SOBRE LA EXISTENCIA DE SALIDAS DE EMERGENCIA PARA LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN CASO DE ACCIDENTE, AVERÍA O CUALQUIER TIPO DE EVACUACIÓN FORZOSA EN LAS INSTALACIONES DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD A SU PASO POR GIRONA.

(Núm. exp. 681/000310)

AUTOR: AYATS I BARTRINA, JOAQUIM (GPER)

El señor PRESIDENTE: Las 7 preguntas agrupadas del senador Ayats fueron retiradas por escrito el día 31, posteriormente a que fuera convocada la comisión.

- PREGUNTA SOBRE LOS HECHOS QUE HAN MOTIVADO QUE EL GRADO DE EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS PROMOVIDAS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO, CORRESPONDIENTES AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA SU DESARROLLO DURANTE EL EJERCICIO DE 2015 EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA, HAYA SIDO SOLAMENTE DEL CINCUENTA Y NUEVE POR CIENTO.

(Núm. exp. 681/000410)

AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPMX)

- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO CON RESPECTO A LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA VARIANTE DE LA CARRETERA NACIONAL N-340 A SU PASO POR EL MUNICIPIO DE VALLIRANA (BARCELONA).

(Núm. exp. 681/000416)

AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Pregunta de don Josep Lluís Cleries, sobre los hechos que han motivado que el grado de ejecución de las inversiones de infraestructuras promovidas por la Administración del Estado, correspondientes al Ministerio de Fomento para su desarrollo durante el año 2015 en la Comunidad Autónoma de Cataluña, haya sido solamente del 59 %, que se sustanciará agrupada con otra pregunta del mismo senador, sobre las previsiones del ministerio en relación con la N-340 a su paso por Vallirana.

Tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Muchas gracias, presidente.

Señor secretario de Estado, en el año 1991, Vallirana ya hizo este logo: ¡Prou cues N-340! Basta ya de colas en la N-340 a su paso entre Cervelló y Vallirana, que se comunican a través de esta variante con la autopista A-2 o con la N-340, que también llega a Barcelona.

En el año 1991 se abrió el expediente y comenzó la campaña, pero fíjese en qué año nos encontramos —no relataré toda la historia, porque el presidente me ha dicho que utilice poco tiempo—. La variante se está haciendo ahora, pero a su ritmo. El 8 de octubre de 2013 la variante llevaba 800 días parada, entonces le hice una pregunta al presidente Rajoy y, hablando de Cataluña, le dije que qué pasaba con el túnel de Vallirana, que no se perforaba nunca y no se daban soluciones. Él dijo —lo de Cataluña no lo arregló ni lo arreglará—. Ya me cuidaré de la variante. Lo cierto es que después nos reunimos con la ministra Pastor y se reiniciaron las obras. Por tanto, esto lo reconozco.

El 15 de octubre de 2015 la ministra Pastor visitó las obras de la variante y en declaraciones a los periodistas —así consta en la prensa— dijo: En 2017 las obras estarán acabadas. El 23 de diciembre de 2016 usted contestó a una carta de la alcaldesa de Vallirana y no fue tan concreto, dijo en su carta que lo antes posible. Recientemente, el ministro de la Serna ha dicho que será en 2019. Por tanto, nos gustaría saber cuándo piensan acabarlo y, entretanto —tal y como le decía en la pregunta—, ¿se puede buscar alguna solución? Ya que los túneles están hechos, alguno podía servir para quitar todo el tráfico pesado en la carretera y hacer un paso provisional a baja velocidad, con el fin de impedir el tráfico de los cientos de camiones que pasan cada día por la N-340, que atraviesa todo el municipio de Vallirana.

¿Por qué se retrasan tanto las obras de Vallirana? Se retrasa como todas las de Cataluña, porque ustedes dicen: con un 16 % de la población del conjunto del Estado que tiene Cataluña, con casi un 20 % del producto interior bruto y un 26 % de las exportaciones, ustedes dedican a inversiones en Cataluña entre un 9 % y un 10 %. El señor Rajoy dijo el otro día en Barcelona que incluso alguna vicepresidenta o presidente de comunidad autónoma quiere imitar lo de Cataluña, pero 4200 millones en cuatro años son 1050 millones por año —estamos en las mismas de siempre: el 10 % más o menos de las inversiones, o menos si crecieran el conjunto de las inversiones en el Estado—.

Le haré las dos preguntas a la vez. ¿Cuándo se acabará la variante de Vallirana? Ustedes son Estado español, con distintos Gobiernos que han ido pasando, y desde 1991 en Cataluña hemos tenido tiempo de hacer incluso unos juegos olímpicos, pero la variante no se ha hecho. Por otro lado, ¿por qué dan ustedes una cifra de inversiones en Cataluña que después no se respeta?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Cleries.

Tiene palabra el secretario de Estado.

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

Señoría, la inversión del Grupo Fomento en Cataluña destinada en los presupuestos de 2012 a 2016 han sido 6500 millones de euros. Pero quiero aprovechar esta intervención para comentar la propuesta de inversión que ha realizado este Gobierno para Cataluña y que fue presentada por el presidente del Gobierno el pasado martes 28 de marzo. Se trata de una apuesta por las inversiones productivas, que son las que tienen un mayor retorno social y económico, y que en el caso concreto de Cataluña se van a materializar en 4375 millones de euros durante el cuatrienio 2017-2020. Y si sumamos los 2012 millones de euros correspondientes al nuevo plan de rodalíes para el periodo 2021-2025, el montante total de la inversión del Ministerio de Fomento en Cataluña se eleva hasta los 6387 millones de euros.

No se trata de ninguna declaración teórica de intenciones a futuro, sino de realidades tangibles de presente y de futuro inmediato, como el acceso ferroviario al aeropuerto del Prat, el nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona, el tramo Vandellòs-Tarragona, el nuevo plan de rodalíes, el enlace de Castellbisbal entre la A-2 y la AP-7, la autovía de conexión entre la ronda litoral y la C-32, el acceso de viario sur al puerto de Barcelona, la orbital de Barcelona entre Olesa y Viladecavalls o la variante de Vallirana.

Respecto de esta última, la variante de Vallirana, por la que pregunta su señoría, se trata de una actuación con un presupuesto de 167,4 millones de euros y una longitud de 3 kilómetros, de los que 1370 metros discurren en túnel. Esta obra tiene gran importancia y calado pues supone, como bien ha dicho, un trazado alternativo a la travesía de esta localidad del entorno metropolitano de Barcelona por la que transitan diariamente 20 000 vehículos al día, con los consiguientes problemas de congestión del tráfico que ello representa. Por lo tanto, para los usuarios de la N-340 supondrá una importante mejora en los tiempos de recorrido, ya que evitarán el paso por una travesía con limitación de velocidad, numerosas intersecciones y pasos de peatones —que sufren, efectivamente, frecuentes congestiones—, y para los vecinos de Vallirana un fuerte descenso del tráfico que actualmente soporta la localidad, con la consiguiente mejora de las molestias que ocasiona el tráfico y mejora de la seguridad vial.

El principal reto en la ejecución de las obras ha sido el túnel, que alberga el tramo compuesto de dos tubos, uno para cada sentido de circulación, lo que ha condicionado tanto los métodos constructivos empleados como el ritmo de desarrollo de las obras. Las obras fueron retomadas en noviembre de 2014 tras encontrarse paralizadas —como ha señalado— debido a los recortes presupuestarios del Gobierno socialista en el año 2010. Tras su reactivación, actualmente el ritmo de los trabajos de las obras es elevado y están en un grado de ejecución del 54 %.

En cuanto a la posibilidad por la que su señoría pregunta, relativa a la puesta en servicio de forma provisional de alguno de los tubos del túnel de forma previa a la conclusión de las obras, le puedo comentar que no está prevista la apertura al tráfico del túnel hasta que estén finalizadas las obras de la variante.

En cualquier caso, el compromiso del Gobierno es mantener el ritmo de ejecución de las obras con el propósito de poder poner en servicio la variante lo antes posible.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, secretario de Estado.

Tiene la palabra el senador Cleries.

El señor CLERIES I GONZÁLEZ: Gracias, señor presidente.

Veo que usted se queda en lo antes posible, no acaba de poner fecha, que sería importante para las personas que viven en Vallirana.

Agradezco que usted reconozca que hay congestión, que cada día hay cola y que circulan 20 000 vehículos o más, porque ha habido momentos de 30 000. El tráfico descendió un poco con la crisis porque la construcción bajó su actividad y con ello los camiones de la fábrica de cemento y de las canteras; era una situación en la que se producían muchos accidentes. Por tanto, le rogaría que hicieran un esfuerzo porque es una situación que causa un gran perjuicio en la calidad de vida del municipio por la contaminación que producen estos miles de coches que pasan por delante de las casas cada día y también por la contaminación acústica. Como he dicho, el expediente es de 1991, como usted bien sabe, y nos gustaría quitar ya los carteles que empezamos a poner en 1991.

Usted ha citado las inversiones que el señor Rajoy prometió el otro día en Barcelona. Pero fíjese: la liquidación de ADIF en 2015 pone de manifiesto que solamente ejecutó el 26,8 % de las obras presupuestadas —y hablo de 2015 porque es de cuando tengo las cifras exactas—; es decir, dan una cifra, pero después no se ejecuta. Otro ejemplo: el Plan de cercanías 2008-2015, de 4000 millones de euros, ocho años después solo se ha ejecutado el 13,5 %. Y otro ejemplo: como ustedes son tan constitucionalistas y el Estatut de Catalunya forma parte del bloque constitucional, este contiene una disposición adicional tercera por la que aún nos deben 4000 millones de euros, que están pendientes. Para ponerse al día —y después seguir invirtiendo—, sumando todo lo que hay pendiente, se necesitarían 10 000 millones de euros en Cataluña.

Y como ustedes siempre hablan de igualdad entre españoles —se lo oí decir al señor Rajoy ayer mismo—, la inversión per cápita del Estado en Cataluña en los últimos presupuestos era de 99,5 euros per cápita, mientras que la media estatal de inversión era de 163 euros per cápita. La igualdad para según qué cosas; debe de ser para pagar, aunque tenemos 16 000 millones de euros de déficit fiscal.

Por tanto, más que hacer promesas, en Cataluña queremos realidades. Pero la verdad es que, en estos momentos, la credibilidad del Gobierno de España en lo que hace referencia a inversiones en infraestructuras es muy baja, porque ustedes se lo han ganado a pulso.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Cleries.

Para terminar, tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Gómez-Pomar Rodríguez): Comenzando por la variante de Vallirana, conozco bien la zona, conozco la situación, después de la visita con la ministra Pastor he estado dos o tres veces más visitando las obras de Vallirana y créame que los recursos están y la obra va técnicamente a todo lo que puede dar de sí.

En relación con los recursos presupuestarios, podríamos hablar del FLA o de la doctrina del Constitucional sobre la disposición adicional, pero no voy a entrar yo en un debate tan prolijo como es el de los recursos. Solo quiero insistir en que verdaderamente hay un compromiso de inversión con Cataluña, he hecho mención a muchas de las obras que están en marcha en ferrocarriles y carreteras y, desde luego, no le quepa duda de que el compromiso del presidente se llevará a término.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LOS MOTIVOS DEL RETRASO EN LAS OBRAS DE EJECUCIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA, A SU PASO POR LA PROVINCIA DE ZAMORA.

(Núm. exp. 681/000443)

AUTOR: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)

— PREGUNTA SOBRE EL ESTADO ACTUAL DE LOS TRAMOS DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD COMPRENDIDOS ENTRE CERNADILLA, PEDRALBA DE LA PRADERÍA Y LUBIÁN (ZAMORA).

(Núm. exp. 681/000444)

AUTOR: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)

- PREGUNTA SOBRE EL ESTADO ACTUAL DE LOS TRAMOS DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA, CON INDICACIÓN DE LA FECHA PREVISTA PARA SU FINALIZACIÓN.
(Núm. exp. 681/000445)
AUTOR: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)
- PREGUNTA SOBRE SI LA DETENCIÓN DE LAS OBRAS DEL NUEVO INTERCAMBIADOR DE ANCHO EN PEDRALBA DE LA PRADERÍA (ZAMORA) ESTÁ RELACIONADA CON EL CUMPLIMIENTO DEL DÉFICIT Y SU RELACIÓN CON LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA.
(Núm. exp. 681/000446)
AUTOR: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta es de don José Ramón Arrieta Arrieta. Como en estos momentos no está en la sala porque está en otra ocupación y quedan todavía dos preguntas, si sus señorías no tienen inconveniente, pasamos a tratar las dos preguntas de don José Fernández Blanco. (*Asentimiento*).

Si llegase antes de terminar la sesión don José Ramón Arrieta, trataríamos su pregunta en último lugar.

En primer lugar, vamos a tratar las cuatro preguntas agrupadas, relativas a la alta velocidad a su paso por Zamora y al retraso de las obras de ejecución de la línea ferroviaria de alta velocidad en la Comunidad Autónoma de Galicia, las cuatro relativas al tema ferroviario.

Tiene la palabra, por tanto, don José Fernández.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Buenas tardes, señor presidente.

Señorías, señor secretario de Estado, efectivamente he agrupado cuatro preguntas en torno a una infraestructura importantísima para Zamora, para Sanabria, para Galicia y creo que para el país.

Para ponernos en antecedentes les diré que el 17 de diciembre de 2015 viajé a Zamora, cuando se puso en marcha el trazado de Olmedo (Valladolid)-Zamora. Se trata de un tramo de 106,9 kilómetros, en su mayor parte separado de la vía convencional y con una vía única de 70 kilómetros. Evidentemente, acorta los tiempos a Galicia desde Madrid, si funciona el intercambiador de Zamora —sobre el que también he hecho múltiples preguntas—. Sin duda, es una buena noticia que se acorten los tiempos entre Zamora y Madrid, de dos horas a hora y media; y además, otra buena noticia son los buenos números de explotación, como hemos visto en alguna de las preguntas que hemos realizado.

He citado el intercambiador de Zamora para situarnos ahora en el siguiente intercambiador, situado en Pedralba de la Pradería, en Sanabria, mi comarca, obra que se adjudicó la semana pasada y de ahí que mantenga la pregunta aunque, extemporáneamente, haya sido contestada por escrito. Este nuevo intercambiador permitirá utilizar 111 kilómetros más de vía única —que no es lo prometido— y ahorrará otra media hora, que es muy importante también, al utilizar conjuntamente la alta velocidad y la red de ancho convencional, siempre con trenes Alvia que, evidentemente, son los que circulan en estos momentos.

Cuando la ministra Pastor, el 25 de enero, en su visita al túnel de Puebla —la recordará perfectamente el señor secretario de Estado porque estaba presente—, decía que 2016 era el plazo de llegada a Pedralba, Sanabria, yo razonaba que era imposible. En este sentido, decía que faltaba mucha obra técnica en Zamora, subestaciones, balastro, montaje de vía, señalización de seguridad, etcétera. Además, la seguridad es otro tema sobre el que preguntaré al señor secretario de Estado, para saber si la línea va a seguir con la seguridad propia de las líneas convencionales, ASFA, o ya tiene previsto el ERTMS de alta velocidad en toda la línea. En cualquier caso, decía que faltaba la adjudicación del PAET estación de Sanabria, el túnel de Otero, el viaducto de Otero, el túnel de Puebla —en obras—, la salida del viaducto —parado—, y que todavía se estaban programando las expropiaciones del túnel de evacuación. Eso era lo que decía en 2016, cuando la señora ministra aseguraba que llegaría a finales de ese año la alta velocidad y yo afirmaba que era imposible, rebatiendo a la ministra.

Por otro lado, el señor ministro, en su comparecencia ante los medios, después de su entrevista con el presidente gallego, el 1 de febrero, dijo —y apareció en todos los titulares, tanto gallegos como zamoranos—, que el AVE a Sanabria se iba a retrasar dos años más y que entraría en servicio a finales de 2018. Cuando leí estos titulares me dije que parecía que alguien venía a poner un poco de cordura en los plazos de los que hablábamos; es decir, que pasábamos de 2016 a 2018. Además, el señor ministro añadió que la alta velocidad no llegaría a Galicia hasta el tercer trimestre de 2019.

En cualquier caso, mantengo la pregunta porque sigo sin tenerlo claro, ya que le aseguro que los mismos lugares que visitó la ministra a principios de 2016 los he visitado ayer, y las obras están prácticamente igual que entonces. Avanza lentamente algún túnel —el de Puebla, por ejemplo—, y el resto está casi todo parado, exceptuando la adjudicación del intercambiador de Pedralba, que está adjudicado desde el jueves 23, como ya he dicho. Pero, además, tiene fijado un plazo de trece meses para su construcción; por lo tanto, nos vamos a otro evidente retraso porque si el intercambiador está listo para finales de 2018, es evidente que hasta 2019 no estará ultimada la obra. Insisto en que se tienen que dar prisa, por el retraso en los plazos.

El señor ministro, respondió una pregunta oral del Grupo Socialista, en el Pleno del pasado día 21 de febrero, al que se remiten luego algunas contestaciones de las preguntas escritas, dice que estos son los plazos; pero es que no se ajustan, de verdad, a lo que mis ojos ven la zona, a la realidad de las obras. Por ello, hay cuestiones sobre las que vengo preguntando reiteradamente y que el ministro menciona, pero que no nos acaba de aclarar. Dice que algunos tramos presentan enormes dificultades técnicas, y yo pregunto ¿cuáles son esas enormes dificultades técnicas a las que se refiere el ministro? Y añade, además, que están asociadas a dificultades administrativas, y vuelvo a preguntar, ya con pesadez, ¿cuáles son esas dificultades administrativas? Las dificultades técnicas seguramente se definen en cinco tramos entre Zamora y Orense, tres gallegos y dos en la provincia de Zamora. Los gallegos, A Gudiña-Vilavella —he estado también allí— van a mejor ritmo que el resto de los tramos en lo que se refiere a las obras; pero los dos zamoranos, evidentemente, no estarán listos en 2018, o por lo menos, insisto, eso es lo que yo veo. Hay túneles tapiados, el viaducto de Otero está parado, y creo que lo que el señor ministro quiere decir es que esas dificultades técnicas son las mismas a las que se refirió la señora ministra en la visita que he citado de 2016. Así, las empresas solicitan reformas y eso conlleva modificaciones e incremento de contratos que hay que estudiar, pero es que llevamos dos años estudiando esas modificaciones, señor secretario de Estado.

El ministro aseguró que en febrero se podría confirmar la resolución definitiva de los tramos pendientes, pero ya ha pasado febrero y todavía estos cinco tramos siguen pendientes de la aprobación de los modificados, que no está en absoluto resuelto. Asimismo, está pendiente de adjudicar el PAET de la estación de Sanabria que, como bien sabe el señor secretario de Estado, es fundamental, desde mi punto de vista, tanto técnica como socialmente. Técnicamente lo es porque al construir esta primera fase de la línea de alta velocidad con una sola vía, estos PAET, estos puntos de adelantamiento y estacionamiento, cobran una especial relevancia para que los trenes se aparten o estacionen en caso de avería y para que haya evacuaciones, etcétera.

Por lo tanto, señor secretario de Estado, las cuatro preguntas se resumen en una: los motivos del retraso de las obras y la ejecución de la línea ferroviaria de alta velocidad a la Comunidad Autónoma de Galicia, a su paso por la provincia de Zamora.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Fernández.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

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

Señoría, como usted conoce, el AVE a Galicia es un proyecto absolutamente prioritario para el Gobierno, y ello se demuestra con el esfuerzo inversor que se está realizando en los últimos años.

En el período 2012-2016 se han realizado importantes avances y se ha ejecutado obra por un importe cercano a los 3000 millones de euros —3013 millones de euros, a febrero de 2017— multiplicando por seis el grado de ejecución anterior a 2012, alcanzado actualmente el 66 %. Esto permitió poner en servicio el tramo Olmedo-Zamora en diciembre de 2015 y, así, tras una inversión 750 millones de euros, Zamora quedó conectada a la red de alta velocidad, consiguiendo ahorros de tiempo de unos 30 minutos en la conexión de Galicia y Zamora con Madrid.

Señoría, en relación con su pregunta sobre el Estado de las obras, el año pasado atravesamos un período de Gobierno en funciones, con un impacto negativo para el cumplimiento de determinados compromisos y, lamentablemente, el AVE a Galicia no fue una excepción, por lo que ha tenido un decalaje en el tiempo equivalente a la duración de este período. Las obras siguen adelante, se continúa trabajando en el desbloqueo de los tramos clave en la conexión con la meseta, que estaban parados por problemas técnicos.

En los últimos meses se ha trabajado intensamente en desbloquear obras paralizadas por los modificados. Así, entre Zamora y Pedralba de la Pradería es donde las obras están más avanzadas. Entre Pedralba de la Pradería y Taboadela se encuentran los tramos de mayor complejidad técnica debido a

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 91

3 de abril de 2017

Pág. 29

la orografía y a la necesidad de construir numerosos túneles y viaductos. Las obras de plataforma que condicionan las obras de superestructura son el túnel de Padornelo, los viaductos de Teixeira, dentro del tramo Portocamba-Cerdedelo, y el de Pedregales, en el tramo Requejo-túnel de Padornelo.

Por último, entre Taboadela y Orense, sin menoscabo del compromiso de ejecución de la variante, acometeremos las actuaciones necesarias para que la alta velocidad pueda llegar a Galicia en el mismo período que en el tramo anterior.

Con todo esto, y cuando la línea esté operativa en su totalidad, se podrá viajar de Orense a Madrid en algo más de dos horas.

En cuanto a los tramos concretos por los que se interesa su señoría, el tramo Cernadilla-Pedralba es una obra de plataforma que actualmente está en ejecución; Pedralba-Lubián, las obras de plataforma se dividen en tres subtramos: Pedralba-túnel de Padornelo, que está en ejecución; el túnel de Padornelo-Lubián, que también está en ejecución; y el Requejo-túnel de Padornelo, que está en vías de reactivación.

Por tanto, la previsión es seguir impulsando este proyecto, absolutamente prioritario para el Gobierno, porque es imprescindible para mejorar la competitividad de Galicia, vertebrar el territorio y mejorar la calidad de vida de todas las personas que van a hacer uso de este tren de alta velocidad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Para réplica, tiene la palabra el senador Fernández Blanco.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Insisto en que tengo aquí todos los titulares de prensa de 2016, de la señora ministra, y son exactamente los mismos que usted está planteando ahora mismo. Por tanto, estamos prácticamente en el mismo lugar.

Además, le he hecho preguntas escritas, que también pasarán a orales, porque la clave está, por ejemplo, en el tramo Cernadilla-Pedralba de la Pradería, sobre el que he preguntado la fecha en que la empresa adjudicataria del tramo presentó los modificados; el estado del expediente; el estudio y la resolución ministerial; y la fecha en que el ministerio tiene previsto trasladar a las empresas la resolución de los modificados presentados en el citado tramo. Señor secretario de Estado, son preguntas que vengo haciendo reiteradamente de forma casi pesada, pero es que no contestan ni en cuanto a los modificados que las empresas presentan ni por qué los presentan ni cuáles son las razones técnicas por las que se aprueban o se dejan de aprobar. Y es evidente que eso va en detrimento de la obra, que alguien que la ve —como yo— piensa que no echa a andar. Le aseguro que si seguimos aquí, volveré a desear que tengamos suerte y en 2019 esté el PAET en Sanabria, estación incluida, y en 2021-2022 el tren esté en Galicia.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

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

Señoría, el compromiso del ministerio con la alta velocidad a Galicia, como he señalado, es firme y por ello se concreta en la voluntad del ministerio de agilizar todas las obras para que Galicia pueda estar conectada por alta velocidad con el resto de España, en el menor plazo posible.

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

— PREGUNTA SOBRE EL GRADO DE EJECUCIÓN DE LA PARTIDA CONSIGNADA EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2016 CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LICITAR LAS OBRAS DE LOS TRAMOS DE LA AUTOVÍA A-11 ENTRE ZAMORA Y PORTUGAL.

(Núm. exp. 681/000447)

AUTOR: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, también del senador Fernández Blanco, relativa a las obras de los tramos de la autovía A-11, entre Zamora y Portugal.

Tiene la palabra el senador Fernández Blanco.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Esta es otra infraestructura vital para la provincia de Zamora, que también es muy demandada y también sufre retrasos desde 2009.

Evidentemente, estoy hablando de la N-122, y su transformación en la A-11, con cuatro tramos: Ronda Norte de Zamora, Ricobayo-Fonfría, Fonfría-Alcañices y Alcañices-frontera.

Esta obra contaba en los Presupuestos Generales del Estado para 2016 con 150 000 euros adjudicados para los tres primeros tramos y el último tramo, Alcañices-frontera con Portugal, 1 300 000 euros. Insisto, el 23 de septiembre de 2015, el Partido Popular en el Senado presentó 2 enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para 2016, que fueron aprobadas. La primera enmienda consistía en añadir 466 310 euros, que se sumarían a 1 800 000 euros que estaban presupuestados y consignados en el propio presupuesto. En total contaríamos con 2 266 310 euros en los Presupuestos Generales del Estado para 2016 —como se dice en los presupuestos— para sacar adelante toda la tramitación administrativa.

El Grupo Parlamentario Popular dijo a los zamoranos, cuando se presentaron estas enmiendas, que se daban por satisfechos —era el gran titular— si a finales del año 2016 la obra estaba licitada.

Es curioso porque, además, en ese mismo ejercicio se aprobó una segunda enmienda, en la cual se consignaban 15 millones de euros para 2017, 22 millones de euros para 2018, y 33 millones de euros para 2019; en total, 70 millones de euros. En resumen, en los Presupuestos Generales del Estado para 2016 se consignaron casi 2 500 000 para estudios y proyectos en estos tramos que son fundamentales, insisto, Zamora-Alcañices-frontera con Portugal.

Evidentemente, se trata de una carretera que, desde el punto de vista administrativo, se remonta a 2009, cuando ya fueron adjudicados los proyectos, pero desde entonces no ha habido ni un solo avance. Es paradójico, además, que el único tramo de esta carretera N-122, la A-11, entre Zamora y Toro, se hizo en 2005. Desde entonces, nada más que palabras, palabras y palabras.

Se incluyó también en el PEIT, que debía estar ejecutado en 2020. Además, fíjense, el tramo entre Braganza y Oporto, que es la continuación de esta carretera, en la parte portuguesa, está hecho, se ha terminado con la apertura del túnel de Marão y, evidentemente, la crisis y los problemas económicos de Portugal creo que, como mínimo, han sido parecidos, si no mayores, que en España.

Como curiosidad política apuntaré que en 2011 se hizo una gran marcha internacional contra el Gobierno de Zapatero, defendiendo esta infraestructura, que luego no ha avanzado nada: es una vía de alta siniestralidad, llena de curvas, desniveles, con muchas salidas y entradas y, además, desde la apertura del túnel de Marão, los vehículos pesados son un absoluto riesgo.

Por otro lado, me gustaría analizar el siguiente titular, publicado el 25 de febrero de 2017: Fomento desbloquea la autovía a Portugal, con un coste previsto de 328 millones de euros. Pues bien, para desbloquear algo tiene que haber algo bloqueado. ¿Quiere esto decir que la ministra anterior tenía bloqueado este proyecto y que ahora este nuevo equipo lo va a desbloquear?

Además, surgen otras preguntas porque la noticia añade: El ministerio va a sacar a información pública el estudio de impacto ambiental de una vía de 71,4 kilómetros. Pero, ¿y lo contemplado para proyectos en anteriores presupuestos, como lo consignado en el presupuesto para 2016, que le he dicho que se aprobó vía enmiendas del Partido Popular? ¿Quién ha bloqueado este proyecto?

Si ahora hablamos de un presupuesto estimado de 328 millones, todavía surgen más preguntas: ¿Los veremos en los próximos Presupuestos Generales del Estado? Eso sí que no son palabras, son hechos; es decir, 328 millones de euros para esta autovía.

Por lo tanto, insisto, señor secretario de Estado, la conversión de la N-122 de Zamora-Portugal es de extrema necesidad por múltiples razones: por el tránsito de vehículos y porque pasa por poblaciones. En este sentido, el alcalde de Alcañices declaró no hace mucho que la villa no puede soportar y asimilar el paso de tanto tráfico pesado por la calle y eje principal de la localidad.

Por lo tanto, mi pregunta es: ¿Cuándo será realidad esta infraestructura fundamental para Zamora? ¿Está incluida esta obra en los Presupuestos Generales del Estado para 2018?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

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

Señoría, la autovía del Duero, la A-11, con un total de 353 kilómetros de longitud, constituye un importante eje vertebrador de gran capacidad en la cuenca del Duero, desde la provincia de Soria hasta la

conexión con Zamora y el norte de Portugal. Es una vía de gran capacidad, cuya ejecución supondrá una inversión estimada de 1547 millones de euros y será, además, un gran eje este-oeste, que una vez finalizado vertebrará la Comunidad Autónoma de Castilla y León, además de canalizar el tráfico que recorre la meseta norte en dicha dirección. Se trata, por tanto, de una infraestructura viaria cuyo impulso es prioritario para el Ministerio de Fomento.

En este sentido, en la provincia de Burgos, en marzo de 2015, se puso en servicio la variante de Aranda de Duero, en la que desde 2012 hemos invertido más de 43 millones de euros, cerca del 65 % de presupuesto de la obra. En julio de 2015, una vez resueltos con las empresas adjudicatarias los problemas de ejecución y desarrollo de las obras, las hemos reiniciado en los tramos de la autovía A-11 en Soria, entre Langa de Duero y La Mallona, en la provincia de Burgos; actuación que al llegar al Gobierno nos encontramos paralizada desde mayo de 2010. Para ello, se han dotado presupuestariamente las obras, con el objetivo de que no pare su ejecución hasta su conclusión final. En este sentido, desde que se reactivaron las obras en 2015 hemos invertido en estos tramos 40 millones de euros.

Entre Castrillo de la Vega, en Burgos, y Quintanilla de Arriba, en Valladolid, en estos momentos estamos llevando a cabo la tramitación ambiental de los proyectos de construcción que se están redactando; adicionalmente, en abril de 2014, se aprobó el estudio informativo del tramo Quintanilla de Arriba-Tudela de Duero, con la alternativa del trazado por el norte, cuyos proyectos estamos redactando. Los proyectos de trazado han sido aprobados provisionalmente en junio de 2016 y los hemos sometido a información pública y expropiaciones en octubre.

Por último, en la provincia de Zamora, la autovía A-11 se encuentra en servicio entre Tordesillas y Zamora; y entre Zamora y la frontera de Portugal hay cuatro tramos que se encuentran en fase de redacción de proyecto. Estos cuatro tramos tienen una longitud total de 119 kilómetros y su ejecución supondrá una inversión estimada en 492 millones de euros. Actualmente, se está avanzando en la tramitación ambiental de los proyectos correspondientes, necesaria para poder proceder a su aprobación definitiva. En este sentido, el pasado mes de febrero, el Ministerio de Fomento aprobó provisionalmente el documento de actualización del procedimiento de evaluación ambiental de la autovía A-11 en el tramo Zamora-frontera portuguesa, para su sometimiento al trámite de información pública, y que incluye el estudio de impacto ambiental de los cuatro proyectos en fase de redacción. Una vez superado el trámite de información pública y la tramitación ambiental de los proyectos se procederá a su aprobación definitiva y a la licitación de las obras correspondientes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Tiene la palabra el señor Fernández Blanco.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Gracias, señor presidente.

Señoría, trasladaré a los ciudadanos de Burgos y de Soria todas las inversiones a las que se ha referido que, evidentemente, están muy bien y que forman parte de todo lo que hay que hacer: las carreteras, las autovías y las líneas de AVE. Siempre digo que todos estos proyectos no pertenecen más que a los ciudadanos porque a veces unos Gobiernos los inician, otros los acaban, e incluso en ocasiones el que lo inicia lo tiene que reiniciar para acabarlo, etcétera. Las infraestructuras son de los ciudadanos.

En cualquier caso, le he preguntado por lo que se ha gastado en 2016. Se presentaron dos enmiendas muy específicas a los Presupuestos Generales del Estado que sumaban 2 266 310 euros, para llevar a cabo estos proyectos, que ahora anuncia el ministerio que se pondrán en marcha este año. Es que no lo entiendo; volvemos a perder dos años más, volvemos otra vez a las palabras, palabras, palabras, pero, evidentemente, faltan los hechos.

Muchas gracias, señor secretario de Estado.

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

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

Como ya he señalado, estamos avanzando en la tramitación ambiental de los proyectos de los cuatro tramos pendientes de ejecución en la provincia de Zamora, y una vez concluida esta tramitación ambiental, procederemos a la aprobación de los proyectos constructivos y a la licitación de las obras.

Gracias.

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

- PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO ESTÁ DISPUESTO A TRANSFERIR AL GOBIERNO VASCO LA GESTIÓN DEL SERVICIO DE CERCANÍAS FERROVIARIAS ENTRE LAS ESTACIONES DE IRUN Y BRINKOLA (LEGAZPI), SOLICITADA POR LAS JUNTAS GENERALES DE GIPUZKOA.
(Núm. exp. 681/000432)
AUTOR: ARRIETA ARRIETA, JOSÉ RAMÓN (GPPOD)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la última pregunta, de don José Ramón Arrieta, relativa a si el Gobierno está dispuesto a transferir al Gobierno Vasco la gestión del servicio de cercanías entre Irún y Brinkola.

Tiene la palabra el senador Arrieta.

El señor ARRIETA ARRIETA: Gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, esta fue una pregunta escrita del 5 de octubre de 2016, a la que se contestó el 6 de marzo de 2017, pero que ahora volvemos a formular en esta comisión para aclarar algunos conceptos. En ella se hacía referencia a que en la sesión plenaria del 4 de noviembre de 2015, las Juntas Generales de Gipuzkoa solicitaron al Gobierno, por unanimidad, la transferencia del servicio ferroviario Irun-Brinkola al Gobierno vasco. En este sentido, la respuesta que amablemente nos envió el Gobierno señalaba que en el caso de que existiera esa petición, se tomaría en consideración, y esa es una respuesta que nos ha suscitado dudas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

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

Señoría, se refiere usted a la transferencia del servicio de cercanías ferroviarias entre las estaciones de Irún y Brinkola, solicitada por las Juntas Generales de Guipúzcoa.

Como usted sabe, llevamos ya unos años inmersos en una reordenación completa del transporte por ferrocarril de competencia estatal, como consecuencia a su vez de las sucesivas reformas promovidas por la Unión Europea a través de los correspondientes paquetes ferroviarios. Es este un sector en el que la Comisión se ha mostrado especialmente activa desde hace más de dos décadas, guiada por el objetivo último de impulsar el desarrollo de un ferrocarril eficiente y competitivo dentro del mercado único y convertirlo en un modo de transporte fundamental para la integración de las economías europeas.

En el caso español, recientemente se ha publicado la Ley 38/2015, del sector ferroviario. Esta nueva ley incorpora al ordenamiento español las normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, que no solo refunda y simplifica en un texto único las directivas integrantes del primer paquete, sino que también modifica bastantes preceptos anteriores e introduce nuevas disposiciones para recoger los últimos requerimientos comunitarios.

Mientras se sientan las bases que facilitan la apertura gradual del mercado en este modo de transporte y la aparición en él de nuevos operadores, se incorporan, entre otras muchas cuestiones, las relativas a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. Este régimen legal se apoya en tres pilares: en primer lugar, separación orgánica y funcional de las actividades del administrador de infraestructuras y de la explotación de los servicios de transporte, que ha conducido a la segregación institucional de las áreas de gestión de infraestructura y de operación del transporte, la creación de entidades públicas empresariales, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y Renfe Operadora; en segundo lugar, un proceso de liberalización progresiva del transporte ferroviario con aperturas sucesivas a la competencia, del transporte de mercancías inicialmente, del internacional de viajeros a continuación y, recientemente, la iniciada del transporte interior de viajeros; y, en tercer lugar, la creación del órgano regulador, el Comité de Regulación Ferroviaria, al que se encomendaron funciones de supervisión y resolución de conflictos entre el administrador de infraestructuras y los operadores del mercado ferroviario, o de estos entre sí, para garantizar el correcto funcionamiento general del sistema.

Le refiero todas estas cuestiones, señoría, porque interesa tener en cuenta el carácter global y estratégico que tienen todas estas reformas acometidas durante los últimos años. En el ámbito interno, otro de los elementos significativos que hay que señalar es el cumplimiento de la Sentencia 245/2012, de 18 de diciembre de 2012, del Tribunal Constitucional, en relación con la determinación de las líneas integrantes de la red ferroviaria de interés general, que dio lugar finalmente a la aprobación de la Orden FOM 710/2015, de 30 de enero, por la que se aprueba el catálogo de las referidas líneas. Se trata de una cuestión controvertida en la que ambas administraciones, Gobierno vasco y Gobierno de España, han mantenido diferencias de criterio en la aplicación de la ley por lo que respecta a las líneas que atraviesan el territorio autonómico y para cuya interpretación ha intervenido, como he dicho, el Tribunal Constitucional.

Tras la publicación de la orden ministerial, el Gobierno vasco presentó una cuestión de inconstitucionalidad, en la que se recurrió el catálogo de la red ferroviaria de interés general del Estado, aprobado por el Ministerio de Fomento en 2015, considerando que una serie de líneas o tramos incluidos en el catálogo deberían ser de competencia autonómica. El Tribunal Constitucional resolvió el pasado 23 de junio de 2016 este conflicto, estimando que deben ser excluidas de la red estatal las líneas de ancho métrico, Ariz-Basurto hospital y Lutzana-Barakaldo a Irauregi; y desestimando el resto de peticiones.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Tiene la palabra el senador Arrieta.

El señor ARRIETA ARRIETA: Gracias, señor presidente.

Señor secretario, ha sido muy explícito, por lo que leeré el *Diario de Sesiones*.

La respuesta anterior que mencioné indicaba que si se producía una petición formal de transferencia, ésta sería analizada en los términos previstos en el marco competencial existente.

Lo que pasa es que luego se une el acuerdo del que habla usted de 23 de junio de 2016, que ya está resuelto desfavorablemente. En mi pregunta ponía yo en duda la interpretación que hacía de su escrito, que realmente hubiera existido una petición formal de negociar con ustedes a este respecto.

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

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

Fomento siempre está abierto al diálogo sobre esta y otras cuestiones, tanto con el Gobierno vasco como con el resto de las instituciones vascas. No obstante hay que estar a lo dispuesto en la Constitución y en la legislación sectorial vigente, en la Ley 38/2015, del sector ferroviario, que establece los criterios para incluir una determinada línea en la red ferroviaria de interés general del Estado.

Creemos que las líneas de ancho convencional del País Vasco soportan trayectos de conexión actuales o futuros con instalaciones de interés general y conviven con líneas de largo recorrido, lo que aconseja analizar esta cuestión con el oportuno detenimiento con el fin de no segmentar o impedir el funcionamiento eficaz del sistema ferroviario.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias al señor secretario de Estado, don Julio Gómez-Pomar, por estar con nosotros esta tarde respondiendo a las preguntas que se formulan al Gobierno.
Se levanta la sesión.

Eran las diecinueve horas y cinco minutos.