

CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ MARÍA BECANA SANAHUJA

celebrada el jueves, 5 de marzo de 2009

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Páginas</u>
Debate y votación de las siguientes mociones:	2
— Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, por la que se insta al Gobierno a suscribir con la Generalitat Valenciana un protocolo de colaboración para la modernización de la red ferroviaria de la Comunitat Valenciana y a ejecutar con la máxima prioridad las actuaciones propuestas por la Generalitat. (Número de expediente 661/000027).	2
— Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en materia de infraestructura viaria en la comarca del Maresme, en la provincia de Barcelona. (Número de expediente 661/000093).	3
— Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, por la que se insta al Gobierno a aprobar el estudio informativo del tramo de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Castejón y Logroño (La Rioja) y su posterior ejecución. (Número de expediente 661/000100).	6
— Del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a celebrar un convenio de colaboración con la Junta de Castilla y León para proceder al cierre de la actual carretera SG-20 entre el punto de interconexión de ésta con la carretera N-110 y la CL-605 a través de una carretera de doble vía. (Número de expediente 661/000136).	9

Páginas

— **Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, por la que se insta al Gobierno a la creación de un Registro Nacional para radiobalizas de uso personal (PLBs) para el Programa Cospas-Sarsat de localización de emergencias aeronáuticas, marítimas y terrestres. (Número de expediente 661/000139).** 13

— **Del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés, por la que se insta al Gobierno a la adopción de diversas medidas que faciliten la adquisición de abonos para los trayectos ferroviarios de media distancia. (Número de expediente 661/000195).** 14

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

El señor PRESIDENTE: Se abre la sesión.

Buenos días, señorías, damos comienzo a la Comisión de Fomento.

Son varios los portavoces que han mostrado su interés en agilizar la comisión para poder acabar antes de la celebración del acto previsto para las doce y media. Por lo tanto, y como solemos hacer al inicio de las comisiones en las que hay prevista una votación, vamos a fijar la hora de la misma a las doce del mediodía.

Antes de comenzar con el orden del día, quisiera comunicar a las señoras y señores senadores que se han repartido las actas de las sesiones correspondientes a las comisiones celebradas los días 18 y 27 de noviembre de 2008 y 19 de febrero de 2009. En este sentido, si tienen alguna observación que hacer, les pediría que la formulen y, si no, las daríamos por aprobadas. *(La señora Candini i Puig pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Senadora Candini.

La señora CANDINI I PUIG: Señor presidente, solo quería aclarar una cuestión.

Entiendo que el *Diario de Sesiones* reflejará todas nuestras intervenciones, lo digo porque he visto que el acta de la sesión del 19 de febrero es especialmente esquemática.

El señor PRESIDENTE: Me apunta el letrado que el objeto de las actas es dejar constancia de cómo se ha desarrollado la sesión, mientras que el contenido estricto de las intervenciones queda reflejado en el *Diario de Sesiones*.

Hecha esta aclaración, ¿hay alguna otra observación? *(Pausa.)*

Damos por aprobadas entonces las actas de las sesiones correspondientes al 18 de noviembre de 2008, al 27 de noviembre de 2008 y al 19 de febrero de 2009.

DEBATE Y VOTACIÓN DE LAS SIGUIENTES MOCIONES:

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A SUSCRIBIR CON LA GENERALITAT VALENCIANA UN PROTOCOLO DE COLABORACIÓN PARA LA MODERNIZACIÓN DE LA RED**

FERROVIARIA DE LA COMUNITAT VALENCIANA Y A EJECUTAR CON LA MÁXIMA PRIORIDAD LAS ACTUACIONES PROPUESTAS POR LA GENERALITAT (Número de expediente 661/000027).

El señor PRESIDENTE: Continuando con el orden del día, damos comienzo a la sesión con el debate de la moción presentada por el Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a suscribir con la Generalitat Valenciana un protocolo de colaboración para la modernización de la red ferroviaria de la Comunidad Valenciana, y a ejecutar con la máxima prioridad las actuaciones propuestas por la Generalitat.

A esta moción se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor ORTIZ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, es una moción que lleva mucho tiempo presentada y posiblemente hayan ocurrido otros hechos que tengamos que corregir. Sé que hay una enmienda presentada —a mí no me ha dado tiempo de analizarla—, pero como tenemos establecido el orden de votación a partir de las doce del mediodía, tendremos tiempo de estudiarla, negociarla y posiblemente llegar a un acuerdo, que sería lo deseable por todos los grupos parlamentarios.

Esta moción se presenta de acuerdo con el contenido del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, que en su artículo 49 determina que la Generalitat tiene competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, puertos y aeropuertos. Es más, es de sobra conocida y muy comentada la cláusula Camps, que determina el derecho de todos los valencianos a asumir las competencias que hayan asumido otras comunidades después de la entrada en vigor del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana.

Por esto entendemos que el Gobierno de España debe transferir las competencias sobre las líneas de cercanías a la Generalitat Valenciana, al amparo de lo que establece el artículo 148.5 de la Constitución Española y otorgar dos nuevos tipos de competencias que tendrán que estar dotadas de las correspondientes partidas presupuestarias. Estos dos tipos de competencias a transferir son las líneas ferroviarias que discurren exclusivamente en territorio de la

Comunidad Valenciana, el cual deberá consolidarse en la presente legislatura, y, en el segundo caso, el de los servicios de transportes que discurren íntegramente por la Comunidad Valenciana y que engloban proximidad y servicios de media distancia —lo que denominamos antiguos servicios regionales—.

Los ferrocarriles de cercanías que gestiona el Estado a través de la empresa Renfe Operadora son un medio de desplazamiento fundamental para los ciudadanos de esta comunidad, especialmente para los que residen, trabajan o estudian en sus áreas metropolitanas. Sin embargo, la existencia de importantes déficits en infraestructuras y servicios hace necesario adoptar con urgencia medidas que permitan ampliar y modernizar la oferta para satisfacer la demanda creciente de una sociedad como la valenciana que, con casi 5 millones de habitantes, en el último año ha registrado el mayor crecimiento de la población en España.

El impulso al proceso de transferencia no solo procede del cumplimiento del estatuto de autonomía, sino del deseo de dotar a las grandes metrópolis de Valencia de un sistema integrado y moderno de transporte público y de alta capacidad y calidad bajo una única autoridad organizadora del transporte muy semejante a las que existen en las áreas metropolitanas punteras en el resto de Europa.

En ese sentido, entendemos que el tremendo papel de creación de la red de transporte público de calidad —Metrovalencia, como lo denominamos en Valencia; en Alicante, Tram y en Castellón el TVRCas—, debe estar acompañado por un esfuerzo parecido del Estado, que incluya concretar la cesión del Cercanías y dotarla de una infraestructura suficiente para asumir los grandes retos que hasta ahora le va a tocar ejercer a la red en los próximos diez años.

Por lo tanto, la Generalitat Valenciana está dispuesta a negociar —y de hecho ya se está negociando— un acuerdo de colaboración con el Ministerio de Fomento —del que, como decía antes, ya ha empezado a hablarse— que todavía no se ha concretado. Por lo tanto, esta moción se presenta para que la Cámara se pronuncie e inste al Gobierno para que suscriba con la Generalitat Valenciana ese protocolo que venimos exigiendo y, a la vista de la enmienda presentada, nos pronunciaremos un momento antes de la votación.

Por consiguiente, señor presidente, doy por concluida la defensa de la moción.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Ortiz.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Quintana.

El señor QUINTANA VIAR: Muchas gracias, señor presidente.

También en un tono positivo, tal y como ha empleado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, intervengo para manifestar que es evidente la aproximación, la cercanía a un acuerdo —parece ser que en el mes de enero de este año se ha trasladado el último protocolo para su firma— y, en este sentido, nos parece importante presentar una enmienda de sustitución de los tres puntos.

¿Por qué? Lo explicaba muy bien el portavoz del Grupo Parlamentario Popular: desde el mes de noviembre hasta la actualidad se han producido unos cambios importantes —que lógicamente es el último borrador entregado por la Generalitat Valenciana al Ministerio de Fomento—, en donde se recogen —y es lo que nosotros queremos apuntar— que se establezca para ese convenio el menor plazo posible, ya que en el punto establecido por el Grupo Parlamentario Popular se plantean algunas cuestiones que ya se han modificado, y de ahí la conveniencia de esta enmienda de sustitución.

En cuanto a lo que se refiere a las competencias, coincidimos en que hay que respetar los estatutos —y nuestra enmienda también lo plantea—, pero entendemos que hay que hacer algunas modificaciones en la ley para que en este momento no se establezca ninguna ilegalidad, y queremos transmitir al Grupo Parlamentario Popular y, en este caso, a la Generalitat Valenciana, que sí existe esa voluntad, lo mismo que la hay en cumplir los estatutos de otras comunidades autónomas que así lo han establecido.

Por último, en cuanto a lo de la incorporación, hemos presentado una enmienda muy parecida a la que ellos han planteado, porque ya hemos iniciado esa colaboración en algunos tramos existentes de Cercanías con el Metro de Valencia y, en ese sentido, queremos que se siga avanzando en los sistemas de coordinación —que ya existen en algunos tramos del área metropolitana de la Comunidad Valenciana— y, en definitiva, seguir los contactos que se han iniciado con Renfe Operadora y con la entidad de transporte metropolitano.

Por lo tanto, un poco en la línea que hemos comentado, estamos en una buena dirección para que se pueda configurar un acuerdo que sea beneficioso para ambas partes, tanto para la Generalitat Valenciana como para el Ministerio de Fomento y para los ciudadanos de la Comunidad Valenciana que, al fin y al cabo, son lo más importante.

Esa es nuestra posición y nuestra propuesta al Grupo Parlamentario Popular.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Abrimos un turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa.*)

¿Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos? (*Pausa.*)

¿Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés? (*Pausa.*)

Por lo tanto, damos por debatida la moción número 661/000027.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN EN EL SENADO DE CONVERGÈNCIA I UNIÓ, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA VIARIA EN LA COMARCA DEL MARESME, EN LA PROVINCIA DE BARCELONA (Número de expediente 661/000093).

El señor PRESIDENTE: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la moción por la que se insta al

Gobierno a la adopción de determinadas medidas en materia de infraestructura viaria en la comarca del Maresme, en la provincia de Barcelona, número 661/000093, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de *Convergència i Unió*. A esta moción se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra su portavoz, la senadora Candini.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señor presidente. Buenos días.

El reciente acuerdo firmado entre el Ministerio de Fomento y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya para el traspaso a la Generalitat de la actual carretera N-II a su paso por la comarca del Maresme y la dotación de 400 millones de euros para la construcción de una nueva infraestructura de doble vía paralela a la autopista C-32 entre Montgat y Tordera ha puesto sobre la mesa la necesidad de definir claramente cuáles son los criterios y actuaciones necesarias para facilitar la movilidad de los ciudadanos del Maresme.

En este sentido, en los últimos años el conjunto de fuerzas políticas de la comarca del Maresme han aprobado numerosas iniciativas sobre la movilidad y las infraestructuras comarcales. El acuerdo para el traspaso de la N-II cumple con una parte de las demandas realizadas, ya que va a permitir iniciar la pacífica acción de la nacional para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de estos municipios. Aun así, todavía quedan temas pendientes de solución. En el municipio de Caldes d'Estrac existe una opinión unánime, tanto por parte de los ciudadanos como de todos los grupos políticos municipales sobre el significado del término «pacificar» el tráfico rodado de la nacional II a su paso por el término municipal. En esta población es indudable la necesidad de suprimir el paso elevado de la carretera N-II que desde los años sesenta sobrevuela las viviendas del núcleo urbano como una muestra vergonzosa de las prioridades que antes regían las decisiones de los gobiernos no democráticos, que olvidaban la voluntad y el bienestar de los ciudadanos para guiarse por los criterios economicistas y de clara agresión al medio ambiente.

La construcción de nuevas infraestructuras en el acuerdo de traspaso de la N-II por el Maresme a la Generalitat hace imposible la aparición de alternativas aprovechando trazados de carreteras existentes que sean técnica, económica y socialmente viables.

Por todo ello, este grupo parlamentario presenta esta moción relativa al derribo del viaducto de la N-II a su paso por el municipio de Caldes d'Estrac y en la gratuidad de la autopista para los residentes en la comarca del Maresme. El Senado insta al Gobierno a que en el acuerdo de transferencia de la N-II, a su paso por la comarca del Maresme, se contemple de forma preferente y prioritario el derribo del viaducto de la N-II a su paso por este municipio mediante la previsión de una dotación económica que lo haga posible. Y el segundo punto es establecer los meca-

nismos necesarios para garantizar la gratuidad de los peajes de la C-32 para las personas residentes en la comarca del Maresme.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Candini.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Buenos días.

En esta moción propone *Convergència* que se lleven a cabo una serie de actuaciones concretas en el tramo de la N-II, que va a ser traspasado a la Generalitat catalana, y en el punto 2 la gratuidad de los peajes en la autovía autonómica C-32. Nosotros explicamos que el Ministerio de Fomento y el Departamento de la Generalitat de Política Territorial y Obras Públicas han firmado un protocolo de colaboración por el cual un tramo de unos 50 kilómetros, con vocación urbana y comarcal, va a ser transferido a la Generalitat. En ese mismo acuerdo, el Estado transfiere también 400 millones de euros para que se lleven a cabo las medidas que se estimen oportunas para mejorar esos viales como la construcción de una nueva vía, etcétera, y al mismo tiempo el ministerio se compromete a continuar la red de carreteras del Estado construyendo una nueva vía, para garantizar la conectividad de las comarcas de la comunidad catalana y del Estado.

Estamos ante actuaciones de transferencia de una carretera, que era de titularidad del Estado y que pasa a ser de la comunidad catalana, a la que se le transfiere el dinero para hacer las actuaciones. Por consiguiente, nosotros presentamos, por lo que respecta al punto 1, una enmienda por la que consideramos que no cabe inmiscuirse por parte del Estado en concretar qué actuaciones hay que hacer en el tramo que va a ser transferido a la Generalitat y, por ello, hay que respetar el derecho a decidir de la comunidad catalana, perfeccionando lo que sea necesario, pero siempre en consenso con la comunidad autónoma y con el territorio. Esa es nuestra filosofía.

Respecto al punto 2, consideramos que no ha lugar, ya que se trata de una autopista, la C-32, que es de titularidad de la Generalitat y que, por lo tanto, no procede que el Estado se inmiscuya en esa cuestión. Al mismo tiempo, destacamos que estas actuaciones forman parte de un acuerdo muy amplio de movilidad en la comarca, de una actuación muy importante de 800 millones de euros, que el Estado y la Generalitat comparten la financiación al 50 por ciento, que se ha hecho en consenso con el territorio, con el *Consell* comarcal, con los ayuntamientos, con la Generalitat y que recientemente la Generalitat ha tomado el acuerdo de reducir el peaje mientras no se construya la alternativa, la N-II, que en situaciones particulares puede llegar prácticamente el cien por cien de ese acuerdo.

En ese sentido, proponemos una enmienda que esperamos sea bien considerada por el grupo proponente en cuanto que pensamos que es muy respetuosa con la Generalitat y sus competencias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

¿Quiere posicionarse ahora respecto a la enmienda, senadora? (*Asentimiento.*)

Tiene la palabra.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señor presidente.

La enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista es tan generalista como poner: perfeccionar el protocolo firmado entre el Ministerio de Fomento y el Departamento de Política Territorial. Perfeccionar, ¿qué? Perfeccionar el protocolo a partir del estudio en profundidad y dar alternativas a la solución del viaducto diciendo que se estudiaba, sería hacer un gesto de un cierto estudio de esta problemática, pero decir perfeccionar el protocolo sin añadir nada más, lo creo excesivamente ambiguo.

Quiero mencionar tres o cuatro cuestiones. Ha dicho el senador que va a ser un convenio que se va a transferir. No, este convenio ya está firmado desde hace un año —por cierto, víspera de las elecciones generales— y todavía no sabemos nada de nada. Entendemos que no se puedan traspasar determinadas infraestructuras con un coste adicional —el traspaso de 400 millones de euros es un coste absolutamente pequeño, limitado, pero este es otro debate— y con una problemática, como es la de este viaducto, porque comprendo también —y se lo decía antes a los senadores— que no puedan entender y valorar lo que representa para los vecinos de este municipio, no solo el ruido, sino el que desde su balcón vean pasar los coches. Como muy bien dice la exposición de motivos, eran las típicas obras que se hacían en época franquista, cuando la cuestión era llegar donde se tenía que llegar. La palabra consenso no existía en aquella época. Pero la administración está considerada de manera reiterada, se dice por el Partido Socialista, progresista, con voluntad de entender determinadas cuestiones medioambientales.

No se puede traspasar una carretera sin asumir de entrada el coste de la desaparición de este viaducto. Es un viaducto que no responde ni al siglo XIX; si ustedes lo vieran, verían que corresponde al siglo XVII pues es impensable que un viaducto se hiciera con esas características.

Entiendo que esta enmienda es una enmienda políticamente correcta y muy tímida. Pero perfeccionar el protocolo no quiere decir nada. Vamos a votar a las doce y media y si ustedes quieren hablar con el ministerio y poner: perfeccionar el protocolo por el cual se estudien alternativas que se puedan asumir para el derribo del viaducto, yo estaría encantada. Votamos a las doce y media, repito, y entiendo que se tienen que estudiar todas estas cuestiones, pero yo estoy hablando de un tema muy claro y no se puede decir de manera generalista: perfeccionar el protocolo. Esto va más allá de lo políticamente correcto.

En cuanto a respetar el traspaso, pido a los senadores que ayuden para que el ministerio lo respete. De esto hace un año y no ha llegado a nada.

Consenso con el territorio. Lo que da motivo a ese consenso y da motivo al traspaso es una documentación apro-

bada por todos los partidos políticos en la que hay un trabajo de una empresa pública llamada Barcelona Regional, y en este documento, que es el que sirve para hacer el traspaso, una de las cuestiones que también menciona es el derribo inmediato de este viaducto. Veo que en el momento de hacer el convenio se asumen parte de las cuestiones para hacer desaparecer este viaducto que, insisto, es de una vergüenza extrema en el siglo XXI.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora Candini. Por si acaso algunas de sus palabras han llevado a confusión, quiero aclarar que la hora fijada para la votación no son las doce y media sino las doce del mediodía.

Corresponde ahora en turno de portavoces la palabra al Grupo Parlamentario Mixto. (*Pausa.*)

¿Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos? (*Pausa.*)

Por el Grupo Parlamentario de la Entesa tiene la palabra el senador Muñoz.

El señor MUÑOZ HERNÁNDEZ: Buenos días. Seré muy breve.

Estoy totalmente de acuerdo con la senadora Candini. Se trata de una problemática que se da en esta población y en toda la comarca. Por tanto, respaldo lo que dice.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

En turno de portavoces también le corresponde la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, al senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: En principio creo que la senadora no se ha explicado bien en el sentido de que no es cuestión de que nos posicionemos sobre si el viaducto hay que tirarlo o no, sino que se trata de un tema de principios. A mí me parece inaudito que un partido nacionalista pida que sea el Estado quien defina lo que hay que hacer y cómo se va a hacer una vía que se reclama con justificación que pase a la comunidad autónoma y que la va a hacer la comunidad autónoma cofinanciada por el Estado, es decir, con dinero del Estado. Me parece, pues, que es un tema de principios, siendo éste el de subsidiariedad, es decir, que tiene que ser la comunidad autónoma quien gestione esa vía. Aparte de esto, creo que esta filosofía recoge en gran parte el acuerdo del territorio. Ha habido un logro histórico del Gobierno de la Generalitat de acuerdo y en consenso con el territorio, con el Consell y con los ayuntamientos, para hacer una propuesta que han negociado desde el Gobierno de la Generalitat con el Ministerio de Fomento, y se ha llegado a un acuerdo de movilidad en el más amplio sentido, pero la cuestión no es que nosotros definamos si se tira el viaducto o no, es que es una cuestión de principios, lo repito: que la Generalitat defina lo que se hace, desde luego, con el apoyo financiero del Estado para todo aquello que sea necesario. Con nuestra enmienda nosotros abrimos la puerta para que si es nece-

sario se revise esa financiación, y para que si es necesario que haya más aportación la haya. Pero el acuerdo es mucho más amplio puesto que no se trata solamente de un viaducto. Se debe tener en cuenta, por ejemplo, si hay que integrar el tren, que es un elemento fundamental para la comarca. Hay temas graves de seguridad vial en una zona tan poblada como ésta, y hay también temas de integración del transporte público. Es decir, es algo mucho más amplio que lo que se solicita en la moción, que más bien parece nacional que nacionalista.

Y respecto del punto 2 referente a la autopista de la Generalitat, al que la senadora no se ha referido, creo que tampoco procede que nosotros digamos si tiene que ser gratuito o no. Desde luego, el Gobierno de la Generalitat hace unas semanas ha tomado acuerdo para que esos peajes tengan una reducción importante llegando incluso a la gratuidad total para las personas que lo usan más frecuentemente. Me parece que puede haber razones de carácter local o localista para defender alguna posición de grupo, pero, desde luego, por nuestra parte estamos dispuestos a hacer una transacción en aquello que sea posible, eso sí, sin renunciar a un principio tan importante y tan elemental como éste.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Fidalgo.

Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el senador Ortiz.

El señor ORTIZ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Mi grupo parlamentario va a apoyar la moción inicial. Estudiaremos la posibilidad de apoyar alguna enmienda transaccional si es que alguna se produce.

Quiero aclarar dos cosas importantes. Se dice que el tema de autopistas es de competencia exclusiva de la Generalitat Valenciana, pero yo quiero recordar que hay un real decreto-ley, el 11/2001, que establece y regula cómo se debe negociar la rebaja de peajes, cómo se pueden liberar cuando hay problemas de circulación, de seguridad de tráfico o incluso cuando hay obras en funcionamiento. Por tanto, no estamos aquí menospreciando las competencias autonómicas sino aclarando. Porque cuando dice la moción en su punto 2 lo de establecer los mecanismos necesarios, yo entiendo que cuando se establecen esos mecanismos se irá a buscar los procedimientos que establece la legislación. Yo creo, por tanto, que en este caso no habría ningún problema. Y quiero recordar también que aquí aprobamos por unanimidad una moción consecuencia de interpelación en la que instábamos al Gobierno a que a su vez negociara con las concesionarias la rebaja gradual de los peajes de autopistas hasta llegar, si es posible, a coste cero.

Por tanto, con esta premisa mi grupo parlamentario apoyará la moción inicial. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Damos por finalizado el debate de esta moción.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A APROBAR EL ESTUDIO INFORMATIVO DEL TRAMO DE LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE CASTEJÓN Y LOGROÑO (LA RIOJA) Y SU POSTERIOR EJECUCIÓN (Número de expediente 661/000100).

El señor PRESIDENTE: Pasamos al punto siguiente, al debate de la moción por la que se insta al Gobierno a aprobar el estudio informativo del tramo de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Castejón y Logroño, (La Rioja), y su posterior ejecución. Es una moción presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado que no tiene enmiendas.

Para su defensa tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Cuevas.

El señor CUEVAS VILLOSLADA: Gracias, señor presidente.

Señoras y señores senadores, para situarnos, y aunque esta mañana recordábamos que recientemente se ha aprobado una moción en el Pleno de esta Cámara que tenía algo que ver con esta línea de alta velocidad, así como especialmente con la línea de alta velocidad Zaragoza-Castejón-Pamplona, les recordaré que el estudio informativo de la línea de alta velocidad Zaragoza-Logroño pasando por Castejón en Navarra se redactó entre 2000 y 2004. Ya en 2004 estaba pendiente de aprobación la correspondiente declaración de impacto ambiental, que había sido remitida al Ministerio de Medio Ambiente el año anterior. La declaración de impacto ambiental del tramo Castejón-Logroño fue emitida el día 30 de enero de 2006, y posteriormente fue emitida también la del tramo Zaragoza-Castejón. En noviembre de 2007 el Gobierno de España aprobó el estudio informativo del tramo Zaragoza-Castejón, seis meses después de la declaración de impacto ambiental, y en estos momentos nos encontramos con que el tramo Castejón-Logroño se encuentra sin que su estudio informativo se haya aprobado.

Pero permítanme que les cuente una situación que vivimos los riojanos. Esta mañana, para llegar hasta esta comisión, me he tenido que levantar a las cinco y media. No me preocupa madrugar, ni mucho menos. He tenido que coger el coche para ir a Zaragoza, 175 kilómetros, y allí he tenido que tomar el AVE, un medio de comunicación que me gusta; precisamente cada vez que cojo el AVE envidio a los catalanes y a los aragoneses porque pueden disfrutar de él. Pues bien, efectivamente he llegado hasta esta comisión. Podría haber venido en otro medio de comunicación. Podría haber venido en avión; me tendría que haber levantado a una hora similar, tendría que haber cogido un avión a las siete y media de la mañana aunque después no podría volver hasta la noche puesto que las combinaciones no son especialmente intensas. Podría haber venido también en coche, como hacemos en ocasiones los senadores riojanos, 375 kilómetros. Como recuerda la senadora Candini, en muchas ocasiones riojanos y catalanes sufrimos una situa-

ción paradójica, y es que, teniendo muchos kilómetros de autopistas tenemos pocas autovías. Es decir, que si queremos circular por una vía segura tenemos que pagar un peaje. Y me gustaría recordar que el actual presidente del Gobierno de España se comprometió con los riojanos a liberalizar, a hacer gratuita la AP-68, pero seis años después los riojanos seguimos pagando el peaje, en estos momentos no cada riojano debido a unas medidas de gratuidad impulsadas por el Gobierno de La Rioja, con los cual somos los riojanos los que seguimos pagando ese peaje. Podía haber venido en Alvia, señorías, pero es que son cuatro horas y es un tren que sale a las ocho de la mañana, es decir, hubiera llegado a Madrid, de haber salido puntual, cosa que no ocurre siempre, a las once y media de la mañana.

Les cuento todo esto, y me centro ya en el objeto de esta moción, porque los riojanos tenemos una serie de condiciones, de un lado geográficas dado el sistema Ibérico, que atraviesa por el sur nuestra comunidad autónoma, lo que hace realmente difíciles nuestras comunicaciones terrestres hacia la meseta y hacia el sur de la península. Por otro lado nos encontramos con que tenemos una autopista que atraviesa todo el valle del Ebro pero no tenemos autovías. Tenemos la red convencional de ferrocarriles, red bastante precaria y con un material de segunda, tercera, cuarta o quinta mano que se nos trae a La Rioja, cuando en otras comunidades autónomas se implanta material móvil nuevo.

Por lo tanto, señorías, necesitamos el AVE y lo necesitamos porque tenemos los mismos derechos que el resto de los ciudadanos españoles y porque se ha planificado a lo largo de mucho tiempo. Pero cinco años después de que el Partido Socialista llegara al Gobierno en esta segunda etapa —ya tuvo una primera, y ciertamente no fue corta, de 14 años en la que no se hizo nada, al menos en La Rioja, en materia de comunicaciones ferroviarias— seguimos igual. Pues bien, repito, necesitamos ese AVE y de ahí que les solicite el apoyo a esta moción que hoy presentamos y que consiste en algo muy sencillo: que en el plazo de tres meses, a contar desde hoy, o desde que se publique esta moción si tienen a bien aprobarla, el Gobierno central apruebe el estudio informativo de esta línea, de manera que equiparemos ese tramo Castejón-Logroño con el tramo Zaragoza-Castejón y se impulsen ambos tramos de manera que Pamplona, a través de ese convenio del Gobierno central y del Gobierno foral de Navarra, pueda disfrutar también del tren de alta velocidad en el menor plazo de tiempo posible.

Señorías, les pongo ese plazo de tres meses porque, insisto, desde 2004 estaba listo el estudio informativo para aprobarse una vez que se aprobara la declaración de impacto ambiental. Esta moción la presenté el pasado mes de septiembre, luego creo que estamos hablando de unos plazos generosos, considerables, como para que se hubiera avanzado ya. Esta mañana me preguntaba una senadora del Grupo Parlamentario Socialista si la iba a retirar por esa otra moción que habíamos aprobado en el Pleno el pasado mes. Le dije que no, porque entiendo que no

puedo. Los riojanos —y yo estoy aquí para representarlos— no podemos perder más tiempo para que el AVE llegue a nuestra comunidad. Yo no acabo de ver que en ese plazo que da el PEIT 2020 vaya a llegar el AVE a La Rioja si seguimos a este ritmo, si cinco años después de que llegara el Gobierno socialista no se ha dado ni un solo paso para que un tren de alta velocidad llegue a nuestra comunidad autónoma.

Cuando se aprobó el PEIT se nos dijo: Es que ustedes, los del PP, eran poco ambiciosos, ustedes solo preveían el AVE Zaragoza-Logroño, no comunicaban Logroño por el oeste con Miranda de Ebro, con el oeste de la península, con la Y vasca... No es que fuéramos poco ambiciosos; en aquel momento fuimos realistas y dimos un primer paso. Desde luego, nunca hemos renunciado a la comunicación, y de hecho la exigimos en su momento al gobierno de nuestro propio partido, y las cámaras de comercio de Castilla y León y La Rioja también lo hicieron. Nunca hemos renunciado a la conexión Logroño-Miranda de Ebro, pero, desde luego, el inventarse el corredor cantábrico-mediterráneo, es decir, el hacer una huída hacia adelante representa en la jerga futbolística el patadón p'arriba: Oiga, no, no, ¿qué es eso de Zaragoza-Logroño? Esto es cortedad de miras, eso es poca ambición, nosotros vamos a hacer el eje corredor cantábrico-mediterráneo. Pues muy bien, pero empiecen de una vez. Por eso, cuánto mejor empezar ya Zaragoza-Castejón, y luego continúen ustedes con el corredor cantábrico-mediterráneo.

Perdonen mi vehemencia, pero estoy transmitiendo el sentir de la inmensa mayoría de los riojanos. Necesitamos el AVE, de ahí que les pida a todos los grupos parlamentarios —entiendo que así va a ser, puesto que no se han presentado enmiendas— que apoyen esta moción y que impulsemos la labor del Gobierno central en esta materia, porque será bueno no solo para los riojanos, sino para todo el corredor del valle del Ebro, que es un corredor importante en materia de transportes de viajeros y de mercancías, y para que La Rioja deje de ser una isla. Cuando escucho al senador Quintero o al senador Macías y a otros senadores de las islas Canarias o Baleares, les entiendo muy bien, porque a veces en La Rioja nos sentimos como una isla porque en materia de infraestructuras de comunicación se está invirtiendo más bien poco, con mucho retraso y en algunos casos incluso llegando a la paralización.

De ahí que solicite a todos los grupos de la Cámara que apoyen esta moción. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cuevas.

Como decían, no se han presentado enmiendas a esta moción. Por tanto, pasamos al turno de portavoces.

¿Por el Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa.*)

¿Por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos? (*Pausa.*)

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, tiene la palabra la senadora Candini.

La señora CANDINI I PUIG: Únicamente intervengo para decir que, por justicia territorial, todo lo que ha expuesto el senador merece nuestro apoyo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

¿Por el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés? (*Pausa.*)

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Izaskun Gómez.

La señora GÓMEZ CERMEÑO: Buenos días. Gracias, señor presidente.

Tal y como ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, yo voy a iniciar mi intervención pidiendo nuevamente la retirada de esta moción, y voy a dar una explicación del porqué de esta solicitud.

Tal y como ha dicho el senador Cuevas, hace menos de un mes, concretamente en el Pleno del 11 de febrero, se aprobó una moción que, además de recoger todas las peticiones que se incluyen en la moción que tenemos hoy encima de la mesa, las duplicaba. En primer lugar, ¿recogía la petición sobre el estudio informativo? Sí. En segundo lugar, ¿recogía la petición de la posterior agilización de las obras? Sí. En tercer lugar, ¿recogía el tramo Castejón-Logroño? Sí. Pero no solo eso, debemos ser todos conscientes de que lo que se aprobó fue mucho más ambicioso. Se aprobó el tramo —tal y como él ha señalado— Castejón-Miranda de Ebro, es decir, el eje Castejón-Logroño-Miranda de Ebro.

Por lo tanto, no entendemos muy bien a qué obedece el mantener esta moción en comisión, una vez que ha sido aprobada la moción que acabo de señalar en el Pleno, aunque la redacción originaria del Grupo Parlamentario Popular solamente recogía el tramo navarro y olvidaba el eje riojano o del Ebro. Es más, concretamente el tramo Castejón-Miranda de Ebro se incluyó a través de una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista promovida precisamente por el senador socialista por La Rioja José Ignacio Pérez Sáenz. Y tengo que recordar que esta moción fue aprobada por unanimidad.

Una vez que se puede demostrar que es así —solamente tenemos que ir al *Diario de Sesiones* y releerlo—, vuelvo a insistir desde el Grupo Parlamentario Socialista en que se retire esta moción. De cualquier forma, si no es así —y por la intervención del señor Cuevas entiendo que no va a ser así—, el Grupo Parlamentario Socialista votará en contra, principalmente por dos razones: una, porque consideramos que es repetitiva y, más que repetitiva, está un poco —si se me permite el término— desfasada; y en segundo lugar y mucho más importante, porque nos parece la mitad de ambiciosa de lo que fue aprobado en el Pleno de febrero.

Sí quiero insistir en que inicialmente los senadores del Grupo Parlamentario Popular en el Pleno de febrero no defendieron el eje del valle del Ebro, sino solamente el tramo navarro, y —como he dicho anteriormente— gracias a una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista se incluyó este eje.

Para finalizar, quiero decir que la carencia de ambición en esta petición no es nueva. Todos recordaremos que el plan de infraestructuras del señor Álvarez-Cascos solo recogía como alta velocidad el tramo Castejón-Logroño y tuvo que llegar el Gobierno socialista para incluir el tramo

Logroño-Miranda de Ebro. Ya termino, la historia se repite: ustedes abandonan, como ayer, el valle del Ebro como eje de alta velocidad cantábrico-mediterráneo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

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

El señor CUEVAS VILLOSLADA: Gracias, señor presidente.

Quiero empezar agradeciendo a los grupos parlamentarios que así lo han expresado su apoyo a esta moción y lamentar sincera y profundamente el rechazo de esta moción por el Grupo Parlamentario Socialista.

Dice la senadora del Grupo Parlamentario Socialista que está desfasada. Efectivamente, se lo reconozco, está desfasada; está desfasada precisamente porque teníamos que tener el AVE en Logroño ya, con lo cual esta moción no tendría sentido hoy aquí, en marzo de 2009. Si las obras hubieran comenzado a tiempo y se estuviera cumpliendo el plan de infraestructuras aprobado por el Gobierno del Partido Popular, en 2010 llegaría el AVE a Logroño. ¡Claro que está desfasada! Pero está desfasada por un desfase que impulsa el Gobierno socialista.

Porque, señorías, no hay que perder la visión de la realidad, y la realidad es que el Gobierno socialista —permítanme la expresión— pasa de los riojanos, porque como somos poquitos. Sí, somos poquitos: La Rioja aporta solo cuatro diputados al Congreso de los Diputados; normalmente, salvo que la diferencia sea muy grande, como ocurrió en el año 2000, el reparto es 2/2; senadores somos cinco y el Partido Socialista solo tiene uno: somos poquitos, hay poco voto, hay poco que rascar en La Rioja para el Partido Socialista. No importa, por tanto, retrasar infraestructuras en nuestra comunidad autónoma, como se está retrasando el desdoblamiento de la Nacional-120, como se retrasó tres años la apertura del túnel de Piqueras, a través del Sistema Ibérico, que nos comunica con el sur y con la Meseta —tres años se retrasó, tres años que representan tres inviernos de peligro para la circulación en ese túnel—. Pero da igual, son poquitos, pintan poco los riojanos. ¡Claro que está desfasada esta moción, señorías!

Dice que la moción aprobada en el Pleno del Senado el mes pasado olvidaba el eje del Ebro. En absoluto; lo que defendió el senador Palacios —y luego se aprobó una enmienda transaccional firmada por todos los grupos— es la firma en el plazo de dos meses del convenio entre el Gobierno central y el Gobierno Foral de Navarra, que lleva pendiente ya dos años, para que el AVE llegue a Pamplona. No se olvidaba en absoluto del eje del Ebro pero es que, además, el senador navarro defendía la firma de ese convenio con el Gobierno de Navarra y los senadores riojanos defendemos —y no es incompatible en absoluto— que el AVE transcurra por el corredor del Ebro.

Dice que esa enmienda la añadió el senador Pérez Sáenz y que poco menos que nos salvo la vida; pero si el senador Pérez Sáenz tuviese un mínimo interés estaría presente esta mañana en la comisión. Ya sé que no es uno de sus

miembros, pero debería estar aquí para demostrar hoy si realmente defiende los intereses de los riojanos.

Por tanto, señorías, de verdad que lamento profundamente ese voto en contra del Grupo Parlamentario Socialista. Les voy a poner algún ejemplo más y, termino, porque no quiero alargarme; no solo no llega el AVE y no solo vivimos todas esas circunstancias de las que les he hablado, sino que desde el día 1 de enero los riojanos ya no tenemos la conexión con Valladolid y Vitoria de la que disponíamos hasta el 31 de diciembre en trenes de media distancia. ¿Saben por qué no la tenemos? Porque Renfe ha decidido que la quita.

El Gobierno de La Rioja firmó en su día un convenio de colaboración y estaba haciendo una aportación importante, pero cuando el Gobierno de La Rioja ha alegado que tiene sus propias competencias en transportes, que alguien más debería colaborar en ese impulso y que Renfe tendría que poner más de su parte, Renfe la ha quitado. Es decir, que en nuestra comunidad autónoma cada día ahonda más esa sensación de aislamiento por lo que respecta a las infraestructuras de transporte y comunicación.

La verdad es que cuando planteé esta moción no fue por el mero hecho de venir aquí a hacer una rogativa, ni por el hecho de criticar al Gobierno socialista, es que realmente en La Rioja necesitamos que se dé un impulso a las infraestructuras de comunicación.

Estamos en época de crisis y quizá no estén las cosas para muchas alegrías, pero en un año normal llegaría el mes de septiembre y el senador Pérez Sáenz, los diputados del Partido Socialista y el delegado del Gobierno en La Rioja sacarían pecho diciendo que el anexo de inversión de los Presupuestos Generales del Estado recoge cifras históricas para La Rioja, para el año 2010; posiblemente lo vuelvan a hacer pero, ¿saben cuánto se está invirtiendo de ese anexo de inversiones en La Rioja? El 35 o el 36 por ciento y, así, difícilmente se puede dar un impulso a las infraestructuras, a las autovías, al aeropuerto, al tren de alta velocidad, a la línea convencional, al transporte de mercancías, etcétera.

Por lo tanto, insisto en que creo que es injusto ese voto en contra del Grupo Parlamentario Socialista y, desde luego, los riojanos lo conocerán.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CELEBRAR UN CONVENIO DE COLABORACIÓN CON LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN PARA PROCEDER AL CIERRE DE LA ACTUAL CARRETERA SG-20 ENTRE EL PUNTO DE INTERCONEXIÓN DE ÉSTA CON LA CARRETERA N-110 Y LA CL-605 A TRAVÉS DE UNA CARRETERA DE DOBLE VÍA (Número de expediente 661/000136).

El señor PRESIDENTE: Señorías, iniciamos a continuación el debate de la moción del Grupo Parlamentario

Socialista, por la que se insta al Gobierno a celebrar un convenio de colaboración con la Junta de Castilla y León para proceder al cierre de la actual carretera SG-20 entre el punto de interconexión de esta con la carretera N-110 y la CL-605 a través de una carretera de doble vía. El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a esta moción.

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

El señor GORDO PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías. Mi grupo parlamentario ha presentado una moción que tiene como objetivo la interconexión de la carretera N-110, Soria-Plasencia, pasando por Segovia, con la A-601, con el fin de lograr el cierre de la actual variante. Por una parte, se trata de definir el marco de intervención de cada una de las administraciones, en este caso, de la Junta y del Gobierno de España y, por otra, concretar la financiación.

En Segovia también somos poquitos, solo 164.000 habitantes, pero el Gobierno socialista de España ha sido durante años el mayor inversor per cápita. En este sentido, a lo único que aspiramos es a que cada administración asuma las competencias en el ámbito que le corresponde.

Como antecedentes, les diré que la N-110 pasaba exactamente por el centro de la ciudad, por debajo del Acueducto, con el grave riesgo que implica la introducción del tráfico pesado en una ciudad monumental; un grave riesgo para el mantenimiento no solamente de edificios muy valiosos y monumentales, sino también para la seguridad vial.

En el año 1991 se inició un estudio informativo que cristalizó en el año 2001, en el que se construyó la variante; esa variante que rodea la ciudad por la parte este, entre el término de Madrona, en la N-110 y que llega a la antigua CL-601, carretera Segovia-Valladolid.

Esta variante interrelaciona con seis importantes enlaces y, además, comunica las poblaciones más importantes, los núcleos rurales más importantes de Segovia: La Granja de San Ildefonso, Palazuelos, San Cristóbal, etcétera; es decir, toda la zona periurbana.

Sin embargo, ha existido un problema y es que nació sin desdoblarse, con un flujo de aproximadamente 15.000 vehículos al día, que es un tráfico muy importante, fundamentalmente en el enlace entre Segovia y San Rafael hacia Valladolid, con lo que ello implica de saturación y también de siniestralidad. En este sentido, se han producido nada más y nada menos que 14 víctimas mortales, 12 de las cuales en el período 2001-2004.

Ante esta situación, el Gobierno ha puesto en marcha un expediente para desdoblarse la actual variante, cuyo proyecto está prácticamente finalizado, y se van a licitar las obras este año, de manera que posiblemente comenzará el desdoblamiento a final de año, con un presupuesto asignado de ejecución de obra de 33 millones de euros.

Hay que tener en cuenta que cuando se construyó la variante su presupuesto era de 39 millones de euros y que

si se hubiese ampliado en ese momento, si se hubiese desdoblado, nos hubiésemos evitado los costes fijos o, cuando menos, hubiésemos entrado en importantes economías de escala. Como digo, en este momento se está concluyendo el proyecto y se va a acometer el desdoblamiento.

¿Qué estamos planteando? Estamos planteando el cierre por distintas razones y, sobre todo, porque es urgente, ya que va a permitir mejorar la accesibilidad a la ciudad desde distintos puntos y, especialmente, desde la parte noreste. Además, en un momento en que la estación del AVE se ubica muy cerca, en la parte este, también posibilitará un acceso mucho más fácil a todas las poblaciones de la parte norte. Al mismo tiempo, tal y como figura en el Plan General de Ordenación Urbana, posibilitará la expansión de la ciudad hacia esas zonas que aún no tienen el cierre. Sin duda, va a contribuir a la cohesión territorial y social, especialmente de la zona periurbana y facilitará el desarrollo del tejido industrial. Respecto a los polígonos industriales, hay un polígono industrial, el de Valverde del Majano, posiblemente el más importante de Segovia, que está ubicado en esa parte aún no cerrada y que facilitaría todo el tráfico de interconexión ya no solamente con la A-601, sino también con la carretera Segovia-Madrid. Y lo mismo podríamos decir sobre la oportunidad de apertura de polígonos industriales en una franja periurbana importante de expansión como Madrona, Valseca o la futura zona donde se va a ubicar el círculo de las artes y las tecnologías. Y por supuesto, repercutirá en la disminución del tráfico por el centro de la ciudad de Segovia. Actualmente gran parte del tráfico pasa por San Marcos, uno de los barrios emblemáticos entre Zamarramala y el Alcázar, por la cuesta de Santo Domingo, por la plaza del Azobejo, casi a la Puerta del Acueducto, o por la cuesta de los Hoyos.

A este proyecto han manifestado su apoyo no solamente las organizaciones sindicales y empresariales, sino toda la sociedad civil. Y creo que en este caso los partidos mayoritarios tenemos la obligación de entendernos y sumarnos a un proyecto que, además, está recogido en lo que los socialistas denominamos el Pacto por Segovia; así lo ha manifestado su presidente, el senador aquí presente, en varias ocasiones. Por tanto, estamos planteando la unión de la actual autovía Segovia-Valladolid con la Nacional-110 en su punto de interconexión con la SG-20, que es exactamente lo que se solicita en la enmienda del Grupo Parlamentario Popular. El objeto de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular es el mismo que solicitamos nosotros, pero con una clara diferenciación: la comunidad autónoma tiene la competencia de unir y financiar ese tramo intermedio de la A-601 con la carretera Segovia-Santa María de Nieva-Arévalo, que son aproximadamente seis kilómetros. Además, su señoría, representante por Segovia del Grupo Parlamentario Popular en este acto, sabe que así se ha recogido también por parte de la Junta de Castilla y León. Al mismo tiempo, proponemos un acuerdo marco en ese tramo de la carretera N-110 en su interconexión con la SG-20 y la CL-605, para determinar en un contexto más amplio la financiación; es decir, el Estado está dispuesto a colaborar, pero con unos plazos y

un plan de trabajo. Por eso hemos presentado esta enmienda, en la que instamos al Gobierno a celebrar el convenio de colaboración para proceder al cierre de la actual SG-20; pero para avanzar y completar el cierre en el marco de este convenio solicitamos simplemente que la Junta de Castilla y León asuma sus competencias en el ámbito autonómico y financie lo que le corresponde. En definitiva, que nos pongamos de acuerdo en la interconexión y la unión necesaria para completar el cierre entre la carretera autonómica y la carretera estatal.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Gordo.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Francisco Vázquez Requero.

El señor VÁZQUEZ REQUERO: Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, si usted me dice que retira ahora mismo la moción, estoy dispuesto a no intervenir, aunque no esté de acuerdo con muchas de las cosas que usted ha dicho; solamente con los datos técnicos. Como no va a ser así, me va a obligar a hacer una intervención que no comienza en el 2001, como usted señalaba en la exposición de motivos. Yo no me voy a retrotraer a los romanos, pero casi.

Efectivamente, en el año 2001 se pone en funcionamiento la SG-20, variante de población de Segovia; para vergüenza de todos los segovianos, la última capital de provincia de España que no tenía variante de población. Para vergüenza del Gobierno de la nación y de todos los segovianos, hasta esas fechas, una carretera nacional pasaba por debajo de los arcos del acueducto. Y esto hasta el año 1994, señor Gordo, porque fue un alcalde del Partido Popular el que cortó el tráfico por debajo del acueducto, arriesgándose a que el Gobierno de la nación en ese momento tomara medidas, porque la competencia es estatal. Por lo tanto, la historia no comienza en el año 2001, sino mucho antes.

Usted ha dicho que en el año 1991 se inició un estudio informativo. Bien, pues hasta el año 1996 no tuvieron tiempo de hacer nada. Le advierto que se está repitiendo la historia, porque en el año 2004 se ha aprobado un estudio informativo del desdoblamiento y cierre de la variante —por cierto, en marzo, antes de las elecciones generales de 2004— es decir, llevan cinco años dilatando ese mismo estudio informativo para el cierre y desdoblamiento de la variante. Y digo que no me voy a retrotraer a los romanos, pero casi. En los años ochenta no había variante, el tráfico pasaba por debajo del acueducto; en los años noventa no había variante, el tráfico seguía pasando por debajo del acueducto hasta el año 1994, en que se cortó el tráfico. Y aunque usted dice que el Gobierno aprobó el estudio informativo en el año 1991, hasta el año 1997 no se inició la orden de estudio informativo, ni los estudios medioambientales, ni los estudios técnicos, ni el anteproyecto, ni el concurso del proyecto, ni la ejecución y la puesta en fun-

cionamiento. Todo eso en menos de cuatro años, ustedes llevan cinco años para, de momento, no acometer ni el desdoblamiento ni el cierre de la variante. Por cierto, usted y yo, el Partido Socialista y el Partido Popular, nos comprometimos a que quien ganara las elecciones generales acometería el cierre y el desdoblamiento de la variante de la SG-20. No tenga duda de que si hubiéramos ganado las elecciones lo habría acometido el Gobierno de la nación en solitario, pero como veo que no es así, voy a proponer, de ahí la presentación de esta enmienda, que la Junta de Castilla y León colabore en ese cierre y desdoblamiento, aunque no sea de su competencia.

En el año 2001 se puso en funcionamiento la SG-20 que unía hasta siete carreteras, la N-110, la N-603, la CL-601, las dos carreteras provinciales, la de Palazuelos y la de San Cristóbal, y la N-110, otra vez. Y ahí no paró, en el año 2001 el Gobierno de la nación siguió haciendo la variante, la SG-20, hasta una carretera autonómica. Según la teoría que ha expuesto aquí, el Gobierno del año 2001 se tenía que haber parado en la N-110 porque es la que conecta dos carreteras nacionales. Por eso le digo que usted está equivocado porque siguió las obras hasta la CL-601 que, por cierto, desde ese año se ha convertido en autovía. Fíjese, la Junta de Castilla y León hace autovías, como la que une Segovia-Valladolid en la provincia de Segovia; el Gobierno de la nación todavía no ha hecho nada. Hasta el año 2001 no se había hecho absolutamente nada. Efectivamente, se hizo una carretera de doble sentido; a lo mejor por lo que usted dice, porque el estudio informativo y los estudios medioambientales que se estaban llevando a cabo eran para un único sentido y se habían elaborado por el anterior Gobierno antes de 1997 para no dilatar más los plazos, porque los segovianos lo que queríamos era que se hiciera la variante de una vez, cuanto antes y lo más rápidamente posible en la única ciudad capital de provincia de España que no la tenía, Segovia. Por eso se acometió en menos de cuatro años la puesta en funcionamiento de esa carretera de 20 kilómetros y, como usted ha dicho, con un presupuesto de 39 millones de euros. Entonces, ¿de qué estamos hablando aquí? De cumplir los programas electorales; por eso usted y yo nos tenemos que poner de acuerdo.

Esta moción, en primer lugar, me ha causado sorpresa. La sorpresa de que usted traiga aquí una moción cuando antes teníamos que haber hablado de diversas cuestiones que interesan a la provincia de Segovia; por eso le he pedido que la retire. Y sorpresa porque es una moción parcial; de las diez carreteras se han conectado siete alrededor de Segovia, y quedan tres para cerrar el anillo que son competencia del Gobierno de la nación. Como usted dice, hay dos carreteras autonómicas, y yo no quería abordar este tema porque creo que las administraciones se tienen que poner de acuerdo. Yo no vengo aquí en representación de ninguna administración, y usted tampoco debería hacerlo. Le voy a decir únicamente lo que está contemplado en el Plan de Carreteras de Castilla y León para el período 2008-2020. Efectivamente, figura esta conexión por autovía de seis kilómetros, por valor de 21 millones de euros, para conectar la A-601, ya autovía, con la CL-605, la

carretera de Arévalo, que son las dos de titularidad autonómica. Está aprobado el plan de carreteras, ha salido a información pública, lo han visto las comisiones regionales, entre ellas la Federación de Municipios y Provincias presidida por un socialista segoviano, como usted sabe. Está en elaboración la memoria de ampliación y pendiente de la aprobación definitiva el plan de carreteras que contempla ese desdoblamiento.

Me he puesto en contacto con los responsables de la comunidad autónoma —cuyo fruto ha sido la presentación de esta enmienda— y no tienen ningún problema en cofinanciar, en colaboración con la Administración General del Estado, no solamente las dos carreteras autonómicas que unen la A-601 con la CL-605, sino hasta completar el anillo de la variante; lo que no puede pretender es que la Junta haga lo suyo y lo que corresponda hacer al Estado, se haga a medias. Como quedan por hacer menos de diez kilómetros, en concreto menos de cuatro, ya que la distancia existente es mayor entre la A-601 y la CL-605 que entre la CL-605 y la actual N-110, que sirve para cerrar todo el anillo, la Administración regional está dispuesta a celebrar un convenio de colaboración y a acometer la parte que les corresponde, que casi es el doble de lo que le corresponde a la Administración del Estado; en ese sentido, ése es el objetivo de un convenio de colaboración, no el yo invito y tú pagas; vamos a hacer un convenio para que me ayudes tú a mí para hacer lo que tengo que hacer.

Por tanto, en ese sentido, lo manifestado por el compañero de La Rioja en cuanto a parones en infraestructuras me ha sonado bastante; no por lo que se refiere al tren de alta velocidad, que, afortunadamente, pasa por Segovia, y que era imparable, porque ya se estaba horadando el Guadarrama en el año 2004 y no se podían parar esas obras, sino porque estas cuestiones de infraestructuras viarias me suenan a repetitivo, pues está ocurriendo lo mismo en otras provincias. El parón que sufrieron todas las infraestructuras en el año 2004 fue patente con la aprobación de un PEIT en vez de horizonte 2010, horizonte 2020, como aquí se ha citado.

En ese sentido estará de acuerdo conmigo en que la moción debería retirarse para no obligar —estoy convencido de que no va a ser así— a ninguno de los dos grupos a adoptar una postura de la que no se puedan volver atrás, e intentar poner de acuerdo a las dos administraciones, como estamos haciendo nosotros, para que esto se lleve a término cuanto antes.

Para finalizar, y con la benevolencia del señor presidente, he de decir que me ha sorprendido una de sus afirmaciones relativa a la exposición de motivos, la de que, con carácter previo, la Junta debe hacer su tramo; esto me lo tendrá que explicar, porque cuando se pone en marcha una obra, efectivamente, se puede hacer por tramos, unos antes y otros después, pero lo que no entiendo es que, con carácter previo, se tenga que conectar dos carreteras en vez de las otras dos. ¿O es que se refiere a que hasta que la Junta no haga su parte, la Administración del Estado no va a disponer de dotación presupuestaria para hacer la parte que le corresponde?

Considero que el momento oportuno es éste, a no ser que la Administración del Estado quiera dilatar el cierre y desdoblamiento completo de la SG-20 desde Segovia. En este aspecto usted y yo somos responsables, ya que figuraba en el contenido de nuestros programas electorales; se quedó en que el que gobernara lo iba a intentar llevar a cabo, y ya veríamos si se haría a través de convenios de colaboración con otras administraciones o no. Pero, como digo, es el momento oportuno, porque si usted dice que se va a acometer el desdoblamiento del resto, que ya está en funcionamiento, qué mejor que, cuanto antes, se iniciara la parte que queda. Por tanto, no entiendo por qué quieran demorarlo hasta que la Junta de Castilla y León haga esos seis kilómetros a los que se ha comprometido. Debería empezar todo cuanto antes y, a ser posible, simultáneamente al desdoblamiento que va a llevar a cabo la Administración del Estado con esa partida de 33 millones de euros que ha destinado y que se ha citado anteriormente.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Vázquez.

¿Desea el grupo proponente fijar su posición respecto a la enmienda?

Tiene la palabra el senador Gordo.

El señor GORDO PÉREZ: Gracias, señor presidente.

Señor Vázquez, estamos de acuerdo en el fondo, aunque usted sabe que hace retórica y distorsiona una realidad que no se corresponde con la acción de la Junta de Castilla y León. Lo que le estoy pidiendo, y usted lo sabe muy bien porque estaba de acuerdo con el Pacto por Segovia, es que la Junta de Castilla y León —y unos días antes de las elecciones el propio consejero Silván lo ha reconocido— acometa la interconexión de la carretera Segovia-Valladolid, A-601, con la Segovia-Arévalo. Como usted ha comentado, el propio consejero lo ha valorado así y, al mismo tiempo, ha concretado una actuación de 21 millones de euros en seis kilómetros. Lo que le pido es que esa actuación, que se debe complementar con otra que compete a ambas administraciones, la plasmemos en un convenio de tal manera que se delimiten las competencias de las partes y al mismo tiempo la financiación.

Le estoy planteando esa opción, y considero que ambos tenemos la responsabilidad de transaccionar y de llegar a un acuerdo. Pero, por favor, no me distorsione la realidad; no lo puedo admitir. Ese expediente, que se inició en el año 1991, señor Vázquez, contemplaba el desdoblamiento de la actual variante prácticamente en su totalidad. Nos podemos remontar a los romanos y podemos ir de salvadores de la patria; incluso hubo un secretario de Estado que pronunció unas palabras muy fuertes a los segovianos; les vino a decir: aprendan ustedes a conducir porque si hay accidentes en esa carretera, es un problema suyo.

No me interesa la discusión por la discusión, porque no aporta nada; lo que me importa es que avancemos, señor Vázquez. Y, en este sentido, hay distintas opciones, desde hacer esa interconexión financiada de mutuo acuerdo, hasta otras opciones técnicas que estoy seguro que conoce

—también ustedes lo contemplan en el Plan Regional de Carreteras—, como es el tramo Tejadilla hasta el punto de interconexión, de tal manera que el desdoblamiento se produzca por la CL-605. Debemos tener un calendario que nos permita avanzar y concretar la participación de las partes, y eso es una cuestión de voluntad política; cuestión de voluntad que no le niego, pero pasa el tiempo y no se materializa, y los empresarios de Segovia y la sociedad segoviana necesitan que esclarezcamos las competencias de las partes lo antes posible y seamos capaces de plasmar y desarrollar este desdoblamiento.

Por mi parte, esto es todo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Gordo.

A continuación, pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? *(Pausa.)*

¿Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos? *(Pausa.)*

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió? *(Pausa.)*

¿Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés? *(Pausa.)*

Como entiendo que el Grupo Parlamentario Socialista ha aprovechado su turno de intervención, le doy la palabra al senador Vázquez para cerrar el debate, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor VÁZQUEZ REQUERO: Muchas gracias, señor presidente.

Ciertamente estamos de acuerdo en el fondo, pero poco más. Coincidimos en que toda la sociedad civil —aunque a mí me gusta más hablar de la sociedad segoviana— está de acuerdo en que se lleve a cabo ese desdoblamiento y ese cierre, pero no vengán a darnos explicaciones sobre quién o cómo ha de hacerlo, porque en eso es en lo que nos tenemos que poner de acuerdo.

Y me ha sorprendido usted con la presentación de esta moción. Creo que el camino correcto no es el de tomar posiciones antes de llegar a acuerdos. No obstante, si va usted a seguir presentando mociones sobre estos temas, tampoco tendré yo problema alguno en fijar posiciones todos los días y presentar otras sobre infraestructuras u otras cuestiones importantes para la ciudad.

Conozco muy bien qué apoya la sociedad segoviana porque me lo ha prestado varias veces en las elecciones, y por ello me siento respaldado. Efectivamente nadie mejor que yo sabe lo que dijo el consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León en días previos a las elecciones generales, porque estaba allí. Y se comprometió a algo que ha plasmado en el plan de carreteras de Castilla y León, que no es otra cosa que aquello que le compete, es decir, desdoblamiento de dos carreteras autonómicas, desde la CL-605 hasta la A-601 —y pido perdón a los miembros de la comisión por la cantidad de tecnicismos que hemos utilizado y que solo conocemos quienes estamos en ese territorio—. Insisto, ese es el compromiso que ha asumido y que ya ha plasmado en el plan de carreteras.

Pero el compromiso que tanto el Partido Socialista como el Partido Popular adquirimos en las elecciones era el de que, quien ganara, se comprometía a cerrar y a desdoblarse la SG-20. Eso está recogido en su programa de Gobierno para la provincia de Segovia. Y del mismo modo usted podría haberme requerido el cumplimiento de ese programa si hubiéramos ganado nosotros, pero lamentablemente no fue así.

Me hace gracia que venga usted aquí a pedir que otro cumpla con uno de sus compromisos. Reconozco que es un maestro en dar la vuelta a determinadas situaciones.

La actuación entre la N-110 y la CL-605 corresponde a la Administración General del Estado, y después, si usted quiere y se puede, quizá sea posible hacerlo de diferentes formas, como por ejemplo —tal y como usted decía—, desde la rotonda de Tejadilla, es decir, desde la CL-605, hasta conectar con la otra carretera, o como usted quiera. Pero le diré algo, el trazado que presumiblemente debería tener esa vía de desdoblamiento ya está aprobado en el Plan General de Ordenación Urbana de Segovia.

Para terminar quiero manifestar que Segovia es la única capital de provincia de España en la que pasa el tráfico por debajo de un acueducto y la única que no tenía variante de población, y desde 1982 hasta 1996 no han hecho ustedes nada, nada en 14 años. Y no tengo nada más que decir sobre ese tema.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Vázquez.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA CREACIÓN DE UN REGISTRO NACIONAL PARA RADIOBALIZAS DE USO PERSONAL (PLBs) PARA EL PROGRAMA COSPAS-SARSAT DE LOCALIZACIÓN DE EMERGENCIAS AERONÁUTICAS, MARÍTIMAS Y TERRESTRES (Número de expediente 661/000139).

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente moción, la número 139, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, por la que se insta al Gobierno a la creación de un registro nacional para radiobalizas de uso personal (PLBs) para el Programa Cospas-Sarsat de localización de emergencias aeronáuticas, marítimas y terrestres.

A esta moción se ha presentado una enmienda transaccional que ha sido firmada por todos los grupos parlamentarios.

Comenzamos, pues, el debate dando la palabra al portavoz del grupo parlamentario proponente, el senador Macías.

El señor MACÍAS SANTANA: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, dadas mis constantes visitas en Gran Canaria a la estación espacial de Maspalomas, del INTA, me han planteado la necesidad de contar con un registro de PLBs de uso personal. Eso es algo que existe para las marítimas y las aeronáuticas, pero las personales estaban marginadas.

Hoy se ha presentado una transaccional a esta moción, pero sinceramente, y por el bien de la estación, me hubiera gustado que esta moción se hubiera aprobado tal y como estaba presentada, y que fuera el Gobierno de España quien hubiera aceptado esta instalación. ¿Y ello por qué? Pues porque van a existir dos tratamientos distintos; tanto la marítima como la aeronáutica se van a aprobar directamente vía real decreto, en tanto que la personal se hará a través del Gobierno de Canarias.

Sinceramente insisto en que me habría gustado que esta moción se hubiera aprobado en su totalidad, pero, como de lo que se trata es de contar con un respaldo oficial para esas PLBs personales, acepto esa enmienda transaccional porque hace muchísimos años que estamos buscando esta solución. Vuelvo a decir que voy con frecuencia a esas instalaciones en Maspalomas, y he podido ver la gran eficacia que tienen estas herramientas para los salvamentos. Así pues, todo lo que se pueda hacer, irá en beneficio de estas personas cuya vida peligrará muchísimas veces por la falta de esa conexión.

Acepto, pues, esta transaccional y espero que el Gobierno de Canarias en el área que le corresponda agilice esta instalación.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias por su concisión, señoría.

Puesto que, como ya se ha dicho, todos los grupos parlamentarios han firmado una enmienda transaccional, corresponde pasar ahora al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Intervengo para manifestar mi apoyo a la transaccional que se ha firmado por parte de todos los grupos parlamentarios. Es cierto que quizá habría estado bien que se llevara a cabo por parte del Gobierno de España, pero también lo es que es competencia de las comunidades autónomas, y tienen que ser estas las que apoyen las radiobalizas personales. Es bueno llegar a una transaccional cuando se trata, como es el caso, de salvar vidas humanas.

Manifiesto, pues, mi apoyo y satisfacción por haber alcanzado un acuerdo.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Quintero.

¿Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos? (*Denegación.*)

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió? (*Denegación.*)

¿Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés? (*Denegación.*)

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

El señor ABREU EXPÓSITO: Gracias, señor presidente.

Señorías, nos alegramos de firmar esta transaccional respetando las competencias ubicadas en Protección Civil en cada una de las comunidades autónomas.

Quiero poner de manifiesto que el programa Cospas-Sarsat es una realidad en España desde el año 1993, y como bien ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, se habilitó la estación de Maspalomas como terminal terrestre para la recepción de alarmas de socorro, especialmente en la zona litoral de la península ibérica y de la costa occidental de África.

En un principio las radiobalizas utilizadas eran exclusivamente de uso marítimo y, con posterioridad, el servicio de Cospas-Sarsat lo ha ampliado a radiobalizas aeronáuticas y de uso personal. En el grupo de trabajo español se ha suscitado reiteradas veces la necesidad de habilitar un sistema de control de las radiobalizas de uso exclusivo en el territorio, de tal forma que las alertas producidas en estos equipos puedan ser derivadas por el centro de Maspalomas a los servicios de socorro más apropiados, tal y como se hace con los de los buques y las aeronaves.

El grupo de trabajo español está compuesto por la Dirección General de Marina Mercante; la Dirección General de Aviación Civil; la Dirección General de Protección Civil; la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y Sociedad de la Información; el servicio SAR del Ejército del Aire y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, así como el Instituto Nacional de Técnicas Aeroespaciales.

La propuesta reiteradamente expuesta por este grupo consiste en que la Dirección General de Protección Civil, o en su defecto las comunidades autónomas por medio de sus servicios 112, asuman el control de las radiobalizas aeronáuticas y de uso personal utilizadas en el territorio, separando así la gestión de su control por las utilizadas en el mundo marítimo y aeronáutico.

La razón de esta necesidad de independizar la responsabilidad de su control, es decir, actualizar una base de datos de radiobalizas aeronáuticas de uso personal, radica en que los medios de atención en caso de activación de una de ellas son radicalmente distintos, siendo controladas por dependencias de la Administración ajenas al mundo marítimo y aeronáutico. Por ello se presenta esta transaccional, por la que el Senado insta al Gobierno a la creación de un registro de radiobalizas de uso personal en actividades deportivas y terrestres, controladas por medio de una base de datos específica, independiente de las correspondientes a las radiobalizas marítimas y aeronáuticas, y cuya gestión se asigne al órgano de protección civil competente en la materia, separándose su gestión de las radiobalizas marítimas y aeronáuticas.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Abreu.

Para cerrar el debate tiene la palabra el senador Macías.

El señor MACÍAS SANTANA: Gracias, señor presidente.

Francamente agradezco esa exposición, pero, como gran canario, a mí me hubiera gustado que esta normativa tuviera el mismo régimen que la de las marítimas y aeronáuticas. ¿Y ello por qué? Pues porque considero que su

finalidad es la misma, y las pesquisas para localizar a personas en peligro debería ser asumida por una institución de mayor rango.

Me atrevería incluso a pedir a la Presidencia que visitara esa estación para que viera in situ la gran importancia que tiene para España. Funciona a las mil maravillas. Estando allí es cuando se ve su utilidad para localizar a un barco o a una persona, y el hecho de que esta normativa no vaya por la línea correcta merma un poco, si cabe, esa importancia. Yo les aseguro a ustedes que si en algún momento los portavoces de la Comisión visitan esta estación saldrán maravillados de la gestión que están haciendo. No obstante, le podían haber prestado mayor atención que delegar en la comunidad autónoma esta obligación, porque por real decreto fue creada la marítima, por real decreto la de aviación, y a mí me gustaría que también fuesen por real decreto las personales. Pero, en fin, como de lo que se trata es de tener algo, porque hasta la fecha no había nada, nada en absoluto, y están completamente desasistidas estas personas que ven con mucha frecuencia en peligro su vida, yo acepto, no me queda más remedio, no hay otra solución; ahora bien, no me voy a Gran Canaria hoy contento con esta enmienda transaccional porque yo esperaba un apoyo más positivo por parte del Gobierno. Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO ENTESA CATALANA DE PROGRÉS, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DIVERSAS MEDIDAS QUE FACILITEN LA ADQUISICIÓN DE ABONOS PARA LOS TRAYECTOS FERROVIARIOS DE MEDIA DISTANCIA (Número de expediente 661/000195).

El señor PRESIDENTE: Para finalizar el orden del día, vamos a debatir ahora la moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de diversas medidas que faciliten la adquisición de abonos para los trayectos ferroviarios de media distancia. La ha presentado el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés. No hay enmiendas.

Para la defensa de esta moción, tiene la palabra el senador Pere Muñoz.

El señor MUÑOZ HERNÁNDEZ: *Bon dia*. Buenos días.

Nuestro grupo parlamentario, Entesa Catalana de Progrés, ha mostrado en numerosas ocasiones su preocupación por la red ferroviaria del Estado, especialmente en la de Cataluña, donde se arrastra un déficit inversor en las líneas convencionales, déficit que se acentuó en la época del Gobierno del Partido Popular durante la ejecución de los tramos de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida-Camp de Tarragona-Barcelona-frontera francesa. Debido a la insistencia de este grupo, a la par de la sociedad civil y política de Cataluña, el Gobierno de José Luis

Rodríguez Zapatero durante el anterior mandato y en el actual ha dado muestras, aunque insuficientes, de querer corregir el déficit inversor al que nos referíamos. Pero aun así, existen desajustes en los servicios ferroviarios y de cercanías y de media distancia, comúnmente denominados regionales, cuya solución no revestiría demasiado coste para el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) o para RENFE-Operadora. Son desajustes que padecen los usuarios de líneas de media distancia, como, por ejemplo, la de Reus-Móra la Nova-Caspe-Zaragoza. Su asiduidad como cliente se plasma en la adquisición de abonos, lo que deja fuera de lugar su fidelización a este tipo de transporte.

Algunos usuarios han hecho llegar a este grupo parlamentario cuestiones particulares que requieren, a nuestro entender, una atención y una reacción por parte de los entes responsables. RENFE-Operadora acaba de instalar máquinas de autoventa en algunas estaciones, concretamente nueve en Cataluña, según informa un proyecto de la compañía, y estas máquinas sustituyen a las antiguas, las cuales, a su vez, permanecen en otras muchas estaciones.

Ni las nuevas ni las antiguas facilitan la compra de ningún tipo de abonos, sólo billetes sencillos de ida o de ida y vuelta, e incluyen en su oferta las tarifas reducidas, pero no abonos. Tales abonos, los de media distancia, se deben siempre comprar en taquilla. La obligatoriedad de pasar por taquilla choca con la era de la telemática y del pago con tarjetas desde cualquier punto habilitado, como podrían ser las máquinas expendedoras. Además, se da la circunstancia de que todos los abonos de media distancia (regionales) deben efectuarse con pago en metálico, pues no se permite la tarjeta de crédito en la taquilla de la estación.

Para trayectos más cortos de media distancia, el precio del abono (mensual y de 10 viajes) será menor, por lo que su pago en metálico puede entenderse como idóneo. Pero algunos abonos de media distancia, como, por ejemplo, en el abono mensual entre Flix y Tarragona —pues hay gente que va de Flix a Tarragona a trabajar diariamente—, que cuesta 129,15 euros, supone una cuantía elevada.

Un viaje de larga distancia sí que se puede pagar con tarjeta de crédito, por lo que paradójicamente un viajero puede pagar con tarjeta un billete de larga distancia que cueste menos de 129,15 euros del abono mensual entre Flix y Tarragona, pero no podrá pagar dicho abono con tarjeta. Resulta extraño que en la era de la telemática existan limitaciones de ciertos pagos con tarjeta.

Finalmente, se da la circunstancia de que el pasajero con billete sencillo (de ida o de ida y vuelta) puede reclamar el reembolso del billete si se produce un determinado retraso del tren de media distancia. Los pasajeros del mismo tren de media distancia con abono mensual o de 10 viajes sufren el mismo retraso, pero se les niega el acceso a una compensación.

En aras de mejorar la atención y deshacer agravios comparativos entre usuarios, RENFE-Operadora debería ampliar el derecho del reembolso a los viajeros con abonos que hayan sufrido también retraso. Por ello, el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés propone a la

Comisión de Fomento del Senado el debate de la siguiente moción: primero, fijar como regla general que las máquinas de autoventa, nuevas y antiguas, situadas en estaciones permitan —cuando funcionen, porque hay veces que muchas máquinas no funcionan— adquirir abonos de cualquier modalidad para trayectos de media distancia, algo que se ofrece en otros sistemas del transporte ferroviario (Metro) para facilitar la adquisición de tal abono sin tener que pasar por taquilla; segundo, permitir en las taquillas el pago con tarjeta de crédito de los abonos de cualquier modalidad para un trayecto de media distancia, de igual manera que se permite el pago con tarjeta de crédito en viajes de larga distancia; y, por último, tercero, establecer un mecanismo para que los usuarios de media distancia con un abono puedan reclamar y tener acceso a un reembolso cada vez que se produzca un retraso de su tren, de modo que se equipare su derecho de compensación al que pueden ejercer los pasajeros con billete sencillo en situaciones de retraso de terminal del tren. Este mecanismo debería aplicarse en forma del descuento para el abonado, donde se tenga en cuenta el número de viajes reclamados respecto al total que le permite el abono y donde el precio por cada viaje a compensar guarde la proporción del precio total del abono debido por los viajes que incluía.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Muñoz.

No hay enmiendas. Por lo tanto, pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias.

Simplemente quiero mostrar mi apoyo a la moción.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Quintero.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, tiene la palabra la senadora Candini.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señor presidente.

Estamos totalmente de acuerdo con la exposición que ha hecho el senador Muñoz. Únicamente quiero decirles que nosotros como partido político hemos hecho infinidad de propuestas políticas en torno a las cuestiones de Renfe y de cercanías. Quizás lo único que nos separa un poquito del senador Muñoz es la valoración global. Es cierto que el Partido Popular no hizo todo lo que a nosotros nos parecía desde el punto de vista de infraestructuras en el conjunto de Cataluña respecto al tema de cercanías, pero también entendemos que el Gobierno socialista y el presidente Zapatero normalmente lo que tiene por costumbre es hacerlo una vez y anunciarlo cuatro veces. Basta comparar las últimas inversiones hechas en el Plan de Cercanías de Madrid, donde 357 kilómetros se merecen 5.000 millones de euros y 467 kilómetros se merecen 4.000 millones de euros, y muchísimas otras cuestiones de hace nada más que 15 días.

Por tanto, la valoración global sobre quién hace qué es lo único que nos distancia un poquito respecto del senador Muñoz, pero estoy totalmente de acuerdo con toda la exposición y lo que propone.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Candini.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz.

El señor GONZÁLEZ MELITÓN: Gracias, señor presidente.

El Grupo Parlamentario Socialista considera razonable la moción que hoy presenta el senador Muñoz, en representación del Grupo Parlamentario Entesa, pues da respuesta a problemas que, si bien su señoría convendrá conmigo en que no son problemas de gran calado, sí son inconvenientes —desajustes es la palabra concreta utilizada en la moción— ocasionados a los ciudadanos en su vida cotidiana y cuya solución, en principio, parece sencilla y factible.

Su señoría comienza diciendo en la exposición de motivos que el déficit inversor en la red ferroviaria de Cataluña viene de antiguo, déficit que se acentuó durante los años de Gobierno del Partido Popular y que se está empezando a resolver ahora, algo en lo que estamos de acuerdo. En lo que no estoy tan de acuerdo es en el calificativo de insuficiente que otorga al esfuerzo inversor que está llevando a cabo el Gobierno. Nos parece normal que ustedes consideren que se puede hacer más —es su comunidad y es lo que ustedes tienen que defender—, pero comprenderá su señoría que hay muchas comunidades en las que es preciso hacer inversiones —sin ir más lejos, por ejemplo, la mía, Extremadura— y que, como las necesidades son muchas, es necesario repartir los esfuerzos.

Por mi parte, no tengo ningún problema en reconocerle la necesidad de las inversiones en Cataluña, pero considero que también debería usted reconocer el compromiso del presidente del Gobierno y los avances, que no son pocos, realizados durante la anterior y la presente legislatura, los cuales, sin duda, usted conoce mejor que yo, porque vive allí y los puede apreciar en primera persona.

En cuanto a las dos primeras medidas propuestas en su iniciativa —la posibilidad de adquirir abonos para trayectos de media distancia en máquinas expendedoras y que se acepte el pago con tarjeta de crédito de esos abonos en la taquilla—, parece que se podrían solucionar con una modificación del programa informático correspondiente. No sé si será una modificación sencilla o complicada, porque yo no soy experto en informática, pero el sentido común me dice que no debe ser muy complicado ni costoso. Me consta que Renfe está trabajando en esta dirección y, por lo tanto, los ciudadanos podrán disponer de esas dos posibilidades a corto plazo.

Más complicado parece establecer un sistema para el reembolso del importe del billete a los pasajeros con

abono cuando el tren sufre un retraso. Como usted sabe, actualmente para acceder a esa compensación por el desvío durante un determinado tiempo del cumplimiento del horario es necesaria la identificación del tren en el que el usuario viajó, cosa que se hace con el billete. El usuario presenta el billete, se comprueba que, efectivamente, ese tren tuvo un retraso y se procede al reembolso del importe. En este sentido, aunque los pasajeros con abono mensual tienen la ventaja del acceso libre en todo momento a cualquiera de los trenes que realizan el trayecto para el que ellos están abonados, también tienen un inconveniente: que no hay forma documental de justificar el tren en el que han viajado. Por lo tanto, habrá que buscar un sistema para equiparar los derechos de estos usuarios de abono mensual con el resto de usuarios, con el fin de que no se produzca ese agravio comparativo del que usted habla en la moción y todos los pasajeros tengan derecho al reembolso, con independencia de la forma en que hubieran adquirido el derecho de uso del tren.

Por tanto, y como he dicho al principio de mi intervención, nos parecen razonables las propuestas del senador Muñoz. Las soluciones a los problemas que él propone nos parecen alcanzables sin mucha dificultad y no especialmente costosas, sino más bien lo contrario, creo que son perfectamente asumibles.

Por tanto, votaremos a favor de la moción.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador González.

Para cerrar el turno de intervención de los portavoces, tiene la palabra el senador Ortiz, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor ORTIZ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Nuestro grupo también apoyará esta moción propuesta por el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés, aunque —tal y como manifestaba la senadora Candini— mantendremos nuestras discrepancias en la exposición de motivos.

Es lógico que cuando las cosas no funcionan se critique a los gobiernos, pero hay que criticar a todos, porque en todas las gestiones hay luces y sombras y esta no es una excepción.

En Cataluña se ha hecho lo que se ha hecho por parte de los gobiernos, no se ha avanzado como se quería; por tanto, creo que lo que se pide en la moción es justo. Hoy disponemos de una informática avanzada y no será difícil que se puedan instalar esas máquinas, que redundará en beneficio de los usuarios que —como decía el senador de Entesa— padecen esta situación.

Por lo tanto, el Grupo Parlamentario Popular votará favorablemente esta propuesta.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Ortiz.

Con esta intervención damos por finalizado el debate de las mociones que figuraban en el orden del día.

Como hemos fijado la hora de la votación a las doce del mediodía, y como no sé si a los grupos parlamentarios les queda por transaccionar y negociar alguna de sus enmiendas, suspendemos la sesión quince minutos y a las doce en punto iniciamos la votación. (*Pausa.*)

Ya están presentadas todas las enmiendas transaccionales, pero antes de iniciar la votación vamos a pasar lista para comprobar las asistencias y las sustituciones que han comunicado los diferentes grupos parlamentarios.

Por el señor letrado se procede a la comprobación de las señoras y los señores senadores presentes.

El señor ORTIZ PÉREZ: Señor presidente, por cortesía parlamentaria le debo una explicación al Grupo Socialista respecto a su enmienda sobre la que dije que me pronunciaría en el momento anterior a la votación. He intentado por todos los medios, y me pueden creer, hacer una composición entre su enmienda y la moción original, pero si la aceptaba en su integridad, desvirtuaba el acuerdo de las Cortes Valencianas que se produjo en el mes de octubre de 2008. Por lo tanto, no he sido capaz, por decirlo de alguna forma, de ensamblar las propuestas del Grupo Socialista con la moción original, por lo que no he podido aceptar la enmienda ni tampoco redactar una transaccional. Esto es lo que quería explicar.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, por sus explicaciones.

Entiendo que la primera moción, que es la 661/27, la vamos a votar en su integridad, tal como la ha propuesto el Grupo Parlamentario Popular.

Sometemos a votación la primera moción, por la que se insta al Gobierno a suscribir con la Generalitat Valenciana un protocolo de colaboración para la modernización de la red ferroviaria de la Comunitat Valenciana y a ejecutar con la máxima prioridad las actuaciones propuestas por la Generalitat, en los términos en los que la ha presentado el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la moción.

A la segunda moción se ha presentado una enmienda, que no ha aceptado el grupo proponente, por lo que sometemos a votación la moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en materia de infraestructura viaria en la comarca del Maresme, en la provincia de Barcelona, y lo hacemos en los términos en los que la ha presentado el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió.

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

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la moción.

La tercera moción insta al Gobierno a aprobar el estudio informativo del tramo de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Castejón y Logroño (La Rioja) y su posterior ejecución. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular y no tiene enmiendas. La sometemos a votación en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, diez; abstenciones, dos.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la moción.

A la cuarta moción hay presentada una transacción entre el grupo proponente y el enmendante.

Pido al letrado que lea en voz alta la transacción que vamos a aprobar.

El señor LETRADO: La transacción dice así: La Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a celebrar un convenio de colaboración con la Junta de Castilla y León para proceder al cierre del actual SG-20 entre el punto de interconexión de esta con la N-110 y la A-601. En el marco del convenio, cada administración asumirá las actuaciones que se realicen en el ámbito de las carreteras de su competencia, de tal manera que se proceda con la mayor celeridad al cierre.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Habiendo sido una transacción firmada por todos los grupos parlamentarios, se obvia someterla a votación.

Lo mismo sucede con la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno a la creación de un registro nacional para radiobalizas de uso personal para el Programa Cospas-Sarsat de localización de emergencias aeronáuticas, marítimas y terrestres, del Grupo Parlamentario Popular, a la cual se ha presentado una enmienda transaccional que lee el letrado de la comisión.

El señor LETRADO: La enmienda transaccional dice así: La creación de un registro de radiobalizas de uso personal (PLBs) en actividades deportivas terrestres, controladas por medio de una base de datos específica, independiente de las correspondientes a radiobalizas marítimas y aeronáuticas y cuya gestión se asigne al órgano de protección civil competente en la materia, separándose su gestión de las radiobalizas marítimas y aeronáuticas.

El señor PRESIDENTE: Según me indica el letrado, hay una corrección técnica que se introducirá al inicio de la transaccional, por la que se dirá: La Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno de la nación...

Si ningún grupo parlamentario dice lo contrario, queda aceptado por unanimidad el texto transaccionado.

Pasamos a la votación de la última moción, que es la moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de

diversas medidas que faciliten la adquisición de abonos para los trayectos ferroviarios de media distancia, presentada por el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés, que no ha tenido enmiendas y que se vota en los términos en que ha sido presentada.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada por unanimidad.

No habiendo más asuntos que tratar y anunciando a los miembros de la Mesa y a los Portavoces que celebraremos una sesión de Mesa y Portavoces el próximo martes antes

del inicio del Pleno, a las dos de la tarde, se levanta la sesión.

Eran las doce horas y quince minutos.

CORRECCIÓN DE ERRORES:

En el *Diario de Sesiones* número 81, correspondiente a la sesión de la Comisión de Fomento celebrada el martes, 18 de noviembre de 2008, en la página 24, cuarto párrafo, octava línea, donde dice «Kabat» debe decir «Gavá».

Edita: © SENADO. Plaza de la Marina Española, s/n. 28071. Madrid.
Teléf.: 91 538-13-76/13-38. Fax 91 538-10-20. <http://www.senado.es>.

E-mail: dep.publicaciones@senado.es.

Imprime: ALCANIZ-FRESNO'S - SAN CRISTÓBAL UTE
C/ Cromo, n.º 14 a 20. Polígono Industrial San Cristóbal
Teléf.: 983 21 31 41 - 47012 Valladolid
af@alcanizfresnos.com.

Depósito legal: M. 12.580 - 1961