



CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DOLORES PAN VÁZQUEZ

Sesión celebrada el jueves, 26 de septiembre de 2013

ORDEN DEL DÍA

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las acciones concretas que se llevan a cabo para reparar los daños y afecciones en el desarrollo de las obras de ejecución de la línea de alta velocidad en la provincia de Ourense.
(Núm. exp. 681/000666)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre las medidas que lleva a cabo el Gobierno para evitar la caída en las cifras de movimientos en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Galicia, con indicación de las acciones a adoptar para ganar competitividad, especialmente en el aeropuerto de Oporto, en Portugal.
(Núm. exp. 681/000673)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre las estaciones ferroviarias en desuso y viviendas inmuebles radicadas en la provincia de Zamora que el Gobierno tiene previsto vender, con indicación de su ubicación exacta, valor de tasación y procedimiento a seguir.
(Núm. exp. 681/000686)
Autores: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) y FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS).
- Pregunta sobre las estaciones ferroviarias en desuso y viviendas inmuebles radicadas en la provincia de León que el Gobierno tiene previsto vender, con indicación de su ubicación exacta, valor de tasación y procedimiento a seguir.
(Núm. exp. 681/000687)
Autores: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS), GARCÍA DEL BLANCO, IBÁN (GPS) y SEN VÉLEZ, NICANOR JORGE (GPS).
- Pregunta sobre las estaciones ferroviarias en desuso y viviendas inmuebles radicadas en la provincia de Salamanca que el Gobierno tiene previsto vender, con indicación de su ubicación exacta, valor de tasación y procedimiento a seguir.
(Núm. exp. 681/000688)
Autores: DIEGO CASTELLANOS, MARÍA ELENA (GPS) y GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 2

- Pregunta sobre las estaciones ferroviarias en desuso y viviendas inmuebles radicadas en la provincia de Ávila que el Gobierno tiene previsto vender, con indicación de su ubicación exacta, valor de tasación y procedimiento a seguir.
(Núm. exp. 681/000689)
Autores: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) y BURGOS GARCÍA, JOSÉ MARÍA (GPS).
- Pregunta sobre las estaciones ferroviarias en desuso y viviendas inmuebles radicadas en la provincia de Valladolid que el Gobierno tiene previsto vender, con indicación de su ubicación exacta, valor de tasación y procedimiento a seguir.
(Núm. exp. 681/000690)
Autores: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) y ÁLVAREZ VILLAZÁN, EMILIO (GPS).
- Pregunta sobre las estaciones ferroviarias en desuso y viviendas inmuebles radicadas en la provincia de Segovia que el Gobierno tiene previsto vender, con indicación de su ubicación exacta, valor de tasación y procedimiento a seguir.
(Núm. exp. 681/000691)
Autores: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) y MONTES JORT, FÉLIX (GPS).
- Pregunta sobre las estaciones ferroviarias en desuso y viviendas inmuebles radicadas en la provincia de Palencia que el Gobierno tiene previsto vender, con indicación de su ubicación exacta, valor de tasación y procedimiento a seguir.
(Núm. exp. 681/000694)
Autores: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) y ANDRÉS PRIETO, RAQUEL MIRIAM (GPS).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de El Hierro y Tenerife (Santa Cruz de Tenerife).
(Núm. exp. 681/000695)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de El Hierro (Santa Cruz de Tenerife) y Gran Canaria (Las Palmas).
(Núm. exp. 681/000696)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de La Palma y Tenerife (Santa Cruz de Tenerife).
(Núm. exp. 681/000697)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de La Palma (Santa Cruz de Tenerife) y Gran Canaria (Las Palmas).
(Núm. exp. 681/000698)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) y Gran Canaria (Las Palmas).
(Núm. exp. 681/000699)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de Tenerife y La Gomera (Santa Cruz de Tenerife).
(Núm. exp. 681/000700)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 3

- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de La Gomera (Santa Cruz de Tenerife) y Gran Canaria (Las Palmas).
(Núm. exp. 681/000701)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) y Fuerteventura (Las Palmas).
(Núm. exp. 681/000702)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) y Lanzarote (Las Palmas).
(Núm. exp. 681/000703)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de Gran Canaria y Lanzarote (Las Palmas).
(Núm. exp. 681/000704)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el número de residentes que han utilizado durante el año 2012 la subvención al transporte en los trayectos entre las islas de Gran Canaria y Fuerteventura (Las Palmas).
(Núm. exp. 681/000705)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre las cantidades gastadas por el Gobierno durante el año 2012 en concepto de bonificación a los residentes de la Comunidad Autónoma de Canarias por trayectos realizados desde la península.
(Núm. exp. 681/000706)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre las compañías beneficiarias de la bonificación del cincuenta por ciento a los residentes en la Comunidad Autónoma de Canarias, con indicación de las cantidades destinadas a cada una de ellas en el año 2012.
(Núm. exp. 681/000707)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre el desglose de las cantidades percibidas durante el año 2012 por las compañías que operan entre las islas de la Comunidad Autónoma de Canarias en concepto de subvención del cincuenta por ciento al transporte aéreo.
(Núm. exp. 681/000708)
Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).
- Pregunta sobre los motivos que, a juicio del Gobierno, están retrasando la puesta en marcha del Servicio Europeo de Telepeaje (SET) en España.
(Núm. exp. 681/000713)
Autor: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).
- Pregunta sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno para agilizar la puesta en marcha del Servicio Europeo de Telepeaje (SET) en España, con indicación de la fecha prevista para su implantación.
(Núm. exp. 681/000714)
Autor: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 4

- Pregunta sobre las previsiones del Ministerio de Fomento para el desdoblamiento de la ronda norte de la ciudad de Lugo.
(Núm. exp. 681/000771)
Autor: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).
- Pregunta sobre si se ha realizado algún estudio para los accesos desde el nuevo puente de Lugo para su unión con la futura autovía hasta Santiago de Compostela (A Coruña).
(Núm. exp. 681/000772)
Autor: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).
- Pregunta sobre la existencia de algún estudio para la unión del nuevo puente de Lugo con los accesos a la ciudad.
(Núm. exp. 681/000773)
Autor: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).
- Pregunta sobre el estado y grado de ejecución en el que se encuentra la autovía entre Lugo y Santiago de Compostela (A Coruña), en lo que respecta al Ayuntamiento de la primera ciudad.
(Núm. exp. 681/000774)
Autor: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).
- Pregunta sobre las mejoras previstas en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024 en materia de transporte de mercancías por ferrocarril para Galicia.
(Núm. exp. 681/000802)
Autores: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS), LOSADA DE AZPIAZU, FRANCISCO JAVIER (GPS), MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS) y VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).
- Pregunta sobre las mejoras previstas en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2014 en materia de mejora de transporte de viajeros por ferrocarril para la Comunidad Autónoma de Galicia.
(Núm. exp. 681/000803)
Autores: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS), LOSADA DE AZPIAZU, FRANCISCO JAVIER (GPS), MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS) y VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).
- Pregunta sobre las previsiones de actuaciones del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2014 en materia de carreteras en la Comunidad Autónoma de Galicia, con indicación de su presupuesto y plazos de ejecución.
(Núm. exp. 681/000804)
Autores: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS), LOSADA DE AZPIAZU, FRANCISCO JAVIER (GPS), MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS) y VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).
- Pregunta sobre las previsiones de Renfe Integria con respecto a la dependencia del taller que tiene en Monforte de Lemos (Lugo), así como con respecto a sus puestos de trabajo.
(Núm. exp. 681/000822)
Autor: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).
- Pregunta sobre la situación de la confección de un estudio para la implantación en la Comunidad Autónoma de Galicia del transporte ferroviario de cercanías.
(Núm. exp. 681/000823)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 5

- Pregunta sobre las obras de conservación, mantenimiento y seguridad vial realizadas desde el año 2011 en las carreteras de la provincia de Pontevedra, con indicación de su importe.
(Núm. exp. 681/000849)
Autor: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).
- Pregunta sobre el estado de tramitación del expediente de obra para la construcción de la variante norte de la ciudad de Ourense y la gestión que se ha realizado de este expediente durante el año 2012 y lo que va de 2013.
(Núm. exp. 681/000866)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre las actuaciones desarrolladas por el actual Gobierno para la ejecución de la variante norte en la ciudad de Ourense para evitar tráficos pesados, con indicación de la previsión de licitación y de comienzo de las obras.
(Núm. exp. 681/000959)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre las medidas que se van a tomar para evitar la pérdida y el recorte de servicios de transporte aéreo desde los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Galicia.
(Núm. exp. 681/000869)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre los servicios de tren que van a ser suprimidos en la Comunidad Autónoma de Galicia, sus itinerarios y horarios, la alternativa ofrecida a los mismos, el ahorro generado por su supresión, así como los contactos habidos con la Xunta de Galicia y las diputaciones y ayuntamientos afectados y las posiciones de cada una de estas administraciones.
(Núm. exp. 681/000870)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre los servicios suprimidos en transporte de viajeros por ferrocarril en la Comunidad Autónoma de Galicia.
(Núm. exp. 681/000889)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre las medidas de apoyo para la restauración del Monasterio de Santa María de Melón (Ourense) en el año 2013 y próximos ejercicios.
(Núm. exp. 681/000871)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre las peticiones realizadas durante los años 2012 y 2013 por entidades e instituciones para la mejora de carreteras de titularidad del Estado en la provincia de Ourense, con indicación de las que han sido atendidas o lo serán durante el presente ejercicio.
(Núm. exp. 681/000901)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre la previsión de tramitación en la licitación por tramos de la autovía A-76, con indicación de las previsiones del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024) con respecto a esta infraestructura.
(Núm. exp. 681/000902)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
- Pregunta sobre las actuaciones para los años 2012 y 2013 en la línea ferroviaria de alta velocidad entre Ourense y Vigo (Pontevedra), con indicación de las previsiones e importes y del momento de tramitación en que se encuentra.
(Núm. exp. 681/000903)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 6

- **Pregunta sobre las peticiones de ayuntamientos, diputaciones provinciales y entidades, así como de la Xunta de Galicia, para la ejecución de la autovía A-56.**
(Núm. exp. 681/000905)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

 - **Pregunta sobre la tramitación realizada durante la presente Legislatura de la autovía entre Ourense y Lugo, con indicación de la previsión con respecto a la puesta en servicio y de su dotación presupuestaria y ejecución durante los años 2012 y 2013, así como de las previsiones para ejercicios futuros.**
(Núm. exp. 681/000955)
Autor: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).
-

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

La señora PRESIDENTA: Se abre la sesión.

Señorías, vamos a iniciar esta sesión de la Comisión de Fomento.

En primer lugar, damos la bienvenida al secretario de Estado de Fomento y le agradecemos que venga a esta comisión una vez más a contestar a algunas preguntas formuladas por escrito y reconvertidas en preguntas orales.

He de decir que algunas de estas preguntas se van a contestar agrupadamente y, a efectos de que figure en el *Diario de Sesiones*, las voy a detallar a continuación: en primer lugar, las preguntas números 681/000686, de Andrés Gil García y don José Fernández Blanco; la 681/000687, de Andrés Gil García, Ibán García del Blanco y don Nicanor Jorge Sen Vélez; la 681/000688, de María Elena Diego Castellanos y Andrés Gil García; la 681/000689, de Andrés Gil García y don José María Burgos García; la 681/000690, de Andrés Gil García y Emilio Álvarez Villazán —ya no voy a decir 681, solo el número de la pregunta—, la 691, de Andrés Gil García y don Félix Montes Jort; la 694, de Andrés Gil García y de Raquel Miriam Andrés Prieto. En segundo lugar, las preguntas 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707 y 708, de don Narvay Quintero Castañeda. En tercer lugar, las preguntas 713 y 714, de María de los Ángeles Marra Domínguez. En cuarto lugar, las preguntas números 771, 772, 773 y 774, de don Ricardo Jacinto Varela Sánchez. En quinto lugar, las preguntas 802 y 803, de don Miguel Fidalgo Areda, don Francisco Javier Losada Azpiazu, María de los Ángeles Marra Domínguez y Ricardo Jacinto Varela Sánchez. En sexto lugar, las preguntas 866 y 959, de don Miguel Fidalgo Areda. En séptimo lugar, las preguntas 870 y 889, de don Miguel Fidalgo Areda; y, por último, las preguntas 905 y 955, de don Miguel Fidalgo Areda. Todas estas preguntas se contestarán agrupadamente.

El tiempo máximo total de debate para cada pregunta o grupo de preguntas será de ocho minutos. Así, el senador que formula la pregunta y el secretario de Estado que contesta a la misma dispondrán de un máximo de ocho minutos que distribuirán a su libre albedrío. Como en la última sesión que celebramos, se repartirán este tiempo entre los diferentes turnos —el de formulación de la pregunta, el de respuesta del secretario de Estado, el turno de réplica y el turno de cierre por parte del secretario de Estado—. Por tanto, pasamos a la contestación de las preguntas.

CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

– PREGUNTA SOBRE LAS ACCIONES CONCRETAS QUE SE LLEVAN A CABO PARA REPARAR LOS DAÑOS Y AFECCIONES EN EL DESARROLLO DE LAS OBRAS DE EJECUCIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD EN LA PROVINCIA DE OURENSE.

(Núm. exp. 681/000666)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: En primer lugar, pregunta de don Miguel Fidalgo Areda en relación con las acciones concretas que se llevan a cabo para reparar los daños y afecciones en el desarrollo de las obras de ejecución de la línea de alta velocidad en la provincia de Ourense.

Tiene usted la palabra, senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Señora presidenta, en primer lugar, permítame hacer constar en esta sesión —y creo que lo hago en nombre de toda la comisión— nuestro dolor por el accidente ferroviario sucedido el 24 de julio en Galicia en el entorno de Santiago de Compostela y el traslado de nuestra solidaridad con todas familias y víctimas afectadas. También queremos recordar que hemos solicitado en el Senado la comparecencia del Gobierno a este respecto, por lo que esperamos que se celebren las correspondientes sesiones en el Senado.

Quiero manifestar respecto a la pregunta formulada en primer lugar que todas las preguntas que hoy traemos aquí han sido formuladas por escrito, pero que deberían haber sido contestadas satisfactoriamente por escrito. Aquellas que fueron respondidas por escrito de forma satisfactoria las hemos retirado —yo por lo menos— del orden del día, por tanto traemos solo aquellas que han sido contestadas muy tarde y de forma muy insatisfactoria. En ese sentido, acudimos a nuestro derecho a formularlas de forma oral al Gobierno.

Esta respuesta, en concreto, no tiene que ver con el retraso de la alta velocidad en Galicia que estamos sufriendo los gallegos —que nos ha tocado sufrir el varapalo de los recortes también en nuestras

carnes, en nuestras infraestructuras—, ni con las modificaciones del proyecto, que nos van a llevar a un AVE de una sola vía, pero sí con las acciones concretas que pedimos y que ha puesto en marcha el Gobierno para reparar los daños y afecciones que están ocasionando las obras de la alta velocidad.

Desde luego, es inadmisibles la respuesta que nos ha dado el Gobierno, que, aparte de tarde, manifiesta en una respuesta genérica que en el proyecto ya consta un anexo para identificar los servicios afectados. Nosotros nos referimos a que, además de las expropiaciones, se hacen ocupaciones de carácter temporal muchas veces sin ningún criterio objetivo, por ejemplo, en zonas de trabajo de concentración parcelaria. Ello provoca daños que impiden el desarrollo de la actividad agraria de los pocos agricultores que quedan en nuestro entorno rural; daños que destrozan las infraestructuras municipales, poniendo en riesgo la seguridad vial, sin que se reparen de ninguna forma ni haya medios humanos o técnicos para garantizar la seguridad viaria; daños en viviendas —en concreto ha habido en Castrelo do Val diversos núcleos que están afectados, donde unas personas ven cómo pasa por delante de ellos la vía de alta velocidad y además, les quitan el tren que tienen y tienen en riesgo sus casas—, que para prevenirlos y corregirlos no se está haciendo nada; daños al patrimonio natural, a *carballeiras* centenarias, a castaños centenarios, a caminos históricos que a veces, de forma torpe, se tratan de arreglar hormigonándolos cuando caminos reales como el Camino de Santiago, etcétera, deben cuidarse con la sensatez que requieren este tipo de actuaciones; daños en las captaciones de agua, en los regadíos, en los montes y en los ríos de los ayuntamientos por donde circula la vía de una forma muy específica —en Laza, en Castrelo do Val, en Mezquita, en Gudiña, enlace en Vilar de Barrio, en Maceda, en Taboadela, en Baños de Molgas, en Allariz y en muchos núcleos de la provincia de Ourense.

Nosotros le hemos pedido información concreta, por tanto, una respuesta concreta, y que estos daños no se dejen sin reparar cuando las empresas abandonen la obra.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Tiene la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Yo también quisiera iniciar esta mi primera presencia en esta Comisión de Fomento del Senado haciendo un recordatorio a las víctimas del accidente ferroviario de Angrois. Desde entonces, tanto en el ámbito de la colaboración judicial como en el ámbito de atención a las víctimas, es una de nuestras ocupaciones principales y, por lo tanto, estamos intentando tomar todas las medidas que garanticen la seguridad permanente del sistema ferroviario español y atender a todas las víctimas y a los familiares que se han visto afectados en esta tragedia.

Por otra parte, quiero decir que coincido con el senador Fidalgo. Lamento la tramitación, que ha provocado que las preguntas se hayan demorado en su respuesta y se hayan convertido en orales. No lamento mi comparecencia para informar, ni muchísimo menos, sí siento que los tiempos quizá no hayan sido los que la eficiencia administrativa y la cortesía parlamentaria deberían haber llevado a cabo. Estoy seguro de que no volverá a suceder, hemos tomado medidas dentro del departamento para atender las miles de preguntas que, tanto en el Congreso como en el Senado, tenemos que abordar cotidianamente para que eso no nos genere un cuello de botella, como sucedió en algún momento de la última primavera y que dio lugar a este atraso. Como digo, confío en que no vuelva a ocurrir y que, por lo tanto, tengamos la relación normal y fluida que debe existir en estas materias.

Le diré en cuanto a la pregunta concreta que me hace su señoría que, como bien conoce, la ejecución de cualquier tipo de infraestructura lleva consigo necesariamente una serie de afecciones: bien al medioambiente, bien a los caminos, a las vías pecuarias, a las carreteras, a los servicios, a acometidas de agua, a las de electricidad; es consustancial al ejercicio de la actividad en la obra civil. En todo caso, esas afecciones son identificadas en el inicio de las obras, y lo que se lleva a cabo por parte del ministerio son los contactos con los organismos y los particulares afectados para tenerlas perfectamente identificadas al inicio y también las actuaciones para minimizar dichas afecciones y las interferencias que pueden provocarse tanto en el propio tráfico —ferroviario o de carretera— como en las infraestructuras en general.

En concreto, en lo que usted me plantea, en la obra de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, las afecciones más relevantes que se están produciendo tienen que ver con las carreteras de titularidad de la Xunta de Galicia —las Ourense 111, 112, 113 o 114—, así como con las carreteras también pertenecientes

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 9

a la gestión de la diputación —en buen número de ellas—: la Ourense 110, la 1103, la 1109, etcétera; en fin, una lista larga que seguramente usted conoce tan bien como yo.

Llevamos a cabo un conjunto de actuaciones que garanticen el objetivo final y es que, una vez que finalicen las obras, las carreteras afectadas y el conjunto de infraestructuras y de suministros y servicios queden totalmente repuestas y en el estado al menos en que se encontraban en el momento inicial, o incluso mejor si es posible. Para ello, en todos los pliegos de prescripciones técnicas que lleva a cabo Adif se incorpora siempre una referencia expresa a que el contratista debe llevar a cabo todas aquellas obras que permitan reponer en estado de uso todas aquellas instalaciones e infraestructuras que han sido dañadas en el ejercicio de la actuación que se lleve a cabo.

Le diré, por lo que se refiere a las afecciones medioambientales, que la ejecución de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, así como la de Olmedo-Medina-Zamora-Puebla-Lubián-Ourense suponen llevar a cabo una serie de actuaciones preventivas en cuanto a la protección de los suelos y de la vegetación natural, a la protección de las aguas y del sistema hidrológico, a la protección de la fauna, de la atmósfera y de la permeabilidad territorial. Todo ello está recogido en todos y cada uno de los proyectos constructivos y son de obligado cumplimiento en la ejecución de las obras. También las parcelas que son ocupas temporalmente son tratadas después de las obras mediante la aportación de tierra vegetal, de siembra, la plantación, devolviendo, como digo, a los propietarios las parcelas en iguales condiciones —y, si podemos, incluso mejorándolas—, en el mismo estado en que se encontraban antes de la afección, afección que, repito, es inevitable que se produzca pero que, insisto, forma parte del conjunto de los pliegos, de las obligaciones de los contratistas y de la recepción final de las obras que evalúan que así se ha cumplido.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Tiene la palabra, senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Brevemente, presidenta.

Intervengo para decirle que se preguntaban cuestiones concretas, que el secretario de Estado ha dado algunas respuestas concretas, pero que yo quería conocer qué acciones concretas se llevan a cabo en mi provincia —que tampoco es tan grande— para reparar daños, para saber si todos los daños están cubiertos y la Administración está de una forma proactiva preocupándose de los daños. Yo le cito algunos.

¿Qué criterio hay, por ejemplo, para ocupar de forma temporal fincas de concentración parcelaria reciente, que tienen una actividad agraria y es de lo que viven sus dueños, habiendo otros terrenos alternativos al lado? Es decir, las empresas están ocupando los terrenos que a ellos les interesan, no los que menos daño y afección causan. Yo creo que ese debe ser un principio que debe regir toda ocupación. Arreglarlo al finalizar las obras a mí no me vale, porque la gente allí vive, no va a hacerlo a partir de que acaben las obras, tiene que seguir viviendo ahora en condiciones normales. Además, si hablamos de obras que estaba previsto acabar en 2015, que este Gobierno anuncia que se van a retrasar hasta 2018 —veremos si no es hasta el 2020 o el 2022—, la gente no puede esperar a tener una vida normal con estos plazos de la Administración que se dilatan tanto para finalizar su actividad. Lo mismo ocurre con los daños en las casas, con los daños en la actividad económica, con los daños en las vías públicas que utilizan los vecinos.

Yo le pido que la Administración tenga un papel proactivo para que estas actuaciones no tengan un coste añadido para personas que ven cómo allí pasa una línea de alta velocidad que ellos no van a usar, y además, por cierto, les quitan el tren convencional.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fidalgo.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Por entrar a un nivel de mayor detalle de lo que me pedía su señoría, le diré que en los proyectos de obra que están adjudicados en la provincia de Ourense hay una serie de partidas específicas que tienen que ver, como digo, con el capítulo de reposiciones de servicio y servidumbres, con un presupuesto estimado de 20 millones de euros más IVA, habiéndose ejecutado hasta 31 de julio de este año —de 2013— 8,5 millones de euros. Y en lo que tiene que ver con el capítulo de integración ambiental y actuaciones preventivas, hay un importe previsto de 12,2 millones de euros y se han ejecutado ya en

torno a 3 millones de euros. Por lo tanto, hay partidas concretas. Por ejemplo, para dar algún detalle: la carretera Ourense 112 tiene un doble tratamiento superficial sobre un terreno de baja capacidad, por lo tanto es previsible que tenga un deterioro elevado. Por ello se han llevado a cabo actuaciones muy importantes de hasta un metro de espesor en el saneamiento del firme, se está llevando a cabo una capa de aglomerado en un tramo de cuatro kilómetros para fortalecer ese trazado, al igual que se está haciendo en la Ourense 113 o en la 114, así como los petroglifos de Presqueira, en el término municipal de Baños de Molgas, que han sido catalogados, que han sido protegidos. Por ejemplo, en la ejecución de túneles, todos los materiales excedentes de excavación han sido llevados a vertederos —por supuesto, regulados y establecidos e integrados con tratamiento morfológico de los residuos—. Por tanto, todas estas actuaciones están previstas y están desarrolladas.

Me apunta usted la idea de que alguna ocupación temporal de fincas pueda ser considerada por los vecinos como no la más adecuada. Le aseguro que la dirección de la obra, en colaboración con los contratistas, y previamente con los ayuntamientos, han identificado cuáles son las zonas de ocupación para hacer el menor daño posible. Estoy seguro de que a quien le ocupan temporalmente las fincas y sufre un daño, al final ese daño es repuesto y compensado también.

Por lo tanto, insisto en que la principal idea es que las afecciones son inevitables para llevar a cabo la actuación, que intentamos minimizar el impacto inicial y, en todo caso, reponer y compensar por las actuaciones llevadas a cabo.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Antes de continuar quiero sumarme también al recuerdo de las víctimas del accidente de Angrois y de sus familias, así como manifestar públicamente, y que conste en el *Diario de Sesiones*, el agradecimiento por la labor de todo el personal que trabajó durante aquellos días de luto para restablecer y ayudar a estas víctimas, como también la respuesta de los vecinos de Angrois, que creo que fue ejemplar.

– PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE LLEVA A CABO EL GOBIERNO PARA EVITAR LA CAÍDA EN LAS CIFRAS DE MOVIMIENTOS EN LOS AEROPUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA, CON INDICACIÓN DE LAS ACCIONES A ADOPTAR PARA GANAR COMPETITIVIDAD, ESPECIALMENTE EN EL AEROPUERTO DE OPORTO, EN PORTUGAL.

(Núm. exp. 681/000673)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE SE VAN A TOMAR PARA EVITAR LA PÉRDIDA Y EL RECORTE DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DESDE LOS AEROPUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA.

(Núm. exp. 681/000869)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la segunda pregunta del senador Fidalgo, la pregunta número 673, y que ahora solicita agrupar con la número 869, que corresponde a la número 14 del orden del día, con el ruego, senador Fidalgo, pues sabe que hemos estado trabajando con usted y con su portavoz durante bastantes días para que agrupara preguntas, de que con el fin de facilitar la labor de la comisión y supongo que también el trabajo del ministerio, procure hacer estas agrupaciones siempre de forma previa a la comisión, cuando sea el caso.

Sin más, le damos la palabra, senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Sí, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, la pregunta, en este caso, tiene que ver con la preocupación de nuestro grupo respecto de la pérdida de servicios de transporte aéreo en Galicia, así como por su recorte. Por tanto, es una preocupación relativa a la competitividad de los aeropuertos gallegos y de los servicios aéreos para los ciudadanos gallegos respecto de otros aeropuertos próximos, como es el caso de Oporto.

La situación geográfica de Galicia es de lejanía, y a eso hay que sumarle la circunstancia de que la alta velocidad aún va a tardar en llegar, por lo que he citado antes, porque hay un retraso hasta el 2018 y, probablemente, vaya mucho más allá para otras ciudades que ni siquiera están en el pensamiento del ministerio. Evidentemente, Galicia cuenta con instalaciones modernas en sus aeropuertos, pero está habiendo algún descuido respecto de su mantenimiento, lo que hace que, por ejemplo, se desvíen vuelos porque se avería por falta de mantenimiento el sistema antiniebla.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 11

Por estas circunstancias de Galicia, por su situación geopolítica y por el retraso de la llegada de la alta velocidad, requiere unos servicios aéreos adecuados, que, de alguna forma, aseguren la movilidad de los ciudadanos y la demanda de las empresas que requiere su actividad económica. En este sentido, hay que recordar que estamos perdiendo usuarios en el conjunto de Galicia, en los aeropuertos gallegos, respecto de años anteriores. Yo creo que es necesario que por parte del ministerio se lleve a cabo alguna acción para asegurar esos servicios y que sean de calidad. Hemos sufrido también episodios como el de cambiar aviones de escasa calidad. Incluso ha habido algún incidente que ha puesto en riesgo la seguridad de los pasajeros, en concreto, el turbohélice. Se ha perdido oferta en los horarios, se han retirado servicios, se han retirado compañías, y, por tanto, es necesaria una acción de la Administración, pues esta no puede esconderse en cuestiones de competencias, en si esto depende de las empresas, etcétera. Debe dar respuesta para asegurar la movilidad, tanto de los ciudadanos como de las empresas y del conjunto de Galicia que, como país, requiere un servicio adecuado. En estos casos, los servicios aéreos son necesarios e imprescindibles para una buena conectividad y para que los ciudadanos tengan asegurado su derecho a la movilidad.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Coincido al cien por cien con las consideraciones del señor Fidalgo sobre la importancia de que los aeropuertos, en general, y, en particular, la pregunta que me hace sobre los aeropuertos gallegos, tengan la frecuencia de vuelos y la calidad de servicio a los ciudadanos que garantice la conectividad, la movilidad y el dinamismo empresarial. Ese es un objetivo absolutamente básico para nosotros. Lo cierto es que los aeropuertos gallegos, como otros en nuestro país, han tenido en los dos últimos años una caída muy importante de tráfico, seguramente fundamentada en la situación económica general, en la limitación de la movilidad y en la ralentización de la actividad económica.

Pero, siendo eso verdad, lo cierto es que AENA, como gestor aeroportuario, ha dotado a los tres aeropuertos gallegos, al de Santiago, al de Coruña y al de Vigo, de unas instalaciones y unos precios o tarifas muy competitivos que deben servir para garantizar una operación eficiente de las compañías aéreas. Nosotros pensamos que los tres aeropuertos gallegos están totalmente preparados para poder atender la demanda de las compañías aéreas. Por eso, además de tener infraestructuras disponibles, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para este año 2013 aprobamos algunas normas de incentivos como, por ejemplo, el hecho de que la apertura de una nueva ruta tuviese una bonificación del 50% de las tasas en la tarifa de pasajeros y de seguridad en el primer año de operación y un 25% en el segundo año. Esta medida va claramente orientada a ser capaces de atraer nuevas rutas y poder competir, como bien dice usted, con el aeropuerto de Oporto.

Por otra parte, hemos alcanzado también un acuerdo con las compañías aéreas para que la política de incremento de las tasas de AENA en los próximos años, en primer lugar, sea conocida por todos y, por lo tanto, garantice la seguridad y la certidumbre en los costes, y sea también limitada. Hay un acuerdo de 23 de mayo de 2013 entre AENA y todas las compañías aéreas que garantiza que las tarifas crecerán de una manera muy moderada en los próximos años. Asimismo, AENA está desarrollando labores de lo que se denomina el *marketing* aeroportuario, tratando de hacer más atractivos los aeropuertos y, por tanto, poniendo a disposición de los usuarios toda la infraestructura y todos los servicios, tanto de hostelería como de tiendas, así como todos aquellos que pueden garantizar esa conectividad.

Todo ello ha tenido ya algún resultado. Por ejemplo, la compañía Turkish Airlines ha iniciado el 21 de mayo de este año un vuelo, la ruta Santiago-Estambul. La compañía EasyJet también está operando Santiago-Londres-Gatwick. Asimismo, la compañía Air Europa ha abierto la nueva línea entre Coruña y Madrid, con cuatro frecuencias diarias. Y alguna otra más se está llevando a cabo. Por lo tanto, se está intentando llevar a cabo todo lo que le corresponde a AENA. Tenemos infraestructuras, tenemos política de tasas que genera incentivos suficientes y tenemos política de *marketing* aeroportuario. Pero, como es conocido, en el sector aeroportuario actúan un conjunto de actores que han de trabajar coordinadamente para mejorar la oferta de los aeropuertos.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Señor Fidalgo, ¿no hace uso de su turno de réplica? (*Denegaciones.*) Muy bien. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 12

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Perdón, presidenta, lógicamente, el senador está en su derecho, pero hay un asunto que había dejado para la réplica, aunque no sé si es correcto mencionarlo.

La señora PRESIDENTA: Si quiere abundar en la respuesta, puede hacerlo, señor secretario.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Tan solo un minuto. Muchas gracias.

Como es conocido, el viernes pasado el Gobierno ha aprobado un decreto por el que se constituirán los comités de coordinación aeroportuaria en todas las comunidades autónomas, que son un instrumento para promover la coordinación. Como dije anteriormente, hay más actores en el desarrollo del tráfico aéreo: las comunidades autónomas, los ayuntamientos, el sector de la sociedad civil, por decirlo de alguna manera, las cámaras de comercio... y todo eso lo vamos a poner en marcha para garantizar un foro de colaboración y participación de todos los interesados.

Esto ya lo habíamos iniciado en Galicia. De manera un poco anticipada al comité de coordinación aeroportuaria, ha habido ya reuniones con una visión integral de los tres aeropuertos gallegos que tienen esa peculiaridad de que en poco más de 150 kilómetros de longitud, de distancia, conectados por autopista, tenemos tres instalaciones aeroportuarias, lo cual, parece indicar que es muy necesaria la coordinación. Ha habido ya dos reuniones con los tres alcaldes, con los empresarios, con la comunidad autónoma, tanto en el ámbito de infraestructuras, como en el de turismo, y creo que se está trabajando muy bien para tener un plan integrado y compartido donde, como digo, se enfoquen los aspectos de turismo, los de infraestructuras, los que quieran aportar los ayuntamientos a través de sus alcaldes, así como la cámara de comercio. Ya hay un primer borrador y un documento que elaboró AENA, sobre el que se están haciendo observaciones por parte de todos los participantes. Y, como digo, en el ámbito gallego ha sido un buen ejemplo de cómo queremos trabajar con todas las comunidades autónomas, en todos sus territorios, dando una visión global a las necesidades de los aeropuertos.

Seguramente, en Galicia habrá que trabajar en un modelo especializado en el que los aeropuertos no compitan entre sí, sino que se especialicen en nichos de pasajeros y de compañías más turísticos, internacionales, más de tráfico ejecutivo, donde, seguramente Santiago y Coruña tienen una capacidad más importante, donde Santiago puede fortalecerse en el tráfico turístico e internacional, pero sin ser excluyentes unos y otros. En todo ello estamos trabajando y creo que en las próximas semanas tendremos propuestas comunes y compartidas para avanzar en este sentido.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS EN DESUSO Y VIVIENDAS INMUEBLES RADICADAS EN LA PROVINCIA DE ZAMORA QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO VENDER, CON INDICACIÓN DE SU UBICACIÓN EXACTA, VALOR DE TASACIÓN Y PROCEDIMIENTO A SEGUIR.

(Núm. exp. 681/000686)

AUTORES: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) Y FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS EN DESUSO Y VIVIENDAS INMUEBLES RADICADAS EN LA PROVINCIA DE LEÓN QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO VENDER, CON INDICACIÓN DE SU UBICACIÓN EXACTA, VALOR DE TASACIÓN Y PROCEDIMIENTO A SEGUIR.

(Núm. exp. 681/000687)

AUTORES: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS), GARCÍA DEL BLANCO, IBÁN (GPS) Y SEN VÉLEZ, NICANOR JORGE (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS EN DESUSO Y VIVIENDAS INMUEBLES RADICADAS EN LA PROVINCIA DE SALAMANCA QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO VENDER, CON INDICACIÓN DE SU UBICACIÓN EXACTA, VALOR DE TASACIÓN Y PROCEDIMIENTO A SEGUIR.

(Núm. exp. 681/000688)

AUTORES: DIEGO CASTELLANOS, MARÍA ELENA (GPS) Y GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 13

– PREGUNTA SOBRE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS EN DESUSO Y VIVIENDAS INMUEBLES RADICADAS EN LA PROVINCIA DE ÁVILA QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO VENDER, CON INDICACIÓN DE SU UBICACIÓN EXACTA, VALOR DE TASACIÓN Y PROCEDIMIENTO A SEGUIR.

(Núm. exp. 681/000689)

AUTORES: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) Y BURGOS GARCÍA, JOSÉ MARÍA (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS EN DESUSO Y VIVIENDAS INMUEBLES RADICADAS EN LA PROVINCIA DE VALLADOLID QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO VENDER, CON INDICACIÓN DE SU UBICACIÓN EXACTA, VALOR DE TASACIÓN Y PROCEDIMIENTO A SEGUIR.

(Núm. exp. 681/000690)

AUTORES: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) Y ÁLVAREZ VILLAZÁN, EMILIO (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS EN DESUSO Y VIVIENDAS INMUEBLES RADICADAS EN LA PROVINCIA DE SEGOVIA QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO VENDER, CON INDICACIÓN DE SU UBICACIÓN EXACTA, VALOR DE TASACIÓN Y PROCEDIMIENTO A SEGUIR.

(Núm. exp. 681/000691)

AUTORES: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) Y MONTES JORT, FÉLIX (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS ESTACIONES FERROVIARIAS EN DESUSO Y VIVIENDAS INMUEBLES RADICADAS EN LA PROVINCIA DE PALENCIA QUE EL GOBIERNO TIENE PREVISTO VENDER, CON INDICACIÓN DE SU UBICACIÓN EXACTA, VALOR DE TASACIÓN Y PROCEDIMIENTO A SEGUIR.

(Núm. exp. 681/000694)

AUTORES: GIL GARCÍA, ANDRÉS (GPS) Y ANDRÉS PRIETO, RAQUEL MIRIAM (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos al tercer bloque del orden del día de hoy, que corresponde a las preguntas 686, 687, 688, 689, 690, 691 y 694, de varios senadores del Grupo Socialista.

Para formular las preguntas, tiene la palabra don Andrés Gil García.

El señor GIL GARCÍA: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, muy buenos días a todos.

Señor Catalá, el pasado mes de enero la entidad pública dependiente de su ministerio, del Ministerio de Fomento, me refiero a Adif, comunicó su intención de poner a la venta un total de 423 estaciones de tren, que se encuentran repartidas por todo el territorio nacional, Pues bien, hemos sabido que esta actuación se encuentra enmarcada en el marco del plan que la empresa pública ha puesto en marcha con la pretensión de captar recursos adicionales. Las otras dos medidas puestas en marcha, según parece para conseguir este objetivo, son la racionalización de los espacios y la puesta a la venta de viviendas propiedad de dicha empresa.

Este es el motivo por el cual formulábamos, allá por el mes de febrero, nueve preguntas sobre esta materia. Pero dada la tardanza por parte del Gobierno en ser contestadas, nada más y nada menos que tres meses, unido a lo incompleto de las respuestas que nos han llegado, es lo que ha motivado que llegaran estas preguntas a esta comisión.

Con posterioridad a la formulación de estas preguntas, hemos tenido conocimiento de que la intención de Adif es deshacerse a lo largo de este año —usted me corregirá si estoy equivocado— de unos 1500 inmuebles, incluidas viviendas, estaciones, solares, etcétera, propiedad pública, propiedad del Estado. Y le pregunto al señor secretario de Estado si Adif tiene un plan definido o más bien se está actuando bajo criterios de improvisación o sobre la marcha, teniendo en cuenta cómo se están haciendo las cosas en algunos sitios y le pondré algún ejemplo concreto que afecta a la provincia a la que represento, a Burgos, donde está tocando de lleno está política que están llevando adelante.

Usted sabrá, señor Catalá, que se está desmantelando la vía férrea del ferrocarril Santander-Mediterráneo, lo cual está provocando, en la provincia de Burgos, las quejas y la preocupación de numerosos y pequeños municipios y quiero hacer de mi grupo las quejas que formulaban algunos alcaldes de la zona de la Sierra de la Demanda, preocupados por los trabajos que se están desarrollando. Fruto de este desmantelamiento, se están ocupando fincas agrícolas con materiales tóxicos, me refiero a las traviesas de la línea férrea, que, como usted bien sabe, contienen un material altamente tóxico, que se

denomina creosota, y se están depositando en zonas de cultivo y en zonas próximas a manantiales de agua para uso doméstico. Quiero trasladar esta preocupación, para que tome cartas en el asunto y corrijan inmediatamente este problema. También se quejan muchos alcaldes del uso y destrozo que están provocando estos trabajos en diferentes caminos rurales que se utilizan para dar servicio a estas fincas de cultivo, que no pueden esperar a finalizar las obras porque se tienen que utilizar a diario por los agricultores de la zona.

Estas son las cuestiones que quería plantearle como fruto de estas preguntas y poner de manifiesto que el ministerio está desmantelando esta vía férrea sin ofrecer una alternativa o sin dar respuesta a algunas demandas que se estaban formulando por los alcaldes de los municipios de la zona, me refiero en concreto a un proyecto que se ha presentado de desarrollo turístico y que se denomina «Un tren de cine», vinculado a la cultura férrea de la zona. Usted nos ha respondido que el Gobierno no tiene previsto establecer ninguna ayuda para este asunto, que es muy importante para esta zona en desarrollo, y quiero insistir en la necesidad de que reconsideren esta posibilidad de poner en marcha este proyecto, de colaborar con estos municipios y no limitarse solo a desmantelar esta vía férrea que forma parte de la cultura de muchos pueblos de la provincia de Burgos. También quiero trasladarle nuestra preocupación, porque nos da la sensación de que no se están cumpliendo ni los tiempos ni los objetivos que ustedes han marcado en ese plan para la enajenación de este patrimonio público, que es de todos y que en mi provincia tiene un importante arraigo.

Por eso, le formulo estas siete preguntas agrupadas sobre las estaciones ferroviarias en desuso, tanto en la provincia de Burgos como en el resto de provincias de mi Comunidad Autónoma de Castilla y León, que nos dé detalle de la ubicación exacta de estas estaciones —un dato importante es el valor de tasación, bajo el cual van a ser subastadas—, y cuál va a ser el procedimiento definitivo que va a seguir el Gobierno para enajenarlas.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

Tiene la palabra la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, presidenta.

Quisiera empezar poniendo en contexto la operación de enajenación de activos que está llevando a cabo Adif. En primer lugar, está enmarcado en una operación más amplia, que tiene que ver con la racionalización de la Administración pública que por parte del Gobierno se está llevando a cabo. Es una visión integral del conjunto de las administraciones públicas, donde cada una de las piezas, entre ellas Adif, contribuye básicamente a tratar de no tener activos ociosos o activos en desuso o una situación patrimonial histórica acumulada de estaciones donde ya no paran trenes o donde ya no hay vías o viviendas que tienen que ver con un modelo histórico en el que los empleados tenían viviendas asociadas al puesto de trabajo y se quedaron deshabitadas. Esto sucede en el sector ferroviario como en otros muchos; en cada sector de la Administración pública hay casos de esta naturaleza. Estamos intentando llevar a cabo una visión global, asociada no tanto a conseguir recursos adicionales, que en algún caso puede haber, pero les aseguro que las rentabilidades que se pueden obtener por la enajenación de este tipo de activos no es alta. Es un proceso de racionalización, de ordenación y también de eliminación de gastos, porque todos esos inmuebles tienen asociados tributos, mantenimientos, en muchos casos absurdos, como digo, porque no están sometidos a ningún uso.

En el caso de Adif, lo cierto es que cuenta con 5753 viviendas, de las cuales no menos de 1500 son perfectamente enajenables porque están vacías y sin utilización. En el inventario que hemos realizado hay 800 estaciones en desuso, de las cuales 423 están en líneas cerradas, 90 están arrendadas a entidades públicas, a ONG —que a lo mejor hay que revisar el uso que tienen y puede tener sentido su mantenimiento—, y 77 están arrendadas a particulares para usos empresariales.

Lo que hemos hecho con una entidad pública, con Segipsa —que es una sociedad pública de patrimonio del Estado y de acuerdo, por supuesto, con las normas de la Ley de patrimonio del Estado—, es llevar a cabo una revisión completa del patrimonio de Adif, de tal manera que identifiquemos esa circunstancia: cuántos activos tenemos, en qué situación se encuentran, qué uso tienen y qué tasación tienen, porque es verdad que las tasaciones son muy complejas, muy detalladas, cada una en función de su ubicación, de su estado de conservación, del uso que puedan tener. Y una vez que hemos hecho todo ese trabajo, estamos poniendo en marcha los procesos de enajenación, por ejemplo, en los próximos

días 22 a 24 de octubre habrá una subasta, que está convocada, insisto, conforme a las normas de la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas, donde se van a poner a la venta 231 lotes de estos que estamos mencionando.

Por lo que se refiere a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, por la que me preguntaba su señoría, le diré que en Zamora se sitúan un total de 12 viviendas y 10 estaciones en la línea de Plasencia-Astorga —tengo el detalle y se lo puedo facilitar— en las localidades de la Granja de Moreruela, Corrales del Vino, Piedrahita de Castro, Barcial del Barco, Benavente..., es un listado minucioso y detallado. Por lo que se refiere a la provincia de León, hay 50 viviendas y dos estaciones: en la línea de Plasencia-Astorga y en la línea Toral de los Vados-Villafranca. En la provincia de Ávila, hay un total de 28 viviendas de carácter patrimonial susceptibles de enajenación. En la provincia de Valladolid, hay un total de 70 viviendas y 8 estaciones. En la provincia de Palencia, 26 viviendas y 2 estaciones.

En fin, en todas las provincias hay viviendas y estaciones que están en desuso y nos parece que lo más razonable es, en primer lugar, ver si existe interés de particulares o de sociedades para hacerse con esos activos para algún tipo de explotación comercial, lo que se ha planteado en algún caso y que puede tener, y, por lo tanto, podría coincidir el interés de Adif y el interés de los particulares en transferir la titularidad de este tipo de activos.

Por otra parte, en cuanto a lo que me refería sobre algún desarrollo turístico asociado con vías que están en desuso, trasladaré a la Presidencia de Adif el análisis de la situación, pero es verdad —ya lo pongo de manifiesto— que las competencias del Ministerio de Fomento y de Adif tienen que ver con la infraestructura y el transporte ferroviario, no con el desarrollo turístico de algunas actuaciones que puedan llevar a cabo los ayuntamientos.

También estamos intentando hacer un esfuerzo importante para situar las competencias del lado que corresponden a cada administración pública, y no parece que ni a la Administración del Estado ni al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias les corresponda llevar a cabo actuaciones de desarrollo turístico en el ámbito local. Nuestra mejor disposición para ayudar en ese sentido y poner a disposición de los ayuntamientos los activos, pero seguramente aportar recursos públicos para ese tipo de actuación no parece lo más adecuado.

En relación con la otra cuestión que me planteaba, le aseguro que trasladaré la cuestión relativa a los acopios de material que pueda tener alguna toxicidad y que pueda estar contaminando tierras. Si me da el detalle exacto del término municipal donde se está produciendo, lo tendremos en cuenta, si es que no está teniéndose en cuenta ya, que no lo sé. Si no se hubiese tenido en cuenta, como antes respondía al senador Fidalgo en el sentido de que todas las obras llevan consigo un plan de afectaciones y de puesta en uso de los terrenos y de todas las instalaciones en el estado anterior a la actuación pública, le aseguro que lo tendremos en cuenta, y más si existe esa sensibilidad de toxicidad.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Señor Gil García, le ruego que intervenga con brevedad.

El señor GIL GARCÍA: Agradezco su benevolencia, señora presidenta, y dado que las preguntas son varias y van agrupadas, agradezco las respuestas.

Señor secretario de Estado, lo único que le pedíamos era un ejercicio de transparencia, y dado que usted conoce con detalle el contenido de ese plan en cuanto a tasaciones, lo que le pedíamos a través de nuestras preguntas escritas era simplemente que nos facilitara esa información, de la que no solo hace uso mi grupo parlamentario y este senador, sino que también pueden usarla los ciudadanos a través de la página web que tiene esta Cámara. Le ruego que si usted dispone de esa información, nos la haga llegar de manera telemática para poder compartirla tanto con los alcaldes afectados como con el conjunto de los ciudadanos porque es una información de carácter público.

En cuanto al proyecto turístico, le agradezco su sensibilidad y que lo traslade a quien compete para estudiar su viabilidad. Dos de las localidades más relevantes que están implicadas en este proyecto y afectadas por el desmantelamiento de la vía Santander-Mediterráneo son Rabanera del Pinar y Barbadillo del Mercado, cuyas estaciones ustedes pretenden enajenar. Le planteo si no sería interesante estudiar alguna posibilidad de que Adif colaborara con este proyecto aportando la cesión y rehabilitación de estos dos inmuebles a este proyecto. También le traslado esta propuesta para que estudien su viabilidad.

En cuanto a los municipios afectados por el acopio de este tipo de materiales tóxicos, que me parece una materia importante, son los dos que le acabo de referir, el tramo comprendido entre Rabanera del

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 16

Pinar y Barbadillo del Mercado, en la Sierra de la Demanda, en Burgos. La información es de ayer, cuando hablé con alguno de estos alcaldes, por lo que está al día.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): También intervendré brevísimamente.

Tanto el inventario del conjunto de activos que se plantea someter a enajenación como sus tasaciones serán facilitados a través de la Presidencia de la Comisión para que tengan toda la información absolutamente disponible.

En cuanto a la colaboración con ese proyecto turístico, como le decía, lo trasladaré a Adif. Veo alguna dificultad porque Adif tiene que velar, lógicamente, por los intereses y por las competencias que tiene establecidas, que no son las de contribuir al desarrollo turístico de los ayuntamientos de nuestro país, algo que está en otro ámbito, seguramente en el de las comunidades autónomas o en el de las propias competencias municipales. No lo descarto de partida y lo vamos a estudiar. Si Adif puede obtener ingresos por la enajenación y dejar de percibirlos por desarrollar una competencia que no le es propia, genera un cierto debate conceptual que tendremos que solventar en algún sentido.

En cuanto a los acopios entre la línea de Rabaneda y Barbadillo, por supuesto que me parece un asunto preocupante y, por lo tanto, si no ha sido tomado en consideración, que no lo sé, lo vamos a considerar con toda seguridad y hoy mismo tendrá traslado el responsable de la zona de Adif para que emita un informe sobre el particular que también podremos hacerle llegar.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE EL HIERRO Y TENERIFE (SANTA CRUZ DE TENERIFE).

(Núm. exp. 681/000695)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

La señora PRESIDENTA: Pasamos al bloque cuarto, que se corresponde con el número 695, de don Narvay Quintero Castañeda.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias, señora presidenta.
Buenos días, señor secretario de Estado.

El bloque de las diecinueve preguntas, que hemos agrupado en dos grupos, es verdad que han sido contestadas, aunque tarde. Las presenté en febrero. Algunas las mantengo porque son datos inexactos. La realidad de hoy en día es que estos datos, que he pedido muchas veces, no se me han trasladado, y por eso lo he solicitado.

Son dos bloques, uno sobre tránsito interinsular entre las islas Canarias, referidas muchas a El Hierro, pero también a otras islas, y otro bloque referido al tránsito entre Canarias y la península.

Los datos que le he pedido reflejan muy fielmente el descenso en relación con años anteriores de los viajes de los residentes canarios. Esto se debe, en gran medida, al aumento del precio. Como usted sabe, en Canarias tenemos la OSP que ustedes controlan. Desde la desaparición de la compañía Islas Airways, Binter Canarias es la única compañía, en monopolio, y ha subido más de un 12,9% los precios de los billetes. Esto hace que los datos que usted me da caigan muchísimo en relación con los años anteriores.

Con estos datos, por ejemplo, relativos a Tenerife y El Hierro, el Gobierno se estaría gastando unos 5 millones de euros —no pone usted el dato—, el 50% de la subvención que tenemos; es decir, casi 5 millones de euros solo en el trayecto Tenerife-El Hierro. Me da otro dato de 83 millones de euros solo entre las islas Canarias y la península, pero desgraciadamente los usuarios canarios, y se lo digo así de claro, no ven reflejado este esfuerzo —que no digo que sea poco, es bastante significativo el 50%— en el precio de los billetes, sino todo lo contrario. Las compañías siguen subiendo —esto es una práctica

habitual—, el ministerio lo permite, con lo cual ustedes pagan más, nosotros pagamos más y las compañías, desgraciadamente, se llevan mucho más.

Todas estas preguntas las hago porque he presentado muchas iniciativas al respecto y me gustaría saber, con los datos que yo le he pedido, si el ministerio está planteándose, como estamos hablando de la austeridad y de que el dinero público debe tener transparencia y sea efectivo para los ciudadanos, modificar urgentemente la OSP de Canarias para garantizar que los ciudadanos sean los corresponsables del dinero público que su ministerio y su secretaría destina.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.
Tiene usted la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como hemos tenido ocasión de comentar, responder y debatir con el senador Quintero en muchas ocasiones en esta legislatura, entre los objetivos del Ministerio de Fomento está, evidentemente, garantizar la cohesión en el territorio nacional y el desarrollo equilibrado de las comunidades autónomas y eso lo hacemos a través de muy diversos instrumentos, como la inversión en infraestructuras del transporte, mediante la regulación sectorial, y también, para el caso de las comunidades insulares como Baleares y Canarias, o las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, mediante la regulación a través de la bonificación del precio de los billetes para los ciudadanos residentes en esos territorios.

Somos muy conscientes de la importancia que tiene la bonificación de los billetes para facilitar, garantizar y asegurar la movilidad de los ciudadanos residentes en Canarias. El ministerio subvenciona, como bien decía su señoría, el 50% del precio del billete y el 25% en el caso de los trayectos marítimos.

En relación con el detalle concreto de su pregunta sobre la ruta aérea entre El Hierro y Tenerife, los datos que tenemos disponibles son del año 2012, del mes de mayo, cuando contestamos por escrito ya fuera de plazo, por lo que en relación con lo que hoy le doy seguramente los datos se han movido porque las compañías, como bien sabe, tienen un plazo muy dilatado —tendremos que revisarlo seguramente— para facturar los billetes volados y, en consecuencia, puede haber alguna diferencia en los datos.

Lo cierto es que en el año 2012 la estimación que hemos tenido es de 113 702 pasajeros residentes que han ejercido este derecho a obtener la subvención, que es un 4% inferior a la del año 2011. Sin embargo, la cuantía es prácticamente la misma, son algo más de 3 398 000 euros, lo cual es una cuantía equivalente a la del año 2012. Por lo tanto, estamos dedicando 3,4 millones de euros de los impuestos de los españoles, de los ciudadanos a atender esta subvención del 50% de los vuelos que, como digo, se ha incrementado un poco respecto del año anterior.

Es cierto que lo que se está poniendo de manifiesto es que con menos pasajeros y la misma subvención los precios están subiendo, evidentemente, lo que ocurre —como bien conoce su señoría— es que no es política ni competencia del Gobierno fijar los precios de las compañías privadas como son las compañías aéreas. Por lo tanto, es un mercado en el que nosotros mantenemos reuniones periódicas con las compañías para hacer un seguimiento de la subvención, del procedimiento de gestión de las ayudas, pero lo cierto es que la fijación de precios es un mercado en competencia, es un mercado libre y, por lo tanto, nosotros lógicamente no podemos establecer un precio máximo para determinados servicios que están liberalizados, como es el caso del transporte aéreo. Seguramente estamos preocupados porque pueda estar habiendo un incremento de los precios, y sería bueno que pensásemos todos, con el Gobierno de Canarias, con el ministerio, con los diputados y senadores que tienen interés en esta materia, sistemas alternativos que nos garanticen que se pueda cumplir el objetivo final, que es seguir destinando —como se hará en el presupuesto que presentaremos en las próximas semanas en esta Cámara para el año 2014— una buena parte del presupuesto del ministerio a la subvención del transporte aéreo para que los residentes tengan esa ayuda que garantiza su movilidad; pero sería una paradoja que al final las beneficiarias —entre comillas— de ese esfuerzo de los impuestos de todos los españoles fueran las compañías aéreas, que suben los precios si no tienen una base cierta y real, algo en lo que tendríamos que trabajar entre todos.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor secretario, estoy totalmente de acuerdo con una parte de lo que ha dicho usted, porque desgraciadamente es una realidad; lo he denunciado muchas veces, y seguiré haciéndolo. Fíjese: ha descendido el 4% —usted lo ha dicho—, y el dinero destinado es el mismo. ¿Por qué? Porque las compañías siguen subiendo el precio. El ministerio tiene un arma, y no creo que no pueda hacer nada; repito, tiene un arma, que es la obligación de servicio público, y la tiene el ministerio. Yo lo único que le pido es lo que usted ha indicado, que el dinero público se destine a los ciudadanos y que, desgraciadamente, no sean las compañías las que se beneficien.

Pues bien, la OSP que se saca de El Hierro a Gran Canaria la sacan por dos años por 6 200 000 euros; 3 100 000 euros cada año. Eso garantiza que una compañía se mueve por la rentabilidad. Fíjese usted que una ruta más corta, supuestamente más económica para la compañía, destina 3 400 000 euros —acaba usted de mencionar—, con lo cual destinan más dinero para esta que, aparte de eso, llevan muchos más pasajeros. Porque, si analiza el dato, hay días en los que de Gran Canaria a El Hierro solo ha viajado una persona. También he denunciado que será por los horarios.

Con esto quiero decir que tiene un argumento, que es la OSP. Si seguimos permitiendo que las compañías hagan esto, los pasajeros van a disminuir; la OSP de Tenerife a El Hierro está situada en tres vuelos diarios, que es lo que está cumpliendo estrictamente la compañía Binter Canarias; y si seguimos perdiendo pasajeros va a pasar lo siguiente: van a quitar vuelos y esto va a obligar al ministerio a poner otra vez dinero de su bolsillo para que pueda realizar esos tres vuelos que tiene en la OSP.

Yo lo que pido es que, racionalmente, el ministerio obligue —porque lo puede hacer mediante la OSP— a que la compañía que licita vuele con unos precios; porque el ministerio tiene fijado unos precios máximos; a nuestro entender son muy elevados, y las compañías los utilizan al máximo; ahora mismo Binter Canarias con El Hierro tiene el tope de esos precios, aparte de las tasas y lo que se denomina factores volubles que se permiten como combustible, etcétera.

Por lo tanto, desgraciadamente, los usuarios —no es una paradoja pues ya está pasando— son los que más padecen, y lo que le pedimos al ministerio es que actúe en consecuencia. Entiendo que no es fácil, pero el ministerio es competente y tiene la OSP para obligar a hacerlo.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.

Tiene la palabra al señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Insisto en la idea de que es una preocupación absoluta por parte del ministerio dar el mejor uso posible a la partida asociada con la subvención al transporte aéreo que se destina, en este caso a Canarias, como la que se destina a Baleares o a Ceuta y Melilla. Estamos asignando subvenciones públicas procedentes de los impuestos de los españoles y, por lo tanto, tenemos que estar muy seguros de que lo estamos haciendo bien y que estamos atendiendo necesidades sociales reales donde no hay un mal uso, no hay fraude, no hay abuso por parte de quien pueda; es decir, todos estos aspectos negativos que pudiesen concurrir en el uso de una subvención —esta o cualquier otra— tiene que estar absolutamente controlada y garantizada en el sentido de que estamos consiguiendo el objetivo para el que se destinan los recursos públicos.

Por ello, en la ruta El Hierro-Tenerife Norte se han establecido las obligaciones de servicio público con el objetivo de garantizar durante todo el año una capacidad, unos horarios y unos precios máximos. Por lo tanto, hemos utilizado la herramienta que permite garantizar ese servicio en la ruta que está explotada en términos de OSP. Cuando hay competencia, cuando hay otra compañía que hace esa misma ruta, evidentemente, ahí ya no se puede intervenir en estos términos. Por eso le decía que la capacidad del ministerio de intervenir en un mercado liberalizado, evidentemente, es nula; lo es cuando se está garantizando un servicio público, a través de la OSP. En ese equilibrio nos tenemos que mover. La práctica que hemos aplicado durante este año y el anterior de garantizar que las personas que tienen acceso a esa subvención son las que tienen derecho a ella, que son los residentes, y no otros, eso ha funcionado razonablemente bien. Hemos puesto algo de orden en ese sentido. Pues bien, deberíamos seguir reflexionando sobre las mejores prácticas para garantizar la buena gestión de estos servicios; y nosotros vamos a desarrollar un plan de actuación para establecer períodos más cortos de tiempo para que las compañías presenten las facturas, para identificar —si fuera el caso— abusos que se puedan estar cometiendo; todo ello, insisto, para asegurar que el servicio se garantiza, que los recursos públicos son

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 19

bien utilizados y, si podemos todos trabajar para que los precios sean los razonables, y somos capaces de ponernos de acuerdo en cuál es ese concepto de razonable, seguramente ese será el mejor servicio que podamos hacer a los ciudadanos de Canarias.

La señora PRESIDENTA: Muchísimas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE EL HIERRO (SANTA CRUZ DE TENERIFE) Y GRAN CANARIA (LAS PALMAS).

(Núm. exp. 681/000696)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE LA PALMA Y TENERIFE (SANTA CRUZ DE TENERIFE).

(Núm. exp. 681/000697)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE LA PALMA (SANTA CRUZ DE TENERIFE) Y GRAN CANARIA (LAS PALMAS).

(Núm. exp. 681/000698)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE TENERIFE (SANTA CRUZ DE TENERIFE) Y GRAN CANARIA (LAS PALMAS).

(Núm. exp. 681/000699)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE TENERIFE Y LA GOMERA (SANTA CRUZ DE TENERIFE).

(Núm. exp. 681/000700)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE LA GOMERA (SANTA CRUZ DE TENERIFE) Y GRAN CANARIA (LAS PALMAS)

(Núm. exp. 681/000701)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE TENERIFE (SANTA CRUZ DE TENERIFE) Y FUERTEVENTURA (LAS PALMAS).

(Núm. exp. 681/000702)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE TENERIFE (SANTA CRUZ DE TENERIFE) Y LANZAROTE (LAS PALMAS).

(Núm. exp. 681/000703).

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 20

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE GRAN CANARIA Y LANZAROTE (LAS PALMAS).

(Núm. exp. 681/000704)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE EL NÚMERO DE RESIDENTES QUE HAN UTILIZADO DURANTE EL AÑO 2012 LA SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE EN LOS TRAYECTOS ENTRE LAS ISLAS DE GRAN CANARIA Y FUERTEVENTURA (LAS PALMAS).

(Núm. exp. 681/000705)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE LAS CANTIDADES GASTADAS POR EL GOBIERNO DURANTE EL AÑO 2012 EN CONCEPTO DE BONIFICACIÓN A LOS RESIDENTES DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS POR TRAYECTOS REALIZADOS DESDE LA PENÍNSULA.

(Núm. exp. 681/000706)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE LAS COMPAÑÍAS BENEFICIARIAS DE LA BONIFICACIÓN DEL CINCUENTA POR CIENTO A LOS RESIDENTES EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS, CON INDICACIÓN DE LAS CANTIDADES DESTINADAS A CADA UNA DE ELLAS EN EL AÑO 2012.

(Núm. exp. 681/000707)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

– PREGUNTA SOBRE EL DESGLOSE DE LAS CANTIDADES PERCIBIDAS DURANTE EL AÑO 2012 POR LAS COMPAÑÍAS QUE OPERAN ENTRE LAS ISLAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS EN CONCEPTO DE SUBVENCIÓN DEL CINCUENTA POR CIENTO AL TRANSPORTE AÉREO.

(Núm. exp. 681/000708).

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta quinta, que engloba las formuladas también por el senador Narvay Quintero, que se corresponden con los números 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702 703, 704, 705, 706, 707 y 708.

Tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias, señora presidenta.

Agradezco la respuesta del señor secretario —y espero que sea así— en el sentido de que va a garantizar en los presupuestos del 2014 la subvención del 50% para los ciudadanos extrapeninsulares.

Entrando en las preguntas, hay algo a lo que no me ha contestado respecto a la subvención al transporte; me ha contestado sobre el número de compañías, pero no la cantidad de dinero de las compañías. Considero que, de acuerdo con la Ley de transparencia y con el dinero público de todos deberíamos saber qué compañías y qué cuantía reciben, en este caso de dinero público del Estado y de su ministerio en concepto de subvención. No entiendo por qué se sigue considerando confidencial. Me gustaría que me contestara por qué. Yo entiendo que no es confidencial porque, al final, es dinero público. Si fuera exclusivamente el patrimonio privado de una compañía privada entiendo que sería de ellos; pero cuando es un dinero público que se destina a una empresa privada, creo que deberíamos saberlo todos.

Y, de los datos que usted me ha facilitado de las otras preguntas, revelan datos importantes que he estado denunciando, como que el descenso de la actividad entre la Península y Canarias, no solo de los residentes sino también de los no residentes, es brutal. Es decir, hemos perdido de 2008 a 2013 3 millones de plazas; semanalmente, 213 rutas; se han perdido 5 ciudades. Todo esto, aparte de que influye la crisis económica que afecta a toda España, e incluso a la Península, y puede tener algo que ver, también creemos que es debido a algunas políticas que ha tomado el ministerio y que pensamos que no han sido las adecuadas. Por eso insistimos en que hay que cambiar algunas políticas y hay que modificarlas, como decía antes, respecto a los aeropuertos gallegos y en todos, pero en los canarios tienen una especial relevancia, porque nuestra economía en la ciudad está vinculada directamente con el transporte aéreo.

Por eso nos parece brutal el descenso que se ha producido. Y la delegada del Gobierno de Canarias —lo decía ayer— manifestaba que le parecía normal pagar 440 euros de Madrid a Gran Canaria. A mí no me parece normal pagar 440 euros de Madrid a Gran Canaria cuando los datos que usted me ha facilitado indican que son 112. Me gustaría saber de dónde son los datos del ministerio. Al parecer, el precio medio son 112 euros. Porque, desgraciadamente, si cualquier persona se dirige a las compañías que vuelan regularmente —lo puedo comprobar porque yo tengo aquí el *iPad*—, no baja de 503 euros lo más barato para irme, por ejemplo, hoy o mañana a Canarias. Por lo tanto, me gustaría que me dijera de dónde ha sacado los datos, porque creemos que a lo mejor están incluidas las compañías de low cost, etcétera, pero no las compañías regulares, que son las que a nosotros nos preocupan.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como decía en la pregunta anterior, aplicada a El Hierro y Tenerife, para nosotros es un objetivo importante; le dedicamos una partida muy bien dotada de nuestro presupuesto para atender esa obligación y ese derecho de los ciudadanos residentes en las islas y en Ceuta y Melilla. Por lo tanto, nuestro máximo compromiso es gestionarlo bien, es gastarlo bien, en dotarlo adecuadamente, en garantizar el derecho. En consecuencia, nunca ha habido por parte del ministerio ningún planteamiento que vaya asociado con una restricción de los derechos; sí con una mejor gestión y con un aprovechamiento de los recursos públicos para garantizar que nadie que no deba percibir una subvención pública —esta o cualquier otra— la perciba sin causa ni que haya un exceso de pago con cargo a los impuestos de los ciudadanos. Por lo tanto, queremos la mejor gestión posible garantizando, como digo, el derecho y la subvención al transporte aéreo de quien tiene la condición para ello. Lo cierto es que, según los datos que tenemos disponibles —y ya decía antes que el modelo de gestión es un poco laxo y vamos a intentar mejorarlo, hacerlo mucho más controlado y eficiente—, el modelo de gestión nos lleva a tener unos datos que no sabría decir si son exactísimos, porque hay 18 meses para justificar los billetes volados, con lo cual a lo mejor a fecha de hoy todavía los datos de 2012 no son definitivos, pero sí apuntan ciertamente a que hay una caída en el número de pasajeros residentes por cada ruta. En la de Tenerife-El Hierro, un 16% menos; en Fuerteventura-Tenerife, un 12%; en total, un número algo inferior a dos millones y medio de pasajeros residentes agregados en todas las rutas, que es un 16% menos que en el año 2011. Y, sin embargo, el total ejecutado del presupuesto en subvenciones es inferior a esta cantidad. Como decía antes, para el caso concreto de Tenerife-El Hierro, en el agregado total de Canarias, supone algo más de 191 millones de euros, frente a 195 millones en 2011. Es una caída del 2%, muy inferior a la del 16% de pasajeros.

Y tiene usted razón en que, respecto a las compañías que perciben subvenciones públicas, en el ejercicio de transparencia no hay ningún límite para emitir esa información. Por lo tanto, aunque sea casi lectura de papagayo —discúlpeme—: Air Europa ha percibido en el año 2012 una subvención de 45,1 millones de euros; Iberia, 39,2 millones; Ryanair, 13,1; Vueling, 6,1; Spanair 4,5; Orbest, 900 000; Easyjet, 285 000; Binter Canarias, 99 000; Iberia Express, 36 000. Y en el interinsular canario, Binter Canarias, 67, 2; Islas Airways, 14,3; Iberia 320 000; Air Europa, 100 000 y Spanair, 17 000. Por tanto, cuantías muy importantes, que —insisto— requieren una buena gestión, una buena supervisión y control para garantizar que conseguimos el objetivo.

En todo caso, haciendo referencia a su comentario final, nuestro observatorio de precios es omnicompreensivo y, por lo tanto, tiene todas las bondades y todos los defectos de la estadística. Por lo tanto, cuando estamos integrando el conjunto de los precios, tiene que ver con los precios ofertados; no, como bien indica usted, para volar mañana en vuelo regular: ese puede ser el top de la escala de precios. Si buscas en una compañía de bajo coste para volar dentro de seis meses, seguramente obtendrás lo más bajo de la escala. Todo eso está tomado en consideración, por lo tanto, para obtener ese precio final medio, que incorpora evidentemente toda esa dispersión que puede obtenerse entrando en la página web de las compañías o de los buscadores de vuelos, que, insisto, son los datos que nosotros utilizamos. Nosotros no empleamos una técnica muy compleja. Hacemos búsquedas en la totalidad de la oferta de servicios, con plazos tanto inmediatos como a medio plazo, para tratar de identificar cuál es ese precio medio, que es el que hemos establecido.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.
Tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias por su información. Me ha ratificado que, como es público, es transparente. Gracias por la información que me ha dado sobre las compañías porque creo que es importante el dato acerca de qué compañías se llevan qué cantidad de dinero público, incluso acerca de aquellas que siguen abusando.

Estoy de acuerdo con usted en que la mejor gestión es garantizar que la subvención ha de recibirla quien se la merece o quien por ley tiene derecho a ella. Pero, evidentemente, todos estos datos demuestran una caída importante y creo que su ministerio se debería replantear, evidentemente, la política de conexión con Canarias. Ciertamente, es muy difícil recuperar los datos anteriores al año 2008, porque económicamente la bonanza era grande y el nivel económico de las familias lo permitía, pero sí creo, de verdad, que su ministerio se debería replantear no el esfuerzo económico que realiza, sino cómo lo hace y cómo puede hablar con las compañías del abuso. Aunque busquemos vuelos para dentro de seis meses, evidentemente, muchas veces cuando los canarios y canarias volamos lo hacemos por obligación —no lo hacemos por placer, desgraciadamente—, casi siempre en compañías con vuelos regulares, y no baja ninguno de 106 euros. Es verdad que en las compañías que ofertan *low cost* o vuelos chárter podemos encontrar alguno por 80, 90 euros, aunque ya no se encuentran aquellos de 50 euros —se lo puedo garantizar—. Pero, respecto a las compañías de vuelo regular, ni aunque miremos para dentro de seis meses, para diciembre o para enero, ningún vuelo baja de los 106 euros para un residente; estamos hablando de residentes, imagínese lo que le cuesta a un no residente.

Por tanto, creo que la política del ministerio respecto a Canarias debería modificarse. A lo mejor, se han cometido algunos errores por parte del ministerio. Como ese foro que se ha creado en Galicia, es bueno que se cree en todas las comunidades autónomas, entre las administraciones públicas y los sectores sociales implicados en el transporte para ver de qué mejor manera son efectivas las políticas del Gobierno y garantizar una mejor y más barata conexión para los canarios con el territorio peninsular.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, señora presidenta.

Seguramente, como sucedía cuando hablábamos de Galicia, cuando nos referimos al conjunto del sector del transporte aéreo las causas de la caída del tráfico de viajeros y del número de aeronaves tiene que ver con un conjunto de circunstancias, algunas de ellas sin duda referidas al contexto económico general, la situación de nuestro país y, por tanto, el menor uso del transporte aéreo tanto a nivel particular como a nivel de empresas, que, por suerte, en Canarias no tiene que ver con la llegada de visitantes turistas en el ámbito internacional.

Apunta usted a que el ministerio debería tomar medidas o elaborar algunas políticas. En lo que compete a las capacidades que radican en el ámbito del ministerio, de AENA, hemos intentado tomar esas medidas, como es hacer bonificaciones. Hemos establecido la bonificación del 15% para todas las tarifas de aterrizaje, seguridad y pasajeros en todos los vuelos con la Península y el 70% para los interinsulares. También, con el presupuesto para el año 2012, hemos subvencionado en todos los vuelos el 50% del importe de la prestación de aterrizaje y de pasajeros que se devengan los días valle. Hemos creado ese concepto de días valle, que, como sabe, en Fuerteventura son los martes y los viernes, en Lanzarote, el miércoles y en La Palma todos los días de la semana; en Gran Canaria, los martes y en Tenerife Sur, el jueves. Por lo tanto, están siendo bonificadas las tarifas para que esos días valle puedan tener algún incentivo en cuanto a un menor coste por tarifa. También en 2013 hemos creado bonificaciones específicas, como puede ser para los pasajeros en conexión, que tiene una reducción del 20% en la tarifa de pasajeros y de seguridad. Lo mismo en la subvención que antes mencionaba para el caso gallego y que es común para la apertura de nuevos destinos. Toda apertura de nueva ruta tiene también una subvención adicional del 50% en el primer año y de un 25% en la tarifa de pasajeros y en la de seguridad. También hemos añadido, además del concepto de día valle, el de estacionalidad. Por tanto, también hay un 20% de bonificación en lo que significa la temporada de verano e invierno por lo que se refiere a la estacionalidad en Canarias.

Todo esto para AENA significa un menor ingreso de más de 50 millones de euros, es decir, está aportando como una línea de subvención indirecta más de 50 millones de euros. Por lo tanto, es una medida muy importante y, en todo caso, en la constitución de comités de coordinación aeroportuaria que vamos a llevar a cabo en las próximas semanas se podrá poner sobre la mesa todo este tipo de políticas que ya estamos haciendo, valorar si están funcionando adecuadamente, si hay que hacer otras cosas, qué puede hacer la comunidad autónoma con su política turística, qué pueden hacer los ayuntamientos en el ámbito territorial, también en el ámbito empresarial para dar ideas, aportar soluciones, en el objetivo, que seguro que compartimos todos, de promover el tráfico aéreo. Será una magnífica noticia para los ciudadanos de Canarias, para la economía de las islas, el aeropuerto, AENA, para el conjunto de los ciudadanos, porque eso significa dinamismo económico, creación de empleo. Estoy seguro de que tenemos objetivos compartidos y, por lo tanto, el comité de coordinación va a ser un buen foro para seguir trabajando en mejorar la situación que tenemos en este momento.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– PREGUNTA SOBRE LOS MOTIVOS QUE, A JUICIO DEL GOBIERNO, ESTÁN RETRASANDO LA PUESTA EN MARCHA DEL SERVICIO EUROPEO DE TELEPEAJE (SET) EN ESPAÑA.

(Núm. exp. 681/000713)

AUTOR: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE VA A ADOPTAR EL GOBIERNO PARA AGILIZAR LA PUESTA EN MARCHA DEL SERVICIO EUROPEO DE TELEPEAJE (SET) EN ESPAÑA, CON INDICACIÓN DE LA FECHA PREVISTA PARA SU IMPLANTACIÓN.

(Núm. exp. 681/000714)

AUTOR: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta sexta, que engloba las preguntas formuladas por la senadora María de los Ángeles Marra Domínguez. Son las preguntas 713 y 714.

Les informo de que a continuación y toda vez que esta senadora después se tiene que incorporar a otra comisión, formulará la pregunta que figura como número 12 en el orden del día, que es la 849.

Tiene usted la palabra, señoría.

La señora MARRA DOMÍNGUEZ: Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, señor secretario de Estado.

Señor Catalá, en el año 2004, la Unión Europea decidió implantar el Servicio Europeo de Telepeaje. El objetivo era facilitar el pago de peajes en toda la Unión Europea por medio de un dispositivo único a bordo del vehículo y también mediante la implantación de un contrato de servicio único para todos los países. A grandes rasgos, esto supondría eliminar la variedad de sistemas de peajes electrónicos entre los distintos países, eliminar trámites engorrosos y la mejora de flujos de tráfico, reduciendo así la congestión en carreteras. Sin embargo y a pesar de los beneficios que supone este sistema, todavía no se ha implantado, cuando los requerimientos que nos están haciendo por parte de la Unión Europea es que ya debería estar en marcha este sistema para vehículos pasados en fecha de 8 de octubre de 2012.

Este sistema de telepeaje es sumamente importante en el caso de la provincia de Pontevedra. Como usted sabe, existe un flujo de comercio de mercancías sumamente desarrollado e importante con Portugal y, por lo tanto, existen unas limitaciones en interoperatividad entre los dos países, debido precisamente a que no está implantado este sistema.

Es por ello por lo que le planteo esta pregunta sobre qué medidas va a adoptar el Gobierno para agilizar la puesta en marcha de este Sistema Europeo de Telepeaje y la fecha prevista para su implantación.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Marra.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, señora presidenta.

Como bien pone de manifiesto la senadora, el Servicio Europeo de Telepeaje pretende —y es un objetivo compartido por los países miembros de la Unión Europea— facilitar que los vehículos puedan circular por todas las carreteras de los Estados miembros de la Unión Europea sin detenerse en las zonas de pago de peaje, con un único dispositivo de telepeaje y con un solo contrato entre el usuario y el proveedor, sin necesidad de tener en cuenta esas limitaciones fronterizas y esos problemas burocráticos.

El Ministerio de Fomento está trabajando en esta cuestión desde que se aprobó la Directiva 2004/52 de la Comisión Europea, relativa a la interoperabilidad, que fijaba como fecha límite el 8 de octubre de 2012 para el establecimiento de dicho marco. Esa directiva exigía que existiese un único proveedor en cada país y que los países de la Unión Europea nos comprometiésemos a ponerlo en marcha.

Nosotros hemos participado intensamente en el denominado proyecto europeo Reets, *Regional European Electronic Toll Service*, y estamos siendo miembros activos de ese grupo de trabajo con un proyecto piloto financiado parcialmente por la Comisión Europea, en el que estamos planteando permanentemente nuestro interés. Desde el punto de vista geográfico, en Europa somos un país periférico en las conexiones por carretera y, por lo tanto, somos de los primeros interesados —seguramente, junto con Portugal— en que ese sistema europeo esté operativo tan pronto como sea posible.

Por lo tanto, le puedo asegurar que no solo no estamos demorando la puesta en marcha del sistema sino que somos de los miembros más activos en esos grupos. Así, hemos creado nuestro Registro Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España y hemos creado lo que se denomina técnicamente como órgano de conciliación —que es la manera de coordinarnos en ese grupo—, por lo que estamos trabajando en este sentido.

Por lo que se refiere a la conexión con Portugal, también hemos trabajado para promover que las entidades privadas que facilitan los sistemas de telepeaje y las entidades financieras —que facilitan los sistemas de pago— tengan coordinación en el ámbito portugués. De esa manera, hemos promovido la reunión tanto de las entidades portuguesas —la Vía Verde de Portugal— como de las entidades financieras y operativas en España, para que vayan trabajando en ese contexto con la asociación de autopistas Aseta.

Durante los años 2012 y 2013 hemos celebrado diversas reuniones. He participado en algunas de ellas y, en concreto en la última, en el mes de abril, en Valença do Minho, con el secretario de Estado de Transporte de Portugal, para facilitar la coordinación y la interoperabilidad. De esa manera, el 9 de mayo de 2013 se alcanzó un acuerdo para llevar a cabo una prueba piloto entre las operadoras españolas y las portuguesas; y en la Cumbre hispano-portuguesa que se celebró en el mes de mayo de 2013 se tomó en consideración esa circunstancia y los presidentes de los dos Gobiernos la valoraron muy positivamente.

A lo largo de los meses de junio y julio recientes se han ido dando pasos, de tal manera que hoy ya son interoperables entre España y Portugal la mayor parte de los dispositivos y, de esa manera, los ciudadanos tanto en el uso de vehículos de uso particular como de vehículos de transporte de mercancías están utilizando esa interoperabilidad con la mayor parte de los operadores.

En este sentido, nosotros confiamos en que a final de año la totalidad de los emisores del sistema de telepeaje lo puedan hacer compatible.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Tiene la palabra la senadora Marra.

La señora MARRA DOMÍNGUEZ: Gracias, señor presidente.

Señor Catalá, no debemos disponer de la misma información porque recientemente hemos tenido conocimiento de la existencia de una carta remitida por el presidente del eje atlántico reclamando información al comisario de Transportes sobre las causas de que no estuviera implantado ese sistema entre Portugal y España; en concreto, Galicia.

En un informe de la Comisión Europea se recogen diferentes causas y una de ellas es la no finalización de los respectivos marcos nacionales. Por tanto, existe un problema de falta de regulación, los reglamentos en España están incompletos, y eso hace imposible que se pueda implantar este sistema. Además, se habla de insuficiente cooperación entre los diferentes grupos de interesados; en este sentido, está pendiente de designar un órgano de conciliación para facilitar la mediación entre concesionaria y proveedores de servicio de peajes. Por otro lado, existe también un retraso en inversiones, para compatibilizar los equipos existentes para el pago de peajes con la legislación comunitaria. Esos son los principales defectos, las principales causas de que este sistema no se ponga en marcha. De hecho, tanto es así que el informe de la Unión Europea incluso avanza que, en el caso de que no se ponga en marcha

este sistema de telepeaje europeo cuanto antes, la Unión Europea llevará adelante procedimientos de infracción.

Por ello, y por ser sumamente importante para la Comunidad Autónoma de Galicia en nuestro proceso de desarrollo y de contacto con Portugal, nuevamente le pregunto cuándo estará instalado este sistema porque no me ha dado ninguna fecha. Le reitero que como última fecha nos hablan de octubre de 2014 y quisiera saber si para entonces estará definitivamente instalado el sistema en Galicia y en el resto de España.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, señora presidenta.

Como le decía, nosotros creemos que hemos ido dando los pasos que podíamos ir adoptando. De hecho, el Decreto 94/2006 traspuso al ordenamiento jurídico español la directiva de la Unión Europea que regula la interoperabilidad de los sistemas de peaje; se ha establecido el órgano de conciliación encargado de resolver las controversias que puedan suscitarse en el futuro entre los proveedores de servicio y los perceptores del peaje con los usuarios; se ha creado y regulado el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje mediante Orden del Ministerio de Fomento de 12 de abril de 2013, por el que se establece el registro y las normas de funcionamiento; y estamos trabajando en el marco del grupo de la Unión Europea, empujando esta situación.

Insisto en que estoy convencido de que somos de los principales interesados en que funcione cuanto antes el Sistema Europeo de Telepeaje y en este sentido estamos trabajando.

Es verdad que la toma de decisiones en la Europa de los 27 no es fácil, que es compleja burocráticamente, que seguramente hay intereses diversos y todo ello genera alguna dificultad en el avance de cualquiera de las políticas europeas y, en particular, de estas que tienen consecuencias materiales tan concretas.

Por lo que se refiere a la coordinación con Portugal, yo mismo he participado en las reuniones con los operadores privados y con la Administración portuguesa y, por tanto, le puedo asegurar que así se ha actuado. En este sentido, en el mes de mayo de este año todos los dispositivos que participaron en la prueba piloto emitidos por Novagalicia Banco y Ressa —que son los dos emisores— ya funcionaban en las concesiones de Portugal. El 31 de julio se ha puesto en funcionamiento la interoperabilidad del resto de emisores no financieros que han llegado a acuerdos con Ressa y que han negociado con Vía Verde de Portugal y nos hemos fijado el horizonte de final de año para dar la reciprocidad, de manera que todos los aparatos de telepeaje portugueses sean plenamente operativos en España.

Por tanto, estamos cumpliendo e impulsando las actuaciones que guardan relación con Portugal porque tenemos capacidad de decisión; es decir, que donde hemos podido tomar decisiones las hemos tomado y donde somos uno más de los que participamos en el grupo de la Comisión Europea, le aseguro que estamos siendo tan activos como podemos para hacer efectivo el Sistema Europeo de Telepeaje tan pronto como sea posible.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD VIAL REALIZADAS DESDE EL AÑO 2011 EN LAS CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE PONTEVEDRA, CON INDICACIÓN DE SU IMPORTE.

(Núm. exp. 681/000849)

AUTOR: MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta que figura con el número 12 en el orden del día y con número de expediente 681/000849, de la senadora Marra.

Tiene la palabra su señoría.

La señora MARRA DOMÍNGUEZ: Gracias, señora presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 26

Las operaciones de conservación, mantenimiento y seguridad vial en la red de carreteras españolas tienen un principal objetivo: mejorar el servicio que se presta a los usuarios de carreteras, a los ciudadanos, incrementando así la seguridad vial.

Los trabajos a realizar en el ámbito del mantenimiento y la conservación son, entre otros, el mantenimiento de elementos de carretera, de sistemas de instalación de energía eléctrica, alumbrado, señalización variable, semaforización... Además, entre otros, y en particular en el caso de Galicia debido a la propia climatología, los trabajos de desbroce, fresado, reposición de firme, limpieza de cunetas y, en general, todas las labores de conservación ordinaria de las vías a cargo del Estado.

A pesar de la importancia de las labores de conservación y mantenimiento de la red de carreteras, sobre todo por su correlación con la seguridad vial, desde el inicio del Gobierno del señor Rajoy las asignaciones a estas partidas se han venido reduciendo de forma drástica en los Presupuestos Generales del Estado. Así, el Ministerio de Fomento asignó 2529 millones en el año 2011, cantidad que se redujo significativamente a 1614 millones en 2012 para este cometido; y en el año 2013 no ha llegado a los 1000 millones de euros, los cuales fueron destinados principalmente a finalizar obras pendientes y no a la conservación y mantenimiento de las ya existentes.

Por todo ello, le realizo esta pregunta, solicitando las asignaciones que se han hecho, en este caso en la provincia de Pontevedra, para obras de conservación, mantenimiento y seguridad vial, detallándolas para cada una de las carreteras de esta provincia —reitero, la provincia de Pontevedra— durante los años 2011, 2012 y 2013.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Marra.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Coincido con el planteamiento general en cuanto a la importancia que hay que dar a la política de conservación del patrimonio de las infraestructuras públicas, tanto viario, como ferroviario, aeroportuario, etcétera. Y en esa línea estamos. Somos conscientes de que los recursos destinados a conservación garantizan un adecuado mantenimiento de la red y, por lo tanto, seguramente también ahorros futuros en reparaciones de mayor cuantía si no se llevara a cabo la conservación de manera continuada y rutinaria, podríamos decir. Por eso, este año en el presupuesto del Ministerio de Fomento, en la actuación correspondiente al programa de conservación de carreteras, está dotado con 942 millones de euros, una cuantía que pensamos que es suficiente para atender las necesidades de la red.

Déjeme que le haga dos comentarios, porque cuando hacemos comparaciones cuantitativas creo que si perdemos el detalle de lo que hay por debajo seguramente perdemos el marco de referencia. En primer lugar, durante este año estamos licitando buena parte de los contratos de conservación de los 140 sectores en los que se ha estructurado la red de carreteras del Estado en nuestro país y que se renuevan periódicamente, por periodos de cuatro años, con su prórroga correspondiente. Este año tenemos vencimientos de un volumen muy importante de contratos. Nosotros hemos negociado con la Asociación de Conservación de la Carretera esos contratos y pliegos para hacer un proceso compartido con el sector y no unilateral, y eso nos ha permitido reducir algunos sectores para integrarlos de manera más eficiente; nos ha permitido también modificar algunos elementos del pliego de prescripciones, lo que hace, por ejemplo, que la maquinaria no tenga que amortizarse en un período muy corto de tiempo, lo que genera unos sobrecostes muy importantes a las empresas. Eso ha permitido, por tanto, que los precios de salida de cada contrato hayan sido ajustados en algún caso. Hemos tenido muchas ofertas —por tanto, hay una demanda importante del sector—, pero con bajas del 30 y el 35% sobre los precios de salida, de los precios de licitación. Así pues, si un contrato que estuviese licitado en 100 se ha adjudicado en 65, vamos a ejecutar 65, con lo que alguien puede decir: han bajado ustedes el presupuesto en conservación. No, en absoluto; lo que hemos bajado es la ejecución, porque ese ha sido el precio de adjudicación de los contratos, para hacer lo mismo y para hacerlo con la misma calidad. Lógicamente, si solamente miramos presupuestos iniciales sobre presupuestos de ejecución podríamos llegar a una conclusión errónea de lo que, como digo, es la oferta del sector. Por suerte el sector se está ajustando, sus precios se están ajustando, y los costes que trasladan a la Administración —que son los precios de adjudicación— en ocasiones son inferiores a los de licitación. Por lo tanto, cuidado con las comparaciones meramente numéricas, porque, insisto, es posible que para hacer lo mismo e incluso para hacerlo mejor —porque no

tenemos por qué exigir a las empresas una amortización de inversiones innecesaria, o sea que estamos trasladándoles eficiencia—podamos hacerlo con menos dinero. Creo que una virtud del buen gobernante es intentar, con los recursos de los ciudadanos, hacer lo mismo, o más incluso, con menor coste aprovechándonos de las circunstancias. Los costes están bajando, y las ofertas de las empresas, que tienen necesidad de mantener su cartera de actividad, nos permiten con esos 942 millones estar haciendo una activación muy importante en este año.

En Galicia, y en concreto en la provincia de Pontevedra, por la que usted me pregunta, en lo que se refiere a las obras de conservación ordinaria, durante 2013 estamos llevando a cabo un total de 6 millones de euros —6,7 es la cuantía prevista para la conservación integral—, lo que nos está permitiendo llevar a cabo una actuación en todas las carreteras. Si quiere, podemos pasarle un detalle minucioso de cada una de ellas, porque son bastantes las carreteras y autovías que tienen su trazado a lo largo de la provincia de Pontevedra, y en todas ellas se está trabajando y se está llevando a cabo, como digo, una labor minuciosa, rigurosa y de garantía de la calidad del mantenimiento de la red de carreteras del Estado.

La señora PRESIDENTA: Gracias.
Tiene la palabra la senadora Marra.

La señora MARRA DOMÍNGUEZ: Gracias, presidenta.

De todas formas, le agradecería que me pasase los datos desglosados, y además para una de las carreteras nacionales, de la provincia de Pontevedra, y lo pido también para el periodo, para ver cómo han ido evolucionando 2011, 2012 y 2013 y ver así realmente cuál es la reducción que se ha producido durante esos años. Se lo agradecería.

Y otra cuestión. Al inicio de mi intervención he puesto en relación el mantenimiento y la conservación de carreteras con la seguridad vial. En concreto, en la provincia de Pontevedra hemos conocido hace unos días, por un informe que se pidió al Ministerio de Fomento, que cinco carreteras del Estado en toda la comarca de Pontevedra suman diez tramos de concentración de accidentes. He hecho esa correlación, porque estoy preguntando no solamente por el mantenimiento y la conservación sino también por la seguridad vial en esos tramos. En cuanto a los puntos negros —o, como le gusta decir al Gobierno, los tramos de concentración de accidentes, esos tramos problemáticos—, entre las vías de mayor siniestralidad y de déficit en seguridad está la N-550. Esta es una vía que recorre toda la provincia de norte a sur, y los viales más problemáticos son Pontevedra, Vilaboa, Barro, Cuntis y Caldas. De acuerdo con el informe que se ha remitido, en el caso de la N-550 los puntos conflictivos son el 114.6, el 125.6, el 127.5 y el 128.7 —reitero que hablo de la N-550—. Pero además los hay en otras vías, como, por ejemplo, en la N-541, en Pontevedra, en el kilómetro 86.5. O en la capital de Pontevedra y Vilaboa: el kilómetro 129.6, o el kilómetro 4.9, en la N-554, en Vilaboa. Hay dos puntos también en la N-640, en concreto, el 215.7, en Cuntis, y el 226.7, entre Caldas y Vilagarcía. Insisto en que son puntos negros, puntos problemáticos, donde hay un déficit claro en seguridad vial.

En definitiva, quisiera saber si se han hecho inversiones en materia de conservación y mantenimiento en esos tramos, porque en muchos casos, reitero, existe una elevada correlación entre el mal mantenimiento y la no conservación de esas vías y la seguridad vial y, en consecuencia, la siniestralidad en esos tramos.

Nada más y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señora Marra.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

He hecho referencia en mi consideración inicial a la importancia que le damos a la conservación del patrimonio de la infraestructura para garantizar el buen uso, el estado de conservación, la dimensión razonable de la inversión a medio plazo y no tener que abordar grandes reformas en un plazo corto por haber desatendido la conservación ordinaria.

Evidentemente, en el caso de la infraestructura de carreteras, como también en las otras, el tema de la seguridad forma parte del argumento. En todo caso, para garantizar la seguridad de la circulación debemos tener las carreteras en un estado de conservación adecuado, y creo que podemos estar satisfechos y razonablemente tranquilos en ese sentido. Los datos de la política de seguridad vial, que es

una política que ha sido elaborada a lo largo de muchos años —por lo tanto, los buenos datos en materia de seguridad vial que hoy tenemos en nuestro país son mérito de muchos— están acreditando, primero, que se han tomado medidas para asegurar la reducción de la siniestralidad y, sin duda, el buen estado del patrimonio de la red de carreteras del Estado, de lo que yo puedo hablar. Evidentemente, la red está configurada también por las carreteras de las comunidades autónomas, de las diputaciones provinciales y el ámbito municipal, pero, en lo que se refiere a la red de carreteras del Estado, los datos de siniestralidad, de accidentalidad, nos están demostrando —insisto— que el buen estado de las carreteras está ayudando a su reducción progresiva y continuada, por suerte y para orgullo de todos.

Esos tramos de concentración de accidentes —una definición que no es de este Gobierno y no sé si tiene un carácter eufemístico, pero ayuda a identificar muy bien ese concepto— son objeto de actuaciones permanentes por parte de nuestras obras de conservación. Estamos actuando en mejoras de trazado, estamos actuando en el acondicionamiento de las intersecciones y estamos reordenando accesos y actuando sobre esos tramos específicos. No lo tengo aquí, porque sería muy minucioso, pero podemos facilitarle a su señoría el detalle de todas las actuaciones que se están llevando a cabo y que se han realizado en los últimos años, insisto: con continuidad en la inversión, priorizando la conservación, y especialmente aquellos puntos que han podido tener algunas incidencia especial en materia de seguridad vial. Todo ello, repito, manteniendo un volumen muy importante de inversión y una garantía de calidad en la red de carreteras del Estado, que sin duda debe ser acompañada también por el resto de las carreteras, que son más numerosas en términos de kilómetros de infraestructura y por donde también circula buena parte del tráfico.

En ocasiones hemos tenido la experiencia negativa de ver algún artículo crítico en prensa poniendo en cuestión la conservación de la red de carreteras del Estado y, paradójicamente, ese artículo se iluminaba con fotografías de tramos que no corresponden a la red de carreteras del Estado, porque, insisto, con carácter general, y no con exhaustividad minuciosa, el estado de conservación de nuestra red de carreteras es adecuado y garantiza la circulación y la seguridad vial en todo caso.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA EL DESDOBLAMIENTO DE LA RONDA NORTE DE LA CIUDAD DE LUGO.

(Núm. exp. 681/000771)

AUTOR: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).

– PREGUNTA SOBRE SI SE HA REALIZADO ALGÚN ESTUDIO PARA LOS ACCESOS DESDE EL NUEVO PUENTE DE LUGO PARA SU UNIÓN CON LA FUTURA AUTOVÍA HASTA SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA).

(Núm. exp. 681/000772)

AUTOR: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LA EXISTENCIA DE ALGÚN ESTUDIO PARA LA UNIÓN DEL NUEVO PUENTE DE LUGO CON LOS ACCESOS A LA CIUDAD.

(Núm. exp. 681/000773)

AUTOR: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS)

– PREGUNTA SOBRE EL ESTADO Y GRADO DE EJECUCIÓN EN EL QUE SE ENCUENTRA LA AUTOVÍA ENTRE LUGO Y SANTIAGO DE COMPOSTELA (A CORUÑA), EN LO QUE RESPECTA AL AYUNTAMIENTO DE LA PRIMERA CIUDAD.

(Núm. exp. 681/000774)

AUTOR: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos al bloque séptimo del orden del día, que corresponde a las preguntas números 771, 772, 773, y 774, del senador Varela Sánchez.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor VARELA SÁNCHEZ: Gracias, señora presidenta.

Señor secretario, permítame una cuestión o consideración previa a las preguntas, que tiene que ver un poco con la relación de su ministerio, iba a decir con este senador, pero me temo que, por lo que veo que está pasando en esta comisión con respecto a la información, afecta al conjunto de los senadores de esta comisión.

Usted, en su primera intervención hacía mención y de alguna manera pedía disculpas por la dificultad para la contestación de las preguntas escritas que formulábamos y manifestaba su voluntad de modificar esa situación, cosa que yo le agradezco. Y es cierto que las preguntas que formulamos —en concreto las que formulaba este senador— no fueron respondidas y fueron transformadas, reformuladas, para su contestación oral. Y en ese intervalo se produce la contestación por parte del ministerio a esas preguntas, supongo que con el ánimo de vaciar de alguna manera el volumen de preguntas que llegaría a esta comisión de no ser contestadas en parte. Pero no sé, señor secretario qué es peor: si la no contestación o la contestación que ustedes han dado a las preguntas, por lo menos a las que este senador ha formulado.

Yo he preguntado a su ministerio por cuestiones concretas: por obras y proyectos que llevan iniciados un tiempo determinado y de los que me interesaba saber su situación en mi provincia, y en concreto en Lugo, la ciudad en la que resido. Y ustedes en todas sus respuestas me vienen a decir que puede que sí, que puede que no, que lo más probable es quién sabe. Pero yo no puedo volver a mi circunscripción y decir a los ciudadanos de Lugo lo que ustedes me están respondiendo, con lo cual están imposibilitando la labor, el trabajo que debo realizar de control del Gobierno. Porque yo podría volver allí y decirles que el Ministerio de Fomento tiene una actuación magnífica y va a hacer una serie de cosas, o decir lo contrario, pero no les puedo decir absolutamente nada porque ustedes no me contestan absolutamente nada. Por tanto, le ruego que esa voluntad de diligencia para mejorar la capacidad de respuesta la tengan también para mejorar la calidad de la respuesta, de manera que todos podamos hacer nuestro trabajo como corresponde a servidores públicos.

Y paso ya a referirme a las preguntas que hemos agrupado y que tratan sobre la ciudad de Lugo. En primer lugar, le preguntaba si hay alguna previsión del Ministerio de Fomento para el desdoblamiento de la ronda norte de la ciudad de Lugo. Ustedes me responden que se analizarán las actuaciones a desarrollar, en su caso, como consecuencia del incremento de tráfico en la ronda norte de Lugo debido a la apertura del nuevo hospital y el polígono industrial de Las Gándaras. Pero yo no le pregunto eso, le pregunto si tienen ustedes alguna previsión de desdoblamiento con los actuales tráficos de la ronda norte, porque el hospital lleva abierto tres años y el polígono de Las Gándaras también. Por lo tanto, no tienen ustedes nada que analizar; en todo caso, me tendría que contestar usted dentro de cuatro o cinco años si se modificara esta situación. Yo le pregunto por la actual. Quiero saber si tienen ustedes previsto el desdoblamiento de esta ronda, que usted debe de saber, señor secretario, que supone un peligro por la falta de iluminación en una conexión tan importante como es el barrio de Las Gándaras y el polígono industrial. De hecho, el ayuntamiento les ha solicitado a ustedes la construcción de una pasarela que permita que los ciudadanos no circulen por el arcén de la carretera en esta zona de tanto peligro. Mi pregunta es muy concreta y muy clara: ¿tienen ustedes la previsión de desdoblamiento de esa ronda, teniendo en cuenta las cuestiones que le acabo de mencionar?

También le preguntaba si han hecho algún estudio para accesos en el nuevo puente de Lugo, para su conexión con la autovía Lugo-Santiago. Y me contestan ustedes también que se analizarán las actuaciones a desarrollar, en su caso, como consecuencia de los incrementos de tráfico que se puedan producir por la puesta en servicio de la A-54. Pero los incrementos de tráfico que se puedan producir por la puesta en servicio de la A-54 los conocen ustedes perfectamente: toda la parte centro y oeste de la ciudad de Lugo buscará su salida a la autovía por ese ramal. Por lo tanto, sería importantísimo que, en paralelo con el desarrollo de esa autovía, hicieran ustedes el enlace desde el puente nuevo a ella, porque si no, nos vamos a encontrar en un momento determinado con que los tráficos van a generarse en zonas que ya están congestionadas. Necesitamos saber qué piensan hacer ustedes respecto a esto, algo que saben ustedes que se va a producir, y no lo que pueda pasar en un futuro hipotético. Esperemos que cuanto antes, mejor.

Le preguntaba también si hay algún estudio, y en qué grado se encuentra, sobre la unión del nuevo puente de Lugo con los accesos a la ciudad. Me contestan ustedes que el proyecto se encuentra en redacción. Pero el proyecto se encuentra en redacción, señor secretario, desde hace más de dos años, y nosotros lo que queremos saber es si ese puente, que costó mucho dinero al ministerio, y, por lo tanto, a todos los ciudadanos, va a estar conectado con la ciudad de Lugo de manera razonable. No sé si han

dado ustedes algún tipo de instrucción para demorar la redacción de ese proyecto, no lo sé, pero desde luego da la sensación de que es así, porque hablamos de más de dos años para la redacción de un proyecto que tampoco es de gran envergadura, que simplemente pretende conectar, hacer fluir los tráfico de ese puente con el centro de la ciudad. Debería estar listo. Creo que para un estudio el tiempo ha sido más que suficiente.

Y le preguntamos también en qué grado y estado de ejecución se encuentra la autovía Lugo—Santiago en la zona que afecta...

La señora PRESIDENTA: Senador, ha superado ya su tiempo ampliamente.
Vaya terminado.

El señor VARELA SÁNCHEZ: Sí, voy a terminar, señora presidenta.

En todo caso, quiero saber si acumular las preguntas es bueno o malo para este senador, porque si el tiempo que tengo no es suficiente no va a ser bueno y nos las voy a acumular en lo sucesivo.

Simplemente le pregunto en qué estado se encuentra la autovía en la provincia de Lugo. Me dicen ustedes que en un 45%, y yo quiero saber si eso se refiere a la longitud del trazado o a la inversión que se ha realizado en ese municipio, porque lo que falta ahí —sabe usted que es muy importante, lo conoce bien— es precisamente el puente, que es la parte fundamental y cuya ejecución supongo que puede llevar más tiempo; y ni siquiera se ha empezado el puente sobre el río Miño.

Me gustaría que contestara a estas preguntas y, a ser posible, algo que yo pudiera trasladar a los ciudadanos de mi provincia y de mi ciudad en relación con su ministerio, porque esa es su obligación y también es mi obligación.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

Antes de dar la palabra al secretario de Estado quiero aclararle que en Mesa y portavoces habíamos acordado el tiempo, aun en el caso de preguntas agrupadas, en cuatro minutos. Usted ha empleado ya —creo que con bastante benevolencia— seis minutos y medio. Le daré un segundo turno, pero tendrá que ser usted muy breve.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Intentaré, además de atender en plazo los requerimientos de esta comisión, así como la del Congreso de los Diputados, que nos llevan a tener miles de preguntas y, por tanto, a muchas personas trabajando en el ministerio dedicadas casi en exclusiva a esta labor, que es mi obligación y un deber absolutamente de transparencia y de colaboración con las Cámaras, intentaremos, digo, cumplir con tiempos y contenidos.

Como me plantea su señoría, lo cierto es que la ejecución de una infraestructura, desde el diseño hasta el corte de la cinta —si se siguen cortando cintas—, es largo, muy largo necesariamente: el proyecto, los estudios, el sometimiento al trámite medioambiental, la licitación, la adjudicación, la ejecución. Seguramente esta es de esas políticas de Estado en el sentido de que quien decide que se haga no la inaugura. Por tanto, los tiempos son muy largos en la ejecución y puede ser que algo así esté pasando en algunas de las infraestructuras a las que su señoría se refiere.

Lo cierto es que la A-54, Lugo-Santiago, en su conjunto, y en particular lo que tiene que ver con el entorno urbano de Lugo, está incorporada en nuestra actuación, en toda nuestra planificación de actuaciones, desde la más estratégica, que es el Pitvi, a la más concreta, que son los presupuestos de cada año y sus anexos de inversiones. Estamos tratándola con la máxima prioridad. En cuanto a los tres tramos en los que está dividida la actuación, en el enlace de Vilamoure con Nadela sur y conexión con Lugo, que tiene un presupuesto de 78 millones de euros para 6,7 kilómetros, el grado de ejecución es del 54% en este momento. El siguiente tramo, el de Monte de Meda hasta Vilamoure, tiene 33,4 millones de euros de presupuesto, con un grado de ejecución del 69%. Y el siguiente tramo de la A-54, el de Guntín-Monte de Meda, también en el término municipal de Lugo, tiene una ejecución de un 38% y un presupuesto de 71 millones de euros.

Estamos trabajando para que los tres tramos a los que me he referido puedan estar en servicio a lo largo del año 2015; ese es el objetivo de planificación en la Dirección General de Carreteras, con una inversión en el término municipal de Lugo de 182 millones de euros.

Además de eso, en cuanto al proyecto del nuevo puente sobre el río Miño, en Lugo, que tiene que ver con la conexión del nuevo puente ya en servicio con el viario urbano, está todavía pendiente del cierre de la redacción por parte de la empresa a la que se le adjudicó en su momento. Nuestro objetivo y nuestra planificación es poder someter a información pública este proyecto durante el año 2014.

Y por lo que se refiere al desdoblamiento de la ronda norte de Lugo, la unión de los accesos desde el nuevo puente de Lugo con la futura A-54, Lugo-Santiago, el ministerio tiene previsto el desarrollo del estudio de análisis y solución de las actuaciones, que tienen que ver en concreto con el desdoblamiento e iluminación de la ronda norte de Lugo, en la intersección con la ronda este, y el vial de conexión del nuevo puente con la autovía A-54. En ese estudio que se va a llevar a cabo se analizarán todas las actuaciones que tenemos que desarrollar. Los incrementos de tráfico, como bien apuntaba usted, se han llevado a cabo por el polígono industrial de Las Gándaras y el nuevo hospital, así como también por las consecuencias de la conexión con la A-54. Este estudio es consecuencia de un acuerdo que hace ya un tiempo que se firmó con el ayuntamiento de Lugo, y en este momento ya se ha firmado la orden de estudio para poderlo licitar.

Por lo tanto, como ve, seguramente con tiempos que para los residentes pueden parecer largos, para nosotros todas las actuaciones en el ámbito de la provincia y en particular del entorno de Lugo están priorizadas, están en actuación, algunas de ellas en ejecución material, otras, en proyectos, pero todas ellas con interés y con dedicación.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Tiene la palabra el senador Varela, pero le ruego que sea brevísimo.

El señor VARELA SÁNCHEZ: Sí, voy a ser muy breve.

Quiero agradecer la contestación del señor secretario de Estado y decirle que no estoy hablando del corte de la cinta. Lo que le he planteado aquí en prácticamente todas las preguntas, salvo en la que se refiere a la ejecución de la autovía Lugo-Santiago, se refiere a los estudios. Y ustedes responden que en el estudio se contempla la actuación. Pero no estamos hablando de un proyecto larguísimo de ejecución de una obra pública, sino del estudio, que lleva dos años y pico parado en todas y cada una de las preguntas que le realizo; por tanto, no hemos avanzado ni un metro en esa materia. No hemos avanzado ni un metro en el desdoblamiento de la zona norte, no hemos avanzado ni un metro en lo que se refiere a la conexión del nuevo puente de Lugo con la ciudad, y no hemos avanzado ni un metro en lo que respecta a la conexión de la nueva autovía Lugo-Santiago con el nuevo puente de la ciudad. Insisto en que me refiero a eso, pero cuando le pregunto en qué momento se encuentran esos estudios y cuándo prevén ustedes que se pueden iniciar las obras, para decirles a los ciudadanos de mi circunscripción cuándo aproximadamente pueden estar finalizadas, no obtengo ninguna respuesta; no la he obtenido por escrito y no la estoy obteniendo, lamentablemente, señor secretario, ahora en su respuesta.

Me gustaría que tratara usted de afinar un poco más y que me dijera cuáles son en estos tres proyectos sus previsiones de tiempos, aunque ya sé que seguramente no se podrá ajustar con exactitud, cuáles son las previsiones de finalización de esos estudios y de inicio de las obras de las que estamos hablando.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA (Catalá Polo): Lamento no haber sido suficientemente explícito, aunque lo he pretendido.

Como le decía, en la autovía Lugo-Santiago, los tres tramos a los que me he referido: el enlace Vilamoure con la conexión de Lugo, el tramo de Monte de Meda-Vilamoure y el tramo de Guntín-Monte de Meda, están todos ellos en ejecución y en todos con la pretensión de poder terminar en el año 2015.

Por lo que se refiere al proyecto del puente sobre el río Miño con la conexión con Lugo, vamos a someterlo a información pública en el año 2014. No tengo el dato exacto de la mensualidad, pero repito que en el año 2014 se va a someter a información pública.

Y por lo que respecta al proyecto en relación con la ronda norte de Lugo, como le decía, hemos firmado ya la orden para licitar el estudio y, por lo tanto, en las próximas semanas se llevará a cabo esa licitación, que permitirá disponer del estudio, del proyecto e ir adelante con la ejecución de la infraestructura.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS MEJORAS PREVISTAS EN EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (PITVI) 2012-2024 EN MATERIA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL PARA GALICIA.

(Núm. exp. 681/000802)

AUTORES: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS), LOSADA DE AZPIAZU, FRANCISCO JAVIER (GPS), MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS) Y VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS MEJORAS PREVISTAS EN EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (PITVI) 2012-2014 EN MATERIA DE MEJORA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL PARA LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA.

(Núm. exp.681/000803)

AUTORES: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS), LOSADA DE AZPIAZU, FRANCISCO JAVIER (GPS), MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS) Y VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos al bloque octavo del orden del día, formulada por varios senadores del Grupo Socialista, y que agrupa las preguntas 802 y 803.

Para la formulación de las preguntas, tiene la palabra el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, señora presidenta.

Estas preguntas fueron formuladas por los que en aquel momento éramos cuatro senadores gallegos, y con ellas queríamos, una vez publicado el Pitvi, conocer la programación concreta referida a Galicia, en cuanto que esta es una Cámara territorial y nosotros somos también representantes de los ciudadanos y del territorio de Galicia; es decir, queríamos conocer cuáles eran las previsiones concretas para diversas infraestructuras previstas en el Pitvi. Y en este caso se nos dio una respuesta genérica en lo que se refiere al ferrocarril. Se trata de dos preguntas: una, referida a la red de transporte de mercancías prevista para Galicia, y otra, a la red de transporte de viajeros prevista en Galicia, para conocer cuáles eran las actuaciones, las infraestructuras, los plazos, los presupuestos, los horizontes de puesta en servicio de las diversas actuaciones y cuáles son esas actuaciones. Como digo, se nos dio una respuesta genérica. Bien, quiero poner como ejemplo de buena respuesta la que se nos dio con respecto a los puertos, por lo que hoy no la formulamos ya que el Gobierno la respondió de forma concreta, dándonos los datos de las actuaciones en esa materia. Pero no es así en el caso del transporte por ferrocarril ni en lo relativo a carreteras; en algunos casos se nos da una respuesta muy genérica e incluso se nos manda a la página web. Si el Gobierno me vuelve a dar una respuesta remitiéndome a la página web no sé lo que me está llamando, pero desde luego me parece un insulto a la dignidad de un senador. Si se pregunta por datos concretos y vías concretas de un territorio no muy grande, porque Galicia tampoco es tan grande ni las actuaciones del Estado van a ser tantas, que se diga la red de ferrocarril prevista, la red de carreteras prevista; se tiene que responder sobre lo que se pregunta y no desviarnos a páginas web. Y me reservo las acciones en un futuro para respuestas de este tenor.

Por lo tanto, en este momento, señor secretario de Estado, dígame lo que no me han dicho en la pregunta escrita, es decir, cuál es la previsión de actuaciones concretas en la red de ferrocarril de transporte de mercancías y en la red de ferrocarril de transporte de viajeros en Galicia. Díganme cuáles son las actuaciones. Pero no es solo importante eso, porque en el papel cabe todo, díganme también los plazos, dotaciones económicas y previsiones —desde luego son previsiones como en todo plan— en lo que tiene que ver con las líneas, ya sean de alta velocidad, de ferrocarril convencional o de Cercanías —hay una pregunta concreta sobre Cercanías—, de accesos a puertos, etcétera. Por ejemplo, que se nos diga si la alta velocidad a Galicia va a ser de una sola línea, tal como está en los estudios internos del Ministerio de Fomento. O, en cuanto al retraso, que no tengamos que estar atentos a los titulares del periódico para ver si Rajoy dice que va a ser en 2018, Ana Pastor, que igual es en 2019, y Feijoo, que en 2020. Que haya un plan, una planificación, que evidentemente no es exacta, pero una previsión de lo que el Gobierno pretende hacer con las infraestructuras en Galicia. En este caso, por lo que vemos en estos dos años, ha habido un parón absoluto de todas las actuaciones, lo que nosotros hoy denunciarnos; y pedimos cuentas para que esta situación se retome y Galicia cuente con las infraestructuras que en muchos casos el resto de las comunidades autónomas ya tienen.

Nada más y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fidalgo. Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

No puedo por menos que coincidir con su señoría en cuál es la labor de control del Gobierno y de información de este a las Cámaras. Es una magnífica recomendación que en todo momento, todos los grupos y todas las instituciones democráticas de nuestro país lo hagan de esa manera. Si miramos los antecedentes recientes en los *Diarios de Sesiones* de esta Cámara, del Congreso y de otros parlamentos, encontraremos paradojas como la que su señoría expone, de grupos políticos muy diversos. Conceptualmente, es una magnífica recomendación general la de no remitir a páginas web ni dar respuestas lacónicas, como sin duda se ha hecho en el pasado muy reciente en esta misma Cámara y en el Congreso de los Diputados. Insisto: hay que atender a la petición de información y a la labor de control del Gobierno, estoy convencido de que así tiene que ser.

El Pitvi fue presentado por la ministra en el Congreso de los Diputados, en septiembre de 2012, como el gran documento de planificación y de estrategia para las infraestructuras, el transporte y la vivienda. Desde entonces, está en marcha un proceso de tramitación complejo al que antes me he referido al hablar de informes de impacto ambiental, y trámites de audiencia y participación pública. Me comprometo a que, cuando esas fases se vayan cumpliendo, haremos en esta Cámara, o bien la ministra o bien yo mismo, quien corresponda, la presentación y el debate que sea razonable y necesario en ese momento. Este documento, que ya conocen sus señorías, contiene una planificación de actuaciones que tienen que ver con lo que usted me plantea, que también figuran en los presupuestos que cada año presentamos —también en los de 2014, que presentaremos en breve—, con todos los anexos de inversión, los programas de actuación de las entidades públicas empresariales, etcétera. Contiene, por tanto, un magnífico ejercicio de planificación y de compromiso de inversión, en este caso con el transporte de mercancías y de viajeros a Galicia, de modo que no es necesario, en mi opinión, estar pendiente de las declaraciones de la prensa para conocer el avance de las inversiones en Galicia y en el resto de la red.

En alta velocidad, si a 31 de diciembre de 2011 se habían invertido 483 millones de euros, tenía mala pinta el cumplimiento de los plazos a los que se habían comprometido; sin embargo, solo en los veinte meses que llevamos de gobierno, se han invertido ya casi 900 millones de euros en esa línea. De modo que se está haciendo con rapidez y, sobre todo, con presupuesto, con el dinero suficiente para avanzar a buen ritmo y cumplir los compromisos.

En transporte de mercancías por ferrocarril, tenemos claro cuáles deben ser la estrategia y las líneas de trabajo. En primer lugar, habrá que potenciar el concepto de intermodalidad; en una comunidad como Galicia, que tiene un litoral marítimo tan extenso, hay que promover y potenciar la conexión marítima ferroviaria y establecer terminales ferroviarias de mercancías que permitan incrementar la escasa cuota que el modo ferroviario tiene respecto a la carretera en el transporte de mercancías.

Por fin, en el transporte de viajeros, estamos trabajando en la implantación de cercanías en Galicia, de servicios ferroviarios de proximidad. Hemos constituido una unidad orgánica, puesto que es importante dotar de medios a las ideas para llevarlas adelante, y lo que se está haciendo el gerente de Cercanías de Galicia, desde que fue nombrado, es elaborar el plan de trabajo correspondiente. Por otro lado, ahí está la construcción de la alta velocidad Madrid-Galicia, a la que me he referido hace un momento, y el eje atlántico de alta velocidad, que avanza a un ritmo magnífico y que será un extraordinario distribuidor de tráfico de viajeros en Galicia. Estas son las actuaciones en las que estamos trabajando: los servicios ferroviarios de proximidad, alta velocidad Madrid-Galicia y eje atlántico de alta velocidad.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado. Señor Fidalgo, tiene la palabra para intervenir muy brevemente, que ha consumido ya su tiempo.

El señor FIDALGO AREDA: Tan brevemente, que solo le voy a decir que mis preguntas no han obtenido satisfacción ni con las respuestas escritas ni con las orales.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias. Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA: Catalá Polo): Como le decía, tanto en el Pitvi como en los anexos de los presupuestos del año anterior y de este año, 2014, que presentaremos en breve, se detallan minuciosamente todas las actuaciones; pero podemos elaborar una nota más detallada, si quiere.

De los accesos ferroviarios a los puertos a los que me he referido, en Ferrol se ha licitado ya el proyecto del acceso ferroviario al puerto exterior; en La Coruña se está redactando el informativo del nuevo acceso al puerto exterior en Punta Langosteira. Como le he dicho, hemos creado una gerencia de servicios de proximidad ferroviaria en Galicia, que está trabajando en un plan de conexiones en todas las áreas metropolitanas gallegas, siempre en colaboración con la Xunta de Galicia. Sobre la alta velocidad Madrid-Galicia, tiene su señoría información sobre la ejecución del presupuesto, y lo mismo en el caso del eje atlántico. Se presentó a la Cámara en una comparecencia el Plan de racionalización de servicios ferroviarios de media distancia, que se aprobó mediante los acuerdos del Consejo de Ministros de diciembre de 2012 y de julio de 2013. Tanto el plan como lo que tiene ver con los servicios de ex— FEVE, integrados ahora en Renfe-Adif, fueron expuestos con detalle.

Creo que la información es minuciosa, es detallada; en todo caso, si su señoría considera que no hemos atendido suficientemente su petición, intentaremos hacerlo con el detalle que considere necesario, con todos los soportes que he mencionado en esta intervención.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

— PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DE ACTUACIONES DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (PITVI) 2012-2014 EN MATERIA DE CARRETERAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA, CON INDICACIÓN DE SU PRESUPUESTO Y PLAZOS DE EJECUCIÓN. (Núm. exp. 681/000804)

AUTORES: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS), LOSADA DE AZPIAZU, FRANCISCO JAVIER (GPS), MARRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DE LOS ÁNGELES (GPS) y VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta 9 del orden del día, con número de expediente 804, formulada por varios senadores del Grupo Parlamentario Socialista. Entiendo que la va a formular el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Efectivamente. Los senadores gallegos formulamos también una pregunta sobre cuál era la previsión del Pitvi, una vez que el Gobierno dio a conocer su elaboración, en lo que se refiere a las carreteras de Galicia. Solicitábamos cuáles eran las carreteras en concreto y las actuaciones previstas para cada una de ellas en este plan de horizonte tan amplio, con indicaciones de presupuesto y plazos de ejecución. Eso era lo que demandábamos. También se nos dio una respuesta genérica y nos remitieron a una página web. Creo que el Gobierno, cuando elabora estas respuestas, lo menos que podía hacer es un «copia y pega»: ya que lo dice el plan, que lo copien del plan y lo peguen en la respuesta. De todos modos, le pedimos más. Estamos comprobando en sus respuestas, tanto a las preguntas escritas como a las orales, que este plan no concreta las actuaciones. Contiene deseos, buenas intenciones e incorpora a todas las infraestructuras, pero sin estudio de presupuestario ni horizonte de ejecución, ni plazos de puesta en marcha, ni otras medidas, sin lo mínimo que requiere un plan. No es un plan; se le puede llamar de otra forma, pero no es un plan.

En este caso, de las carreteras de Galicia, queremos saber en concreto cuáles son las nuevas actuaciones que están programadas, cuál es el horizonte y cuál su presupuesto. Eso es lo que deseamos saber, como representantes de los ciudadanos de Galicia. Si es posible, el Gobierno nos lo debería facilitar.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fidalgo.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Si antes he manifestado mi acuerdo con algunas consideraciones de los intervinientes, en este caso no puedo estar más en desacuerdo con la consideración de que no existe un ejercicio de planificación en materia de carreteras. Al contrario: tanto en el Pitvi como instrumento de planificación a medio plazo, 2012-2024, con lo que significa de ejercicio de planificación estratégica, como en los presupuestos de cada año —en los anexos de inversiones, con las anualidades, etcétera—, se desarrolla de forma minuciosa y exhaustiva la previsión de inversiones en las carreteras de Galicia, en este caso, para los próximos años. Tenemos cinco objetivos, que cito de mayor a menor: impulsar el desarrollo de los itinerarios de alta capacidad como elementos vertebradores de la comunicación en Galicia, de ahí el impulso a la A-8, a la A-54 y a la A-56; desarrollar actuaciones en los entornos urbanos para descongestionar los accesos a las ciudades más importantes; trabajar en las variantes de población, para mejorar también la calidad de vida de los habitantes de aquellas ciudades por cuyos núcleos urbanos pasan aún carreteras; potenciar y mejorar los accesos a los puertos, como elementos clave del desarrollo económico, en este caso de Galicia; y mantener la política de inversión en conservación y en mantenimiento. Y esos cinco ejes se trasladan luego a actuaciones bien concretas: en la A-8 pusimos en servicio en 2012 el tramo Mondoñedo-Lorenzana y estamos avanzando en el tramo entre Lindín y Carreira, lo que nos permitirá terminar a finales de este año este importante eje viario. Hemos añadido en el Pitvi la prolongación de la autovía entre Lavacolla y Guitiriz. En cuanto a la A-54, en el año 2012 iniciamos la redacción de los proyectos de los tramos Arzúa—Melide y Melide-Palas de Rei. En la A-57 estamos dando prioridad a la circunvalación de Pontevedra y por eso hemos adelantado la licitación del tramo Vilaboa-A Ermida. En la A-56, entre Ourense y Lugo, estamos aplicando criterios de racionalidad para no llevar adelante algún tramo pero continuar los tramos que están en proyecto. Y así ocurre con otros, señoría.

Hay muchos detalles, y podría seguir, si tuviese tiempo, con las circunvalaciones o con las mejoras de los entornos urbanos; todo con detalle de anualidad y de ejecución presupuestaria de las actuaciones.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Tiene la palabra el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Yo no sé si el secretario de Estado conoce los datos que este grupo le demanda. Desde luego, nosotros no. Lo que le pedimos es que esos datos se nos faciliten en la respuesta. Usted está simulando saber unos datos, tener una información de lo que se hace en este ejercicio, pero no de la programación del Pitvi. Usted está hablando de cosas muy diferentes. Nosotros le preguntamos cuáles son las previsiones del Pitvi. Si el Gobierno las tiene, le pido que se las facilite al grupo en las preguntas que formulamos. Por cierto, estamos esperando esa información desde el mes de febrero. Sería bueno que pudiésemos tenerla antes del mes de octubre.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Comencé mi intervención comprometiéndome a que las preguntas se respondan en plazo, por muy diversos motivos: por cumplir con nuestra obligación, por cortesía parlamentaria, por no tener estas maratones de preguntas escritas transformadas en orales y para que sus señorías dispongan de toda la información en tiempo y forma. Insisto en que, desde que se inició esta legislatura, llevamos más de 10 000 preguntas, entre Congreso y Senado. Pueden imaginar la carga de trabajo que comporta para el aparato administrativo del departamento; máxime cuando, como bien reclama su señoría, lo que se requiere es una respuesta de calidad, y no una respuesta burocrática de trámite o de «copia y pega», que no sería razonable. Nos esforzamos por llegar a tiempo, de verdad, y atender en plazo las peticiones; pero también solicitamos la comprensión de sus señorías, porque vamos por las 10 000 preguntas parlamentarias, como decía, entre las dos Cámaras. No es que yo me sepa los datos, sería incapaz de tenerlos todos en la cabeza. Esta es información de seguimiento y está en los anexos de inversión de los presupuestos, en la información de ejecución presupuestaria que se remite asociada a los presupuestos. Todos ellos son datos reales y ciertos. El Pitvi tiene una planificación a medio plazo con dotaciones económicas, y las actuaciones concretas de cada año están recogidas en los Presupuestos Generales del Estado y en la información que le he transmitido a su señoría.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DE RENFE INTEGRIA CON RESPECTO A LA DEPENDENCIA DEL TALLER QUE TIENE EN MONFORTE DE LEMOS (LUGO), ASÍ COMO CON RESPECTO A SUS PUESTOS DE TRABAJO.

(Núm. exp. 681/000822)

AUTOR: VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta número 10 del orden del día, que se corresponde con el número de expediente 822, del senador Varela Sánchez. Tiene su señoría la palabra.

Por acuerdo de la Mesa y la Junta de Portavoces, dispone de cuatro minutos, repartidos como quiera en dos intervenciones.

El señor VARELA SÁNCHEZ: Gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, esta pregunta no va a requerirle mucho esfuerzo en cuanto a aportación de datos, solo voluntad de contestarla.

Hace unos meses, por medio de los representantes de los trabajadores de Renfe, se supo en Monforte que podría haber dudas sobre la viabilidad de las dependencias, del taller, que Integra-Renfe tiene en ese importantísimo núcleo ferroviario histórico de Galicia. A raíz de eso, formulamos una pregunta, la que tiene el señor secretario delante, para conocer cuáles eran las previsiones de futuro para esta dependencia: un taller altamente competitivo, el coste de cuyos trabajos mejora el de los de otras instalaciones. Por eso nos parecía que no tenía sentido esa duda que les habían transmitido a los trabajadores sus representantes sindicales. Nos reunimos allí con los trabajadores, con los representantes de los sindicatos, con asociaciones de la defensa del tren y con asociaciones de vecinos, que nos transmitieron su inquietud, y formulamos esta pregunta.

Me abstengo de leer la respuesta, para evitar el bochorno que su lectura nos produciría a todos; supongo que el señor secretario la conocerá. Espero que su respuesta permita tranquilizar a los trabajadores, a los vecinos de Monforte y a las instituciones, que están lógicamente inquietos por esta cuestión. En cualquier caso, quieren saber lo que tienen ustedes previsto. Su respuesta es de 3 de mayo, así que a estas alturas la decisión estará ya suficientemente meditada, y estará tomada.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Varela.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Con plena absoluta voluntad de responder y de aclarar la cuestión, empezaré situándola en el contexto de lo que pretendemos hacer con Renfe y los agentes del sector ferroviario en su conjunto. El servicio ferroviario público de España es de altísima importancia: da servicio a 500 millones casi de viajeros al año y tiene una presencia escasa en el transporte de mercancías, que hay que potenciar y trabajar. Para ello, contamos con grandes estructuras, y muchos trabajadores —prácticamente 30 000, entre Adif y Renfe, más todo el sector privado—, magnitudes todas que nos indican que el sector es lo suficientemente importante como para dedicarle el esfuerzo de analizar lo que pasa y proponer soluciones, porque convendrá conmigo en que es un sector que tiene problemas; tiene problemas de calidad de servicio y de atención, y problemas de rentabilidad económica. Hoy en día podríamos pensar que todo se puede subvencionar con fondos públicos, pero nosotros creemos también que los servicios públicos tienen que ser eficientes y de calidad. Y Renfe, en su modelo actual de organización, presenta pérdidas en las áreas de negocio de viajeros, mercancías y mantenimiento; en todas. Parece, pues, razonable reflexionar profundamente sobre qué pasa en cada una de las áreas, qué política de viajeros estamos llevando a cabo. Ya hemos hecho una revisión de la política comercial, que está funcionando muy bien. Hay que ver qué pasa en el área de mercancías, y seguramente habrá que articular un plan estratégico para mejorar y potenciar esa área.

Y yendo a su pregunta en concreto, los talleres constituyen una unidad de negocio que tiene unas pérdidas de 30 millones de euros en el consolidado del año 2012. Es un área de negocio que ha tenido un devenir peculiar, si me permite la expresión. Hemos mantenido en propio los talleres que llevan a cabo el mantenimiento de la red de trenes convencionales y hemos externalizado toda la alta tecnología —todo lo asociado con la alta

velocidad—, bien a empresas mixtas, o bien directamente a empresas privadas. Creo que es un enfoque poco potenciador de la capacidad de Renfe como empresa ferroviaria de mantenimiento, una empresa que puede tener un magnífico futuro si es capaz de optimizar sus costes y de atender la demanda completa: no dedicar a los trabajadores de Renfe a mantener solo las locomotoras de mercancías y los vagones de menor complejidad, renunciando a estar presente en lo más complejo y en lo más tecnológico, como se hizo en el pasado. Queremos revisar todo ese planteamiento. El modelo actual de centros especializados de reparación de componentes cuenta actualmente con 5 bases de mantenimiento, 5 talleres de mantenimiento integral, 10 talleres de ancho métrico y 43 puestos de asistencia técnica. Si miramos este mapa que muestra la distribución de las instalaciones de mantenimiento de Renfe, vemos que esta tiene que ver más con un modelo histórico que situaba los talleres cerca de determinados núcleos ferroviarios de población o de núcleos históricos de transporte, lo que tiene poco que ver con la situación actual. Todo esto nos lleva a una reflexión estratégica que busca la optimización del servicio de mantenimiento, y la continuidad y la sostenibilidad de la actividad y de los puestos de trabajo asociados con el área de mantenimiento de Renfe. Esto no es un ejercicio de despotismo ilustrado de la empresa o del ministerio, sino un trabajo que se hace con los representantes de los trabajadores. Hemos constituido una mesa de empleo y competitividad que está revisando estos planteamientos, y ahí es donde aparece también la posición del centro de Monforte de Lemos; un centro especializado en componentes de frenos, como seguramente sabe su señoría, y en acoplamientos automáticos de trenes automotores, que tiene la legitimidad profesional de saber hacer bien las cosas. No obstante, es verdad que la ubicación puede ser un problema; la ubicación un tanto excéntrica de los flujos de circulación de los trenes, que produce la paradoja de que haya que llevar los trenes a los centros de mantenimiento, en vez de poner los centros de mantenimiento donde están los trenes, que sería más razonable. Estamos revisando todo esto, con propuestas de sostenibilidad, de futuro, y estamos trabajando con los sindicatos para garantizar la sostenibilidad de esa línea de negocio y el mantenimiento del empleo.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Senador Varela, tiene la palabra.

El señor VARELA SÁNCHEZ: Señor secretario, no sé si me deja usted más tranquilo o más intranquilo; la verdad es que no soy capaz de interpretar bien lo que me ha dicho usted de llevar los trenes adonde están los talleres o los talleres adonde están los trenes. Como usted bien sabe, Monforte es un centro especializado que ha incrementado durante los últimos meses su trabajo de reparación de frenos. Creo que lo que habría que analizar es la optimización —como usted bien decía— y la competitividad del centro, que creo que no está en duda. Y cuando hablan ustedes de sostenibilidad, en esta comisión o en otra, nos podemos todos a temblar, porque sabemos que es algo que utilizan para dar vía libre a sus pretensiones políticas.

Lo que yo le digo es que este es un centro altamente capacitado, que es un centro competitivo; que es, además, un centro de trabajo del que depende buena parte de la economía de Monforte y de la comarca. Por lo tanto, lo que esperamos es que nos den alguna noticia positiva sobre esta cuestión. No sé qué otros factores puede haber para que en este momento no me dé usted ya una respuesta definitiva sobre las pretensiones que tienen, porque no son dos días los que llevan analizando esta cuestión; llevan bastante tiempo y, a estas alturas, seguramente tendrán ya conformada una opinión. Le pido que me diga la opinión que tienen.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Varela.
Tiene la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como he intentado transmitir, estamos abordando un proceso de reforma profunda del sector ferroviario en su conjunto, buscando un objetivo de sostenibilidad, que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio público. Creo que el mejor servicio que podemos hacer a la defensa de lo público —de los servicios públicos, de los trabajadores públicos— es dotarlo de calidad, de eficiencia y de sostenibilidad; precisamente para garantizar su legitimidad ante los ciudadanos, de modo que estemos todos seguros de que el dinero que dedicamos a la pervivencia de determinados servicios públicos está bien empleado, en términos del servicio que presta a todos los ciudadanos.

Si descendemos del discurso general al concreto de las instalaciones de mantenimiento de Renfe, constatamos que existe una gran dispersión de centros. Tenemos —como decía—, en todo el territorio español, 70 talleres, 43 puntos de asistencia técnica y 5 centros integrados especializados, y todo ello con una eficiencia limitada. En concreto, la base de Monforte fue construida en el año 1950, fue objeto de una renovación importante en 1983, y lo que está haciendo actualmente tiene valor, sin duda, pero hay que ponerlo en el contexto general del mapa que me he permitido enseñarle, que muestra una dispersión de instalaciones que seguramente requiere una revisión para asociar estas a la demanda actual: qué tipo de trenes tenemos —que son muy distintos de los de los años ochenta— o por qué hemos sacado fuera el mantenimiento de todos los trenes de mayor complejidad, como la alta velocidad, que es una renuncia cualitativa inadecuada para garantizar el futuro de la compañía, el de su actividad y el de sus trabajadores.

En eso estamos. Y si en este momento no puedo transmitirle más información que las líneas generales, es porque estamos trabajando en ello. Le aseguro que, cuando tengamos diseñado el plan de trabajo y cuando tengamos nuevas conclusiones —que queremos compartir con la representación de los trabajadores—, con un plan de futuro, con un plan estratégico, en ese momento podremos detallar más, ser más concretos y hacer el modelo que muestre hacia dónde queremos caminar. En ese modelo de transición seguramente habrá que promover reformas y ajustes, pero le aseguro que intentaremos que no sean unilaterales, que no sean impuestas, sino que sean pactadas con los trabajadores en su conjunto porque buscarán el mantenimiento y la sostenibilidad del área de mantenimiento de Renfe.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LA SITUACIÓN DE LA CONFECCIÓN DE UN ESTUDIO PARA LA IMPLANTACIÓN EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE CERCANÍAS.

(Núm. exp. 681/000823)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS)

La señora PRESIDENTA: Pasamos ahora a la pregunta número 11 del orden del día, que se corresponde con el número de expediente 823, del senador Fidalgo.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, presidenta.

No sé, secretario de Estado, si el Gobierno lleva respondidas 10 000 preguntas; si lo hacen así, con respuestas de tres líneas, podrían haber respondido un millón. Además, 10 000 preguntas son 20 preguntas por parlamentario, es decir una pregunta por parlamentario al mes, y desde luego sobre asuntos de interés para los ciudadanos de las instituciones y de los territorios que representamos. En todo caso, también sirven para controlar al Gobierno y para comprobar si son ciertas algunas de nuestras sospechas, como la de que en este momento en Galicia se están ejecutando solo aquellas obras que no hay más remedio que ejecutar porque están contratadas; a algunas, como la alta velocidad, incluso se les está recortando vías. Para las infraestructuras de Galicia, esta legislatura es la legislatura del congelador: todas las infraestructuras van a ser congeladas.

En este caso, señor secretario de Estado, vengo a preguntarle por la implantación en Galicia del servicio de ferrocarril de cercanías, porque es una de las pocas comunidades autónomas que no cuenta con él. En el ferrocarril todas las infraestructuras y todos los servicios cumplen un objetivo —la alta velocidad, las mercancías, etcétera—, y hay uno necesario en las áreas urbanas para fomentar el uso de medios de transporte sostenible, respetuoso con el medio ambiente y económico, que pueden prestar un buen servicio para la movilidad de los ciudadanos. El Gobierno de Galicia —el anterior y creo que este también— ha reivindicado que se ponga en marcha un servicio de cercanías de transporte por ferrocarril.

Por eso le preguntamos cuál es en este momento la situación de los estudios para la implantación en Galicia del transporte ferroviario de cercanías y cuál es el horizonte de puesta en marcha de este servicio. Llevan dos años en el Gobierno, dos años estudiando; además de estudiar, deben empezar a aprobar alguna de las asignaturas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Fidalgo.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 39

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Nada más lejos de mi intención que hacer valoraciones sobre si 10 000 preguntas son muchas o pocas, o sobre si son las adecuadas; eso corresponde a la actividad de sus señorías. Únicamente intento señalar la actividad que se concentra en unos pocos funcionarios, que destinan todo su esfuerzo, su conocimiento y su capacidad a atender ese caudal abundante de demanda de información. Seguramente de ahí se deriva alguna demora o alguna respuesta más breve de lo que sus señorías hubiesen querido, como lamentablemente ha pasado con otros gobiernos y en etapas anteriores; me temo que ha sido, como ya hemos dicho antes, una práctica en absoluto loable, pero habitual, probablemente por el esfuerzo que lleva consigo la necesidad de transmitir tanta información como sus señorías solicitan. En todo caso, he insistido en nuestro compromiso de atender todas las solicitudes a tiempo y con los contenidos adecuados.

En este caso concreto, el señor Fidalgo se refiere al desarrollo de los sistemas de transporte ferroviario en los ámbitos urbanos. Ya he mencionado en alguna de las respuestas de hoy que constituye uno de nuestros ejes de actuación, porque consideramos que el transporte metropolitano es uno de los elementos que vertebran —es evidente— la movilidad de los ciudadanos en los ámbitos urbanos que cuentan con un gran volumen de población. Por eso hemos cumplido nuestro compromiso de crear la gerencia de Cercanías de Galicia, como he comentado antes, en la pregunta de la senadora María Ángeles Marra. En mayo pasado se comenzó ya a trabajar en el análisis de viabilidad, para implementar estos servicios ferroviarios complementarios en diversas áreas metropolitanas de Galicia.

Este análisis lo tenemos estructurado en diversas fases: en primer lugar, estamos trabajando, Renfe y Xunta de Galicia, en un análisis de la demanda potencial, lo que se ha hecho ya en los pasados meses de junio y julio. En segundo lugar, una vez analizada esa demanda, trabajaremos en la definición de los servicios, en los esquemas de los servicios posibles de acuerdo con esa demanda. En tercer lugar, vamos a trabajar en el análisis de la funcionalidad y también, por qué no, de la rentabilidad y costes de cada trayecto y, por último, se acabará elaborando ese documento final de conclusiones, que, en todo caso, como corresponde por las competencias en transporte urbano e interurbano, la elaboraremos en colaboración con la Xunta de Galicia para acabar desarrollando una política de actuación en materia de cercanías.

No es un tema sencillo, requiere estudios de demanda, actuaciones, medios materiales, presupuestos y actuaciones concretas. Por lo tanto, confío en que vayamos dando pasos en esa dirección y podamos seguir informando sobre este trabajo.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor secretario de Estado.

Tiene la palabra el senador Fidalgo. (*Denegaciones.*)

No hace uso de su turno de réplica y el señor secretario de Estado tampoco.

– PREGUNTA SOBRE EL ESTADO DE TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE DE OBRA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE NORTE DE LA CIUDAD DE OURENSE Y LA GESTIÓN QUE SE HA REALIZADO DE ESTE EXPEDIENTE DURANTE EL AÑO 2012 Y LO QUE VA DE 2013.

(Núm. exp. 681/000866)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL. (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES DESARROLLADAS POR EL ACTUAL GOBIERNO PARA LA EJECUCIÓN DE LA VARIANTE NORTE EN LA CIUDAD DE OURENSE PARA EVITAR TRÁFICOS PESADOS, CON INDICACIÓN DE LA PREVISIÓN DE LICITACIÓN Y DE COMIENZO DE LAS OBRAS.

(Núm. exp. 681/000959)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL. (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, que es la decimotercera del orden del día, toda vez que la decimosegunda ya ha sido contestada. Esta pregunta se corresponde con las números 866 y 959, del senador Fidalgo.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor FIDALGO AREDA: Señor secretario de Estado, esta pregunta tiene que ver, y así lo he formulado, para conocer, una vez anunciado el estudio de Ineco y otra serie de medidas del Gobierno, respecto de la supresión de servicios de tren en Galicia, en concreto preguntábamos: qué itinerarios y qué horarios se

suprimen, cuál es la alternativa, cuál es el ahorro, qué contacto ha habido con la Xunta, diputación y ayuntamientos afectados y qué posiciones manifestaron respecto de la supresión de servicios ferroviarios.

Este es un asunto sobre el que hay mucha inquietud en Galicia. Se llevó prácticamente en secreto y se sigue llevando en secreto. En muchos casos los viajeros y los trabajadores se han enterado el día que se aplicaba la supresión de un servicio ferroviario. Se ha llevado a cabo sin conocimiento de los ayuntamientos afectados...

La señora PRESIDENTA: Disculpe un momentito, señor Fidalgo.

Nos ha parecido a todos que está formulando otra pregunta. Se trata de sus preguntas 866 y 959.

¿Las ha localizado ya?

El señor FIDALGO AREDA: Vale. No hay ningún problema.

¿Esta pregunta tiene que ver con el expediente de la obra variante norte de la ciudad de Ourense?

La señora PRESIDENTA: Exactamente, es esa misma.

El señor FIDALDO AREDA: La pregunta concreta que se formulaba era qué hizo el Gobierno los años 2012 y 2013. Esta es una actuación que lleva muchos años ya, demasiados, en redacción de proyecto. Nosotros pensamos que el tiempo de los estudios de este proyecto ya ha pasado. Debería finalizarse, tramitarse la licitación y adjudicarse. Es la segunda o la tercera vez que formulo una pregunta referida a esta infraestructura, en este caso son dos preguntas, y no ha sido concretado el período para la tramitación de la licitación, para la adjudicación de la obra, para el inicio de la obra y para la puesta en servicio de esta actuación importante, que supone quitar el tráfico pesado de la ciudad de Ourense y comunicar dos carreteras nacionales importantes, en este caso la A-52, Rias Baixas, con la futura entrada de la A-56, que luego será objeto de otra pregunta pero que, por lo tanto, también está relacionada con este asunto.

Esa es la pregunta que le formulamos en el mes de marzo y desearía saber qué es lo que se llevó a cabo por el Gobierno en los años 2012 y 2013, qué hizo el Gobierno en estos dos años de legislatura para poner en marcha esta infraestructura.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fidalgo.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Esta actuación de la denominada variante norte de Ourense está incluida en nuestro sistema de planificación, en el Pitvi, como prioritaria porque es cierto que se desarrolla en el área metropolitana de la ciudad prácticamente y existen tráficos muy superiores a la media que tiene la actual carretera, la N—525. Por lo tanto, en este momento se encuentra pendiente de la aprobación del expediente de información pública y la aprobación definitiva del proyecto de trazado.

El proyecto, como seguramente conoce su señoría, lo que pretende es conectar mediante un nuevo tramo de autovía, la A-56 con la A-52, en el enlace de Eirasvedras, circunvalando la ciudad por el norte. En este momento —me preguntaba qué hemos hecho concretamente—, por parte de los técnicos de la Dirección General de Carreteras se ha redactado el informe a las alegaciones presentadas una vez finalizado el plazo de la información pública. La información pública se realizó en el BOE del 27 de noviembre de 2010 y se ha elaborado ya el informe a todas las alegaciones presentadas. El proyecto de trazado está siendo adaptado a las normas internas del ministerio, normas que son del año 2010. Por lo tanto, nos hemos encontrado la denominada orden de eficiencia y lo cierto es que esta actuación, como seguramente conoce su señoría, tiene un importante coste por kilómetro. Estamos hablando de un presupuesto de casi 150 millones de euros para 5,8 kilómetros, dado que tiene que tener un túnel importante, de más de un kilómetro de longitud, varios viaductos singulares, algunos de ellos próximos a las obras de la línea de alta velocidad. Por consiguiente, es cierto que el proyecto es un proyecto complejo y costoso.

De acuerdo con nuestra programación, tanto técnica como presupuestaria, en este año 2013 se aprobará el expediente, definitivamente, de información pública y de forma definitiva el proyecto de trazado para que en el año 2014 podamos finalizar, supervisar y aprobar el proyecto constructivo. En el presupuesto del año 2013 tenemos una anualidad de 165 000 euros que vamos a ejecutar para redactar este proyecto, lo que permitirá luego, como ya he mencionado, proceder a la licitación de las obras en los años sucesivos.

La señora PRESIDENTA: Tiene la palabra el señor Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Señor secretario de Estado, me deja usted desolado. ¿Quiere decir que nos vamos a pasar esta legislatura, estos cuatro años, haciendo papeles para un proyecto simple de 5 kilómetros, pero que tiene tanta importancia para la ciudad de Orense como es quitar el tráfico pesado del tráfico urbano? Es lo que me ha dicho: vamos a estar haciendo papeles e informes. Es una falta de eficacia administrativa terrible o la voluntad política, que yo creo que es lo que es, de no gastar, de no licitar los 150 millones que cuesta esta inversión, que es costosa para los 5 kilómetros, pero que tampoco es una cosa imposible para la Administración Pública del Estado. Me parece que ya son muchos años de tramitación burocrática y administrativa, de papeleo, y ya va siendo hora de que este proyecto se haga realidad.

Lo que le pido, en nombre de los orensanos, es que este proyecto se agilice y se ponga en marcha, se pueda licitar con mayor antelación. No es admisible que pueda esperarse a licitar a partir del año 2015, es decir, cuando acabe esta legislatura, porque eso, en todo caso, lo dirán los futuros gobiernos, pero yo creo que este Gobierno debería dejar algo más en marcha este proyecto.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Fidalgo.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Muy brevemente. Yo, que soy de letras, no me atreveré a calificar de proyecto simple lo que me dicen los ingenieros que es especialmente complejo por muchas circunstancias. En todo caso, lo que he intentado poner de manifiesto es que esa tramitación, que su señoría califica de hacer papeles, es la tramitación que legalmente debemos llevar a cabo. Estoy seguro de que nadie dirá que no llevemos a cabo el trámite de información pública de los proyectos o la evaluación medioambiental o que no se redacten los proyectos adecuadamente, se liciten, se adjudiquen. Por lo tanto, es una tramitación — antes me he referido a ello— que lleva tiempos, seguramente los mismos tiempos que en el periodo del Gobierno anterior llevo a no tener prácticamente nada hecho excepto el plazo de información pública, que fue todo lo que se hizo. Nosotros nos hemos comprometido a cerrar esa etapa, a cerrar la etapa de la información pública, a redactar el proyecto, a licitar el proyecto constructivo.

Yo no he hablado del año 2015, lo que he dicho es que tenemos este año una anualidad de 165 000 euros para redactar el proyecto constructivo y posteriormente la licitación y ejecución de la obra. Son unos tiempos —podríamos verlo en un cronograma— que quizás sin tener información detallada de cómo funcionan estos aspectos de la contratación administrativa y aspectos técnicos de la ingeniería en proyectos tan complejos como este, podríamos pensar que son una barbaridad, que lleva mucho tiempo desde que un proyecto se pone en marcha hasta que se termina, pero le puedo asegurar, señoría, que son los tiempos razonables, son los que exigen tanto la legislación de contratación administrativa como las normas técnicas, y son los tiempos razonables de las ingenierías para redactar proyectos.

En todo caso, como le decía, para nosotros es una actuación prioritaria; está incorporada en nuestra planificación, y compartimos la necesidad de dar una solución a toda la zona de la variante norte de Ourense sacando ese tráfico del ámbito urbano.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor Secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LOS SERVICIOS DE TREN QUE VAN A SER SUPRIMIDOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA, SUS ITINERARIOS Y HORARIOS, LA ALTERNATIVA OFRECIDA A LOS MISMOS, EL AHORRO GENERADO POR SU SUPRESIÓN, ASÍ COMO LOS CONTACTOS HABIDOS CON LA XUNTA DE GALICIA Y LAS DIPUTACIONES Y AYUNTAMIENTOS AFECTADOS Y LAS POSICIONES DE CADA UNA DE ESTAS ADMINISTRACIONES.

(Núm. exp. 681/000870)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

– PREGUNTA SOBRE LOS SERVICIOS SUPRIMIDOS EN TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA.

(Núm. exp. 681/000889)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta decimoquinta, toda vez que la decimocuarta ya ha sido contestada. Se corresponde con las preguntas números 870 y 889.

Ahora sí, senador Fidalgo, tiene la palabra.

El señor FIDALGO AREDA: Esta sí tiene que ver con la supresión de servicios de ferrocarril en Galicia que, como iba diciendo, se hizo sin el conocimiento de los viajeros, sin conocimiento de los ayuntamientos y administraciones públicas afectadas, que vieron cómo se recortaban horarios y servicios en toda Galicia, desmantelando un servicio público necesario en una provincia rural como puede ser Ourense, como puede ser Lugo y varias comarcas de la provincia de Pontevedra y Coruña, que ven cómo en la línea entre Ourense-Puebla de Sanabria —que, por cierto, se está construyendo la línea de alta velocidad—, desaparecen todos los servicios; un servicio que era deficitario con el anterior Gobierno del Estado y de la Xunta, y que sin embargo se mantuvo. Se aprecia cómo desaparecen servicios en la línea Ourense—Monforte-Valdeorras, en la línea Ourense-Carballiño-Santiago y en la línea Ourense-Ribadavia-Vigo que, por cierto, es la que da mayores niveles de ocupación, casi 100 000 personas al año.

Yo le pongo como ejemplo el caso concreto de la población en la que resido, Ribadavia, donde antes había una comunicación para poder ir a Ourense a trabajar, a estudiar, al hospital o a la Administración y ahora se han quitado los servicios; nos obligan a utilizar servicios de larga distancia, que aparte de ser más caros tienen horas intempestivas —para ir a Ourense hay que coger un tren a las 12 de la noche o para volver de Ourense a Ribadavia a las 5 de la mañana y no hay servicio de regreso a lo largo del día—. Prácticamente hacen inviable el tren, y da la sensación de que lo que se quiere desmontar es este servicio público.

Lo mismo sucede en el resto de las provincias, entre Coruña y Ferrol, entre Coruña y Monforte o entre Coruña, Lugo y Monforte. Es decir, se ha hablado de utilizar la larga distancia y esto no es posible porque no cubre los horarios que se demandan. Se habla de que el servicio va a ser sustituido por carretera pero a veces no coinciden los trazados del ferrocarril con las poblaciones que unen los servicios convencionales de carreteras. Desde luego, no hay ahorro, prácticamente es imperceptible. Yo he echado un vistazo a algunos estudios de coste y no son reales, y estamos hablando de desmontar un servicio público que lleva siglos funcionando en Galicia. Creo que el Gobierno quiere preparar una futura y posible privatización para que aquellos servicios más rentables puedan ser puestos en funcionamiento por otras empresas, más para hacer negocio que para dar un servicio público, y aquellos que son menos rentables económicamente, pero son rentables socialmente, por lo que el Estado debe garantizar esos servicios, van a desaparecer.

En todo caso, nosotros hemos pedido en esta pregunta concreta que formulamos cuando se anunciaron estas medidas, qué itinerarios se suprimen, qué horarios, qué alternativas se fomentan y qué contacto se ha hecho con las administraciones públicas de la Xunta, de la Diputación y de los ayuntamientos afectados para evitar esta medida.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fidalgo.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El ser SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como he dicho anteriormente al referirme al área de mantenimiento, nuestra intención y nuestro proyecto tiene que ver con promover unos servicios ferroviarios de calidad en nuestro país y a un coste razonable para todos los ciudadanos.

Renfe percibe anualmente una aportación de varios cientos de millones de euros para financiar los servicios públicos que presta con carácter general en los servicios de media distancia y en los servicios de ámbito urbano y, por lo tanto, parece razonable analizar cuál es la situación —como sería la responsabilidad de cualquier buen gobernante—, de cualquier servicio público e intentar implantar mejoras. Lo que hemos constatado en algunos casos en el ámbito de los servicios de media distancia es una baja ocupación y una escasa demanda por parte de los ciudadanos, y podría parecer que estamos ofreciendo servicios que no son demandados por nadie en la medida en que la ocupación de determinadas relaciones ferroviarias es bajísima: por debajo del 10 % y en la medida en que hay estaciones en las que

ni se sube ni se baja nadie, por lo que sería una paradoja que siguiésemos destinando recursos de los ciudadanos a financiar servicios que no son solicitados por nadie, por decirlo de alguna manera.

Ese es el esfuerzo que hemos intentado hacer durante el año 2012, y nos permitió llevar el 28 de diciembre del año pasado, en una presentación al Consejo de Ministros, un amplio y extenso estudio que analizaba todas y cada una de las líneas de los servicios ferroviarios, intentando identificar dónde había una baja demanda que justificaría, en su caso, la supresión de algunos de estos servicios siempre garantizando la movilidad mediante el concepto de la intermodalidad y, por lo tanto, con apoyo en el transporte por carretera. La secretaria general de Transportes compareció en esta comisión, hizo una presentación completa de todo el acuerdo, de todo el proyecto, y hoy su señoría me plantea algunas actuaciones en Galicia y en Ourense en particular.

Pues bien, lo que hemos hecho en el caso de Galicia es mantener absolutamente la práctica totalidad de los servicios que estaban declarados como OSP y, por lo tanto, solo ha habido alguna línea, como la de Orense-Puebla de Sanabria, que se ha suprimido, sustituyéndola con una conexión a través de los trenes de media distancia, que me ha parecido entender que su señoría decía que tenían que pagar más caro los usuarios. Eso no es así; quien se sube a un tren que ha sido sustituido por media distancia paga el precio del tren de cercanías, no paga un precio superior.

Por otra parte, hemos mantenido en la conexión Coruña-Santiago-Vigo 212 servicios semanales con tarifa de transporte de media distancia; en Coruña-Lugo-Monforte, 42 servicios; en Vigo-Pontevedra, 30 servicios; 54 servicios entre Coruña-Ferrol; entre Santiago-Carballiño-Ourense, 42 servicios; entre Vigo-Ourense, 14 servicios; entre Vigo-Ponferrada, 28 servicios, y entre Monforte-Ourense, 28 servicios. Creo que el número de servicios que se mantienen, que se garantizan es suficiente para la demanda.

En todo caso, seguimos con ocupaciones muy bajas, en torno al 20 o 25%; por una parte, intentamos alcanzar ese equilibrio difícil entre garantizar la movilidad de los ciudadanos, ofrecer un número de relaciones suficientes para garantizar esa movilidad y, en todo caso, con una sostenibilidad de servicio público que permita, como digo, que los recursos que destinamos de los impuestos de los ciudadanos a esta financiación de los servicios públicos de media distancia sea razonable en términos de ocupación.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor secretario de Estado.
Tiene la palabra al senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: En primer lugar, lamento que no me conteste sobre los servicios concretos que se suprimen en cada línea, porque, si no, no sabemos nada, cada uno está hablando de una cosa diferente. En segundo lugar, lo que sí sabemos es que el Gobierno prevé en un plan una supresión que ustedes llaman paulatina. Entonces yo no sé lo que se ha suprimido hace tres meses, lo que se va a suprimir dentro de tres meses y lo que se va a suprimir dentro de ocho meses. Por lo tanto, como va a ser paulatina, los ciudadanos, desde luego, lo desconocen.

Usted me ha indicado los servicios que mantienen. A mí me gustaría que me dijera los que mantienen y los que suprimen. Ustedes suprimen casi 100 servicios de trenes que existen en Galicia. Esa es la previsión. Usted me dice los que mantienen entre Vigo y Ourense, y yo le digo también los que retiran; es decir, que retiran una cantidad importante. Y lo mismo sucede con el resto de las líneas, entre Santiago y Ourense o entre Ourense y Monforte; y en Puebla de Sanabria retiran todos, ahí ya no se andan con medias tintas.

En cuanto a los horarios que se mantienen —y yo le he explicado un caso concreto—, desde el punto de vista comercial no son operativos, no solucionan los problemas de movilidad de los ciudadanos, que es para lo que está este servicio público. Porque, si yo para ir a Ourense tengo que irme a las 5 de la mañana y regresar a las 11, esto no me vale. Concretamente, el viaje de Ribadavia a Ourense es a las 10 de la mañana. Si el viaje de regreso es a las 12 de la mañana no me vale para ir a trabajar, para ir a estudiar, para ir al hospital o para ir a hacer una gestión administrativa. Antes había un servicio a primera hora de la mañana, para llegar allí antes de las 9, y regresar a partir de mediodía, para comer en casa, y si querías volver, había un servicio de tarde. Y eso está pasando en todas las líneas.

Por lo tanto, no puede decirse que no hay ocupación. Así la ocupación aún va a ser menor, van a tener que quitar todos los servicios porque no va a ir nadie, porque estos servicios, que no responden a la demanda y a la necesidad de los ciudadanos, nadie los va a ocupar. Por consiguiente, la empresa y ustedes tienen que formular una oferta comercial atractiva para que a los ciudadanos les sea útil, tengan cubiertas sus necesidades de movilidad, incluso comercialmente sea un servicio rentable. Desde luego,

la rentabilidad no se mide, sobre todo en provincias rurales, solo en términos económicos, señor secretario de Estado; también se mide en criterios sociales.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fidalgo.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Habla su señoría de supresión paulatina y que genere incertidumbre; en absoluto. El acuerdo de Consejo de Ministros es de 28 de diciembre y se dotó de seis meses para su implantación, un proceso paulatino que concluyó en junio de este año. Por tanto, los servicios reordenados son los que actualmente están en vigor y no hay ninguna previsión de llevar adelante ningún ajuste de horarios ni de servicios.

Por otra parte, el propio acuerdo preveía que cada dos años se revisará la situación para identificar si hay nuevas demandas o si hay todavía algún servicio que se pueda mejorar en sus horarios, como usted apuntaba. En todo caso, puede estar bien seguro de que lo que quiere Renfe es llevar los trenes lo más llenos posible, porque es lo que hace en su actividad empresarial de explotación comercial. Por lo tanto, trasladaré a Renfe esas consideraciones que hace usted sobre los horarios en alguna de las líneas en particular para que los adecúe a la demanda si es así. En todo caso, señoría, no dejemos de tener en cuenta que había una ocupación en la línea Puebla de Sanabria-Ourense de escasamente el 2%. Por lo tanto, parece bastante razonable que en la responsabilidad que nos corresponde a los que estamos en el lado de la Administración Pública de administrar eficazmente los recursos públicos se planteasen soluciones para intentar ajustar ese déficit tan importante que se generaba.

En todo caso, no nos olvidamos en ningún momento de que el transporte de viajeros por ferrocarril tiene, sin duda, un elemento vertebrador y un elemento social. Forma parte de nuestro análisis permanentemente. Si fuésemos solamente a buscar la cuenta de resultados, saldría un planteamiento muy radical, que en absoluto corresponde a lo que el Ministerio de Fomento ha planteado, siempre además integrándolo en la intermodalidad.

También es verdad que con la Xunta de Galicia se trabaja permanentemente en ese análisis y que puede firmar, como alguna comunidad autónoma tiene firmados, convenios con Renfe para potenciar, reforzar, mantener determinados servicios, y esa es una línea que está abierta. Pero, como le digo, a nadie más le interesa que haya buena atención a las demandas reales de los viajeros que a Renfe.

Por tanto, sin duda, si hay que revisar horarios o alguna frecuencia, no habrá ninguna limitación, en absoluto, para atender esa demanda.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

– PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS DE APOYO PARA LA RESTAURACIÓN DEL MONASTERIO DE SANTA MARÍA DE MELÓN (OURENSE) EN EL AÑO 2013 Y PRÓXIMOS EJERCICIOS.

(Núm. exp. 681/000871)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta número decimosexta del orden del día, que se corresponde con la 871, del senador Fidalgo.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias.

En este caso tiene que ver con una serie de preguntas que se hicieron sobre las actuaciones relativas a la aplicación del 1% Cultural de toda la obra pública que la ley obliga a invertir y que se suele articular a través de convenio con la comunidad autónoma. Desde luego, la respuesta que me dan es para enmarcarla. Viene a decir que el tema del patrimonio histórico no es un tema de Fomento, sino de las comunidades autónomas. Pues, no, el 1% Cultural es una obligación por ley que la Administración del Estado debe aplicar y se gestiona a través del Ministerio de Fomento en consenso con las comunidades autónomas.

En este caso, se cita una obra concreta como es el Monasterio de Santa María de Melón, los mismo que hay otras obras de las que también se pidió información, como la relativa al castillo de Ribadavia o la Catedral de Ourense. En esta actuación, en concreto, respecto a años anteriores, en 2008 se llevaron a

cabo actuaciones por importe de un 1 500 000 euros, de los que el Ministerio de Fomento aportó el 50%, y en el año 2010 actuaciones por 188 000 euros, de los cuales el Ministerio de Fomento aportó el 50%. Y lo que estamos denunciando es que a partir de la entrada del Gobierno del Partido Popular, en los años 2012 y 2013 no se hizo ninguna actuación en la provincia de Ourense ni en patrimonio histórico ni relacionada con el 1% Cultural, puesto que el Gobierno del Partido Popular ha congelado la gestión y el uso del 1% Cultural a que obliga el cumplimiento de la ley.

Por lo tanto, le pregunto cuándo se van a recuperar estas inversiones del 1% Cultural y cuándo se van a poner en marcha. Es decir, en el año 2012 hubo 52 solicitudes, según me indicaron en otra respuesta del Gobierno, y si en los ocho años anteriores se han invertido en Galicia 18 millones de euros en estas obras, preguntamos, repito, cuándo va a recuperar Galicia el dinero que le están quitando con esta medida.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Fidalgo.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, señora presidenta.

Coincido con su señoría en que la obligación de promover la conservación del patrimonio histórico y los bienes que la integran es una obligación que compete a todos los poderes públicos —no es que lo diga yo, lo dice el artículo 46 de la Constitución—. Por lo tanto, por supuesto que estamos comprometidos, bien es verdad que con los instrumentos que corresponden al Ministerio de Fomento y las competencias que en cada caso tienen los ayuntamientos, las diputaciones, las comunidades autónomas o la Administración General del Estado.

En ese contexto y de acuerdo con la Ley de patrimonio histórico, como bien conoce, hay un porcentaje del conjunto de las obras públicas que se destina a financiar actuaciones de conservación del patrimonio histórico español y así se ha venido haciendo tradicionalmente por parte del Ministerio de Fomento, en función de sus distintas configuraciones organizativas. Es una pieza tradicional de este departamento, que no da para hacer grandes actuaciones pero sí actuaciones muy cualitativas y ciertamente relevantes para este tipo de bienes de patrimonio histórico.

En este sentido, por una parte, me habla su señoría de las actuaciones en el Monasterio de Santa María de Melón, en particular, y de otras actuaciones en la provincia de Ourense, más en general, y de la gestión del fondo, en su conjunto. Lo cierto es que respecto a ese fondo, como en otras muchas actuaciones inversoras, han estado sobredimensionados los compromisos respecto a las dotaciones presupuestarias. Por tanto, hemos tenido que hacer un ejercicio de austeridad, ajustes, recortes, porque nos hemos encontrado cuando nos hemos incorporado al Ministerio de Fomento con anualidades comprometidas muy por encima del presupuesto disponible que está asociado directamente a esa financiación del 1%. En definitiva, en los años 2012 y 2013 no hemos hecho otra cosa más que intentar finalizar actuaciones comprometidas, seguir atendiendo compromisos y obligaciones, pero no hemos podido iniciar ni una sola actuación nueva, porque estaba sobredimensionada la obligación respecto a los créditos disponibles. Esto, en todo caso, nos va a permitir, por fin, espero que para finales de este año, para el próximo mes de noviembre, volver a convocar, con cargo a los presupuestos para 2014 y 2015, nuevas actuaciones, abrir una convocatoria para recibir nuevas solicitudes que nos permitan iniciar alguna actuación, además de seguir pagando lo que ha quedado pendiente de compromisos anteriores.

En el caso del Monasterio de Santa María de Melón, en Ourense, tengo algunas fotografías por aquí que ponen de manifiesto, como en otros tantos casos, la magnífica actuación de rehabilitación que se ha llevado a cabo. Se han financiado 1 800 000 euros por parte del Ministerio de Fomento, que, como digo, ha permitido llevar a cabo una magnífica rehabilitación de este monumento histórico. Pero además de eso, hemos tenido bastantes más actuaciones en la provincia de Ourense, que su señoría desconocía o no ponía de manifiesto. Hemos rehabilitado la Fortaleza de O Castro, en Barco de Valdeorras, con un presupuesto de 566 000 euros, que el Ministerio ha financiado en el 75%, con obras en ejecución todavía; el acondicionamiento de la Torre del Reloj del Monasterio de San Rosendo, en Celanova, donde aportamos el 50%, que hemos terminado en 2012 y estamos liquidando ese expediente, o la Plaza de Abastos de A Ponte, en Ourense, con una obra financiada cien por cien por el Ministerio, con algo más de 2 millones de euros, que todavía está en ejecución.

Por lo tanto, esta es una buena demostración de que hay obras en marcha, en ejecución, y muchas en liquidación, atendiendo obligaciones anteriores. Como decía, ojalá podamos en breve cerrar esa etapa de orden y de puesta al día de los compromisos para poder volver a convocar actuaciones tan importantes y cualitativas como son las del 1% Cultural.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

¿Senador Fidalgo? (*Denegaciones.*)

No hace uso de la réplica.

¿Señor secretario de Estado? (*Denegaciones.*)

– PREGUNTA SOBRE LAS PETICIONES REALIZADAS DURANTE LOS AÑOS 2012 Y 2013 POR ENTIDADES E INSTITUCIONES PARA LA MEJORA DE CARRETERAS DE TITULARIDAD DEL ESTADO EN LA PROVINCIA DE OURENSE, CON INDICACIÓN DE LAS QUE HAN SIDO ATENDIDAS O LO SERÁN DURANTE EL PRESENTE EJERCICIO.

(Núm. exp. 681/000901)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Pasamos a la pregunta número 17 del orden del día, que se corresponde con 901, del senador Fidalgo.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor FIDALGO AREDA: Esta pregunta solicitaba información sobre las infraestructuras y actuaciones que se llevan a cabo en relación con la red de carreteras del Estado en la provincia de Ourense y que han sido solicitadas por los ayuntamientos, por la diputación, por la Xunta de Galicia y por otros colectivos. Yo preguntaba simplemente cuáles han sido solicitadas o demandadas y cuáles han sido atendidas.

Solo me han respondido, en parte, sobre la zona de Valdeorras, en relación con cuestiones que luego repasaremos y que, evidentemente, yo ya conozco, pero hay otras actuaciones en la provincia de Ourense de las que no se facilita información, sobre las que constan peticiones y solicitudes de ayuntamientos y de la diputación. Me parece que esta respuesta tampoco es exhaustiva y que no se responde a lo que se pregunta; y, sin entrar más en la materia, porque luego, puntualmente, iremos repasando cosas, hay que exigir que se responda a las cuestiones que se formulan.

Nada más.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Fidalgo.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

A lo largo de alguna de mis intervenciones de esta mañana he puesto de manifiesto el proceso complejo y largo, en cuanto a los plazos, de la planificación, la redacción de proyectos y la ejecución de las infraestructuras que lleva a la finalización de las actuaciones. Y ahora nos centramos en la fase inicial, en cómo se toman las decisiones de actuaciones, lo que sin duda tiene mucho que ver con el ejercicio de planificación que le corresponde al Ministerio de Fomento en sus distintas áreas: en carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. Y estoy convencido de que, como he mencionado antes, no se hace desde una posición de despotismo ilustrado en el sentido de que nosotros sabemos lo que se necesita en el territorio de nuestro país, sino que la actividad de colaboración con las instituciones territoriales es permanente. Nuestra agenda está permanentemente llena de relaciones y de leales colaboraciones con los ayuntamientos, las diputaciones, las comunidades autónomas, también con las corporaciones públicas y privadas, hasta con empresas privadas, que en ocasiones dicen: tengo un centro de distribución y me vendría bien tener un acceso. Por tanto, el nivel de colaboración y de permeabilidad que pretendemos en el ministerio —y que creo que llevamos a cabo— es intensísimo, y de esa manera enriquecemos nuestra información y muchas veces descubrimos necesidades y detalles que nos trasladan desde todos esos ámbitos a los que me he referido. De esa manera se lleva a cabo la planificación.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 47

Creo que las actuaciones que hoy estamos desarrollando en la provincia de Ourense seguramente tienen que ver con ese proceso complejo, con decisiones tomadas hace ya algunos años que están en fase de ejecución, y algunas de las que hemos ido mencionando, que están en proceso de trabajo. Como digo, es cotidiana la relación con ayuntamientos, como lo es con el alcalde de Ourense para trabajar sobre el acceso ferroviario a la ciudad; como también lo es con la diputación, que nos pone de manifiesto sus necesidades; por ejemplo, con ayuntamientos a los que su señoría se refería de la comarca de Valdeorras; o con la asociación de empresarios de esa región, para que se mejore el firme de la N-120, de la N-536 o cuando nos piden que agilicemos la tramitación de la A-76.

Eso es lo que hemos intentado hacer, lo que estamos haciendo de manera cotidiana, y a eso responden buena parte de las actuaciones del departamento.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor secretario de Estado.
Tiene la palabra el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: No sé si prestan atención a lo que piden las instituciones; desde luego, esa actitud de escuchar no se ha transformado en ninguna actuación en concreto; de hecho, en la que ha citado, la N-120, entre Ourense y Valdeorras, desde que llegó este Gobierno no se ha realizado ninguna actuación, y le hablo de una carretera que utilizo con mucha frecuencia. Las actuaciones que dejó el Gobierno anterior, que son tramos pequeños, se intercalan con otros que están igual que hace treinta o cuarenta años. Por tanto, creo que habría que terminar esa actuación, lo mismo que el resto de actuaciones en la N-525 y otra serie de infraestructuras —algunas urbanas y otras de tramos— y, desde luego, actuaciones de conservación y seguridad vial.

Esto será un reto en el futuro, pero lo que ha pasado en estos años y lo que está pasando, es decir, que de alguna anualidad de 30 millones para mantenimiento y conservación de carreteras en la provincia de Ourense se haya pasado a 6 o 7 millones es inasumible, y la previsión es que en los próximos años ustedes bajen esa aportación. O mantenemos las infraestructuras en las condiciones adecuadas o estaremos jugando con algo más que la economía, también con la seguridad de las personas.

Nada más.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Fidalgo.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, en el mes de junio pasado, por poner solo un caso —aunque ya sé que los casos y los detalles no hacen el género—, representantes de nueve ayuntamientos de Valdeorras, conjuntamente con la asociación empresarial, se dirigieron a nuestro ministerio para solicitar la mejora del firme en la N-120 y la N-536 y para agilizar la futura A-76 en el tramo entre Ponferrada y El Barco de Valdeorras, una petición muy justificada, además, por los desvíos de la N-120 por las obras de emergencia que hubo que hacer en el túnel de La Barosa. Lo cierto es que sí ha habido actuaciones en la N-120 en Rubiá, en los puntos kilométricos del 437 al 441, en donde se ha actuado y se ha mejorado el firme. Por tanto, hemos intentado atender esa situación.

Además, como he dicho antes en respuesta a otra pregunta, estamos avanzando en el estudio informativo de la A-76; hemos cerrado ya la declaración de impacto ambiental y vamos a intentar ir avanzando.

Estoy seguro de que no somos capaces, ni por tiempo ni por disponibilidad presupuestaria o capacidad personal, de atender todas las demandas que nos llegan, pero le aseguro que en este caso en particular hemos tenido una reacción inmediata para mejorar el firme en la N-120 y estamos absolutamente sensibilizados con la mejora de las conexiones de esa comarca, que sabemos que tiene un tráfico de pesados importante, asociado a la explotación minera y otras actividades, y vamos a intentar dotarla de soluciones en el plazo más corto posible.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LA PREVISIÓN DE TRAMITACIÓN EN LA LICITACIÓN POR TRAMOS DE LA AUTOVÍA A-76, CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (PITVI 2012-2024) CON RESPECTO A ESTA INFRAESTRUCTURA.

(Núm. exp. 681/000902)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: A continuación pasamos a la pregunta 18 del orden del día, que se corresponde con la 902, del senador Fidalgo.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor FIDALGO AREDA: Esta pregunta tiene que ver con una actuación que acaba de citar el secretario de Estado: la A-76.

En junio de 2012 se me contestó en esta comisión que se esperaba la declaración de impacto ambiental, que se produciría en los meses siguientes, para empezar la tramitación ese mismo año.

En junio de 2013 se me contestó a la pregunta escrita que seguía pendiente la declaración de impacto ambiental.

Bien, después de dos años ya hay declaración de impacto ambiental. Señor secretario de Estado ¿cuál es el programa del Gobierno para poner en marcha esta infraestructura? ¿Cómo se va a hacer? ¿Se va a hacer por tramos? ¿Se va a hacer en conjunto: proyecto y obra? ¿Cuándo se va a licitar? ¿Cuál es el programa para ponerla en marcha, para ejecutarla y para que entre en servicio?

Los ayuntamientos de la comarca de Valdeorras, del Bierzo y de la comarca de Lemos, en Lugo, se han pronunciado y vienen exigiendo y urgiendo la construcción de esta infraestructura, que desde luego es determinante para los sectores económicos y sociales de la zona, que ven cómo su economía está frenada en unas comarcas con mucho potencial de desarrollo económico que pueden crear mucha riqueza y sacar su producto —la pizarra, el vino, etcétera— al exterior y comunicarse fácilmente con los puertos con esta infraestructura, pero que vienen viendo que esta infraestructura está en el congelador.

Ahora ya no hay disculpa, ya está hecha la declaración de impacto ambiental y esta comarca no puede seguir aislada y en la situación en la que se encuentra. Y espero que nos diga cuáles son los plazos y la previsión para poner en marcha este servicio.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Es evidente que el señor Fidalgo vigila de cerca el seguimiento de esa actuación, de la que ya tuve ocasión de informar el 27 de junio de 2012 en mi comparecencia en esta misma comisión, y también el 25 de abril de este año, por lo que vamos haciendo el seguimiento de cómo va la A-76, la autovía Ponferrada-Ourense. Coincido con su necesidad, con su importancia para el desarrollo de la región, y también coincido, como no puede ser de otra manera, con que nos hemos encontrado con una situación muy difícil. Esta autovía se encontraba en fase de estudio informativo desde el año 2006 —fíjese si los tiempos son largos— y se requería encontrar soluciones técnicas para solventar lo que parecía que iba a ser un informe de declaración de impacto ambiental negativo que estaba encallado desde el año 2009. Por eso, hemos procedido a revisar el trazado. Hemos tratado de minimizar el impacto y la afección que puede generar en el Parque Natural de la Serra da Enciña da Lastra y nos hemos coordinado con la Xunta de Galicia para llevar adelante este proyecto. Finalmente, también hemos tenido un trabajo intenso con el órgano que emite los informes mediambientales, con el Ministerio de Medio Ambiente, para intentar encontrar soluciones y no bloquearnos una vez más.

Yo creo que es muy buena noticia —lo mencionaba su señoría— que por resolución del secretario de Estado de Medioambiente del pasado 24 de julio ya esté la declaración de impacto ambiental, publicada en el *BOE* el 14 de agosto de 2013. Incluso antes estábamos ya trabajando en la aprobación definitiva del estudio informativo, que confío en que tengamos aprobado este año. De esa manera, en los Presupuestos Generales del Estado para 2014 —pendientes de aprobación, por supuesto, por el Consejo de Ministros de este viernes— nosotros ya hemos previsto en nuestra propuesta a Hacienda que tenga una partida suficiente para poder iniciar la licitación de los contratos de redacción de proyecto, que los técnicos me

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 49

plantean que debe hacerse al menos en los dos tramos más prioritarios, que son los de A Veiga de Cascallá a El Barco de Valdeorras este y de Villamartín de la Abadía a Requejo, en León.

Por tanto, esa es la planificación que, a corto plazo, vamos a llevar a cabo para continuar con esta importante infraestructura que estaba bloqueada y que hemos conseguido llevar adelante.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Senador Fidalgo, tiene la palabra.

El señor FIDALGO AREDA: Señor secretario de Estado, no me va usted a explicar las bondades de esta infraestructura que, desde luego, puso en marcha el Gobierno socialista. Este proyecto no estaba previsto en ningún plan hasta que hubo un Gobierno socialista que tuvo que superar muchas zancadillas, para empezar, de los Gobiernos autonómicos del PP en Castilla y León y Galicia, con respecto al retraso en la declaración de impacto ambiental, que tiene que ver con el retraso en la formulación de dificultades por parte de esas administraciones para aprobar la declaración de impacto ambiental.

Ahora se han recreado en la declaración en estos trámites administrativos, y creo que es el momento de iniciar las actuaciones y de agilizar la puesta en marcha del servicio de estas actuaciones, no descuidando la situación actual de la N-120 ni de las otras infraestructuras que, evidentemente, mientras esta infraestructura nueva no entre en servicio en su totalidad siguen siendo necesarias e imprescindibles.

Por tanto, me parece que dos pequeños tramos es poco, y me gustaría que se pusieran tramos más operativos; desde luego, tramos que solucionen y den respuesta a demandas de comunicación y que puedan ser operativos desde el primer momento.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fidalgo.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta. Muy brevemente.

Coincido en la importancia de este eje. Los tiempos de su tramitación ponen de manifiesto lo que reiteradamente he intentado exponer: que no son demoras, que no es papeleo, sino trámites muy complejos, como se ha podido observar en este caso. Hemos conseguido desbloquear la declaración de impacto ambiental, un requisito necesario, modificando para ello el trazado porque había una grave afección en un paraje medioambientalmente protegido. Y creo que nos podemos felicitar todos, porque ha sido superado. Por tanto, desbloqueamos el proyecto y vamos a tratar de impulsarlo. Está incorporado en nuestro ejercicio de planificación a medio plazo, que es el Pitvi, por lo que está previsto en nuestra actuación de planificación, y vamos a dotarlo de recursos suficientes para ir licitando los proyectos y que sea una realidad en el futuro.

Y estoy totalmente de acuerdo con su señoría en que, mientras eso se hace —y lleva tiempo, como hemos dicho reiteradamente—, las obras de conservación y de mantenimiento en buen estado de uso de la N-120 son prioritarias, como he mencionado en mi respuesta de antes.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES PARA LOS AÑOS 2012 Y 2013 EN LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE OURENSE Y VIGO (PONTEVEDRA), CON INDICACIÓN DE LAS PREVISIONES E IMPORTES Y DEL MOMENTO DE TRAMITACIÓN EN QUE SE ENCUENTRA.

(Núm. exp. 681/000903)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS).

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la pregunta número 19 del orden del día, que se corresponde con la número 903, del senador Fidalgo.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, presidenta.

Ya solo quedan dos infraestructuras por repasar. En este caso tiene que ver con la línea de alta velocidad entre Ourense y Vigo.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 205

26 de septiembre de 2013

Pág. 50

Parece que el Gobierno tiene previsto hacer la comunicación por alta velocidad entre Ourense y Vigo a través de la línea de Santiago, mediante un *bypass* en las proximidades de Santiago. Yo creo que esa no es la solución porque no se acortan distancias; para eso estaba en concreto la línea de Ourense y Vigo por Cerdedo, sobre la que nosotros pedimos información sobre los trámites realizados por este Gobierno en los años 2012 y 2013 para esta infraestructura. Creo que esos 53 kilómetros, con una previsión de menos de 2000 millones de euros, deberían agilizarse y ponerse en marcha. Por lo tanto, le preguntamos cuáles son los trámites que ha hecho este Gobierno, cuáles son las previsiones para poner en marcha esta actuación o si es otra de las obras que van a llevar al congelador.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como es bien conocido, un de los ejes de la política de inversión en materia ferroviaria del ministerio y de Adif tiene que ver con garantizar la cohesión y la vertebración territorial, y en este caso hacer llegar la alta velocidad —que algunas regiones disfrutaban incluso desde hace ya algunas décadas— a otros territorios de nuestro país que no tienen esa posibilidad de conexión ferroviaria de calidad en tiempos y en servicio. Por eso, continuar con la inversión en alta velocidad hacia el norte y el noroeste es uno de los ejes de nuestra política de inversión, insisto; y en eso, evidentemente, está incorporada la alta velocidad a Galicia, en la que estamos trabajando.

En el año 2012, de los 1455 millones que el ministerio asignó a inversión a Galicia, casi 1000 millones eran para ferrocarriles, y en 2013, de los 1215 millones, 786 también eran para ferrocarriles; por lo tanto, es evidente la importancia que tiene la construcción de la línea de alta velocidad para el ministerio. De hecho —antes le daba el dato—, cuando nos incorporamos al ministerio estaban invertidos escasamente 400 millones de euros en esta actuación, mientras que en estos dos años van a ser prácticamente 900 o casi 1000 millones los que se van a invertir en ella. Por lo tanto, estamos invirtiendo intensamente, y no hay más que circular por las zonas, donde se ve la actividad en todos los tramos en Galicia. Y también en Zamora y en Valladolid continúa a muy buen ritmo la alta velocidad.

En este contexto es donde se sitúa también la conexión con Vigo, a través de Cerdedo, que está incorporado. Como su señoría conocerá seguramente, en nuestro ejercicio de planificación, en el Pitvi, está prevista esa conexión, una conexión que ciertamente ha tenido hasta el momento una vida compleja desde el punto de vista de la tramitación. En el año 2010 se aprobó el estudio informativo y se redactaron los proyectos básicos para la construcción, con sucesivos modificados en esos estudios informativos. En octubre de 2011 se envió la consulta al Ministerio de Medio Ambiente, que planteó que habría que llevar a cabo una serie de modificaciones. Bien es verdad que eso fue ya en abril de 2012, cuando el Ministerio de Medio Ambiente indicó que era necesario volver a someter el trazado a información pública y volver a obtener la declaración de impacto ambiental. Estamos trabajando en este momento en un proyecto —como el que antes mencionaba en materia de carreteras— que sea susceptible de tener una vía favorable y que nos vaya permitiendo trabajar en esa conexión de 53 kilómetros de línea nueva, con un coste de 2000 millones de euros. Por lo tanto, se está haciendo un altísimo esfuerzo de inversión que será coherente con el conjunto de las actuaciones de inversión que se están llevando a cabo por parte del ministerio en Galicia y en particular en la provincia de Pontevedra, con las obras del eje atlántico o en las estaciones de Vigo-Urzaiz que se están desarrollando en este momento.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señor secretario de Estado.
Senador Fidalgo, tiene la palabra.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, señor secretario de Estado, aclárense ustedes, porque están repitiendo la misma canción y ya empieza a dolernos el oído. Usted dice, por una parte, que el Gobierno anterior invertía poco dinero, y su ministra dice que el Gobierno anterior le dejó a deber mucho dinero. Tendrán que aclararse: si le quedó a deber mucho es que gastaron mucho, que invirtieron mucho. De hecho, los Gobiernos anteriores gastaron en la alta velocidad a Galicia —prácticamente licitado, contratado o ejecutado— casi 9000 millones de euros. Desde luego en la alta velocidad a Galicia quedó todo licitado, o en servicio

o en obras, excepto esos kilómetros que son la entrada de la ciudad de Ourense, en la que hay una variante, que usted conoce, que está en el congelador por este Gobierno.

Como estamos hablando de la alta velocidad a Vigo, me parece que nuevas declaraciones de impacto ambiental, nueva tramitación, nuevos días, son disculpas para meter en el congelador una actuación. Ustedes no tienen intención de hacer esa actuación. Va a pasar la legislatura y van a seguir sometiéndola a nuevos trámites para no enfrentarse a la decisión de tener que licitar obras, unidades de obra y contratar obra. Y eso me parece que es, entre líneas, la afirmación que usted ha hecho sobre esta infraestructura. Es decir, ustedes, desde que están en el Gobierno, con esta infraestructura lo único que han hecho es papeleo y trámites para que no se licite la obra.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Fidalgo.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Fíjese, señoría, en que no es incompatible invertir poco en algunas regiones con generar mucha deuda. Ese conjunto de circunstancias es el diagnóstico de la situación que tenemos en el Ministerio de Fomento: 40 000 millones de endeudamiento en las distintas entidades que lo conforman y, sin embargo, algunas actuaciones con poca actuación. Se puede endeudar AENA en 14 000 millones de euros y no incrementar nunca las tarifas para que no se recuperen los costes y tener, por tanto, mucha deuda. Y se puede invertir poco en la alta velocidad a Galicia, porque solamente en lo que se refiere al tramo Olmedo-Ourense, que es el dato que aquí tengo, el coste total de esa línea se sitúa en torno a 7000 millones de euros, pero lo cierto es que la inversión realizada a 31 de diciembre del año 2011 eran 483 millones de euros. Eso es lo que se había invertido en términos de pagado. Porque, claro, si lo que decimos es lo que se invierte y no se paga, a lo mejor llega a algo más, porque es cierto que todavía hoy seguimos pagando obligaciones de ejercicios anteriores no atendidas en las etapas del Gobierno anterior. Por lo tanto, ese coste, que puede parecer sorprendente, puede llegar a ser realidad, sobre todo cuando, como digo, no se lleva a cabo inversión en algunos territorios o para algunas actuaciones.

Y lo cierto es que, igual que nos ha pasado con la A—76, nos hemos encontrado un proyecto bloqueado desde el punto de vista medioambiental. Por lo tanto, hay que desbloquearlo, hay que hacer nuevo proyecto, hay que someterlo a declaración de impacto ambiental, hay que negociar con el Ministerio de Medio Ambiente, hay que ser capaz de resolver los problemas para obtener la nueva DIA y poder seguir adelante, porque, como es evidente, en nuestro marco normativo actual no podemos llevar a cabo proyectos que no tengan informe de impacto ambiental favorable. Por lo tanto, por ahí vamos a tener que pasar, y no es fácil; es complejo, lleva tiempo, requiere ajustar tramos o actuaciones muy concretas, que usted sin duda conoce, como era el entorno de la localidad de Barro para no afectar al núcleo de Porrans. Había que trasladar hacia el sur algunas de las conexiones con el eje atlántico. Son muchos los detalles que obligan a hacer ese nuevo diseño de la línea y a poderlo tramitar con todos los informes favorables, que nos permitirán llevarla adelante en el futuro.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS PETICIONES DE AYUNTAMIENTOS, DIPUTACIONES PROVINCIALES Y ENTIDADES, ASÍ COMO DE LA XUNTA DE GALICIA, PARA LA EJECUCIÓN DE LA AUTOVÍA A-56.

(Núm. exp. 681/000905)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS)

— PREGUNTA SOBRE LA TRAMITACIÓN REALIZADA DURANTE LA PRESENTE LEGISLATURA DE LA AUTOVÍA ENTRE OURENSE Y LUGO, CON INDICACIÓN DE LA PREVISIÓN CON RESPECTO A LA PUESTA EN SERVICIO Y DE SU DOTACIÓN PRESUPUESTARIA Y EJECUCIÓN DURANTE LOS AÑOS 2012 Y 2013, ASÍ COMO DE LAS PREVISIONES PARA EJERCICIOS FUTUROS.

(Núm. exp. 681/000955)

AUTOR: FIDALGO AREDA, MIGUEL (GPS)

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la última pregunta del orden del día, la número 20, que se corresponde con las preguntas 905 y 955 del senador Fidalgo.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, señor presidenta.

La última pregunta de esta sesión tiene que ver con una información que le solicitamos sobre la tramitación durante esta legislatura de la actuación para la autovía entre Ourense y Lugo que se ejecutó en los años 2012 y 2013, y cuál es la previsión para los próximos ejercicios y para su puesta en servicio. Eso es lo que demandamos. En alguna respuesta se nos dijo que varios de los tramos tenían los proyectos aprobados, que en otros se está redactando el proyecto y que hay un tramo en obras. Por tanto, es una infraestructura que está en parte en obras que probablemente se van a parar; los proyectos aprobados no sé si se van a licitar; y los que están en fase de proyecto no sé si seguirán avanzando. Por eso le pedía que en los diferentes tramos nos informara de la tramitación que se ha llevado a cabo en esta legislatura, porque se nos informa de la tramitación que había en la anterior legislatura, antes de la llegada de este Gobierno. En definitiva, queremos saber qué ha hecho este Gobierno de deberes en esta infraestructura, cuál es la previsión para la puesta en servicio de esta importante comunicación entre dos ciudades del interior de Galicia que, por distintas razones a lo largo del tiempo, han estado discriminadas y que también tienen necesidad de comunicación para su economía y su desarrollo. Para que el interior de Galicia tenga desarrollo debe tener los elementos de comunicación necesarios, aquellos elementos, por decirlo de una forma sencilla, que ya tiene toda España.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta.

Como usted conoce, señoría, la A-56, Ourense-Lugo, está incluida en la planificación a la que me he referido reiteradamente hoy. Por lo tanto, forma parte de nuestra planificación de actuaciones que se irán desarrollando a lo largo del tiempo en sus distintos tramos, trece de ellos en Ourense y cinco en Lugo, y están todos ellos en fase de proyecto o con proyecto aprobado, salvo el tramo de San Martiño—Barrela Norte, que se encuentra ya en fase de obras.

Lo cierto es que, como es evidente, a la hora de abordar los proyectos, dimensionar los tiempos y asignar dotación presupuestaria es necesario llevar a cabo una priorización que está también asociada a las demandas y al uso que los ciudadanos están haciendo de las infraestructuras. En este momento la N-540 tiene un tráfico medio, la IMD, inferior a 4000 vehículos diarios entre Ourense y Guntín, y unos tráficos medios de 9000 vehículos entre Ourense y Cambeo. Esos son datos que nos ayudan a identificar dónde hay presión real y dónde hay necesidad a la hora de priorizar estas actuaciones. También en el proyecto de trazado de la A—56 hemos recibido en el trámite de información pública observaciones de los ayuntamientos de Ourense, Codes, Peroxa, Villamarín, Carballedo, Chantada, Taboada, Monterroso y Guntín, así como de las diputaciones provinciales de Ourense y Lugo. Por tanto, todos ellos han hechos sus alegaciones, sus consideraciones, que están siendo objeto de estudio.

Por tanto, en ese contexto de incorporarlo a la planificación, trámite de información pública y continuar adelante con los proyectos de trazado, tenemos ya puestos en marcha los proyectos, de forma que en el mes de junio pasado, como le decía, aprobamos los expedientes de información pública y los proyectos de trazado de dos de sus tramos, el tramo Ourense-enlace de Cambeo y el tramo enlace de Cambeo-San Martiño, que son los que tienen mayor densidad de tráfico en este momento.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Senador Fidalgo, tiene la palabra.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, señora presidenta.

En cuanto a la información que me facilita sobre el tráfico de vehículos, en otra pregunta anterior que hice sobre esta misma infraestructura se me decía que había 6000 vehículos; ahora dice que hay 4000. En todo caso, si entre dos ciudades importantes de Galicia —la tercera y la cuarta—, entre Ourense y Lugo, dos ciudades de dos provincias importantes, en una distancia de 80 kilómetros se tarda una hora y cuarenta y cinco minutos, es difícil que haya muchos vehículos porque la gente buscará fórmulas

alternativas, donde haya autovías o vías rápidas, que le permitan por otras rutas alcanzar el mismo objetivo en menos tiempo, porque, desde luego, esta vía en la situación actual y en las condiciones en que está es intransitable. De cualquier forma, yo creo que la normativa europea obliga a que haya una vía rápida de comunicación entre ciudades de más de 100 000 habitantes, como en este caso. Por lo tanto, este proyecto en parte estaba en obras, porque es el enlace con Ourense, y no hay que hacer toda la autovía porque la vía entre Ourense y Lugo se hace hasta el enlace con Lugo-Santiago, la A-54; por lo tanto, ni siquiera hay que hacer todo el trazado por autovía. Parte ya está en obras, y me parece que este Gobierno la va a parar; las que están con proyecto aprobado no se van a enlazar; y las otras, por lo que se ve, no tienen futuro.

Le preguntaba qué instituciones se han dirigido al ministerio para reclamar esta infraestructura, y se nos responde que las que han presentado alegaciones. A mí no me importan los ayuntamientos que han presentado alegaciones, porque no era la cuestión que yo le formulaba. Y desde luego todos los ayuntamientos que usted ha citado se han dirigido al ministerio, aparte de para hacer alegaciones de carácter técnico sobre el trazado, para exigirle que esta infraestructura que comunica —repito— dos provincias del interior y dos ciudades de 100 000 habitantes pueda ponerse en marcha cuanto antes.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fidalgo.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Como he tratado de exponer, los datos que tenemos de tráfico entre Ourense y Guntín son de 4000 vehículos diarios y entre Ourense y Cambeo, 9000 vehículos al día, que están por debajo de las ratios utilizadas habitualmente en el ministerio para justificar una transformación en autovía, que están en el umbral de los 10 000 vehículos diarios. No conozco esa referencia que me decía su señoría acerca de la normativa comunitaria que obliga a comunicar los ámbitos urbanos con determinada población con redes de alta capacidad. No me consta que eso sea así.

Pero, en todo caso, lógicamente, en un contexto de situación económica difícil, de equilibrio de las cuentas públicas, de priorización de las actuaciones, del gasto público, del gasto social, y tantas y tantas partidas que los presupuestos del Estado deben incorporar, debemos hacer un ejercicio de eficiencia en la asignación de recursos en el ámbito de las infraestructuras y priorizar necesariamente.

A lo largo de toda mi intervención esta mañana hemos tenido ocasión de referirnos a múltiples inversiones en el ámbito de Galicia — ferroviarias, portuarias, aeroportuarias y de carreteras —. En ese sentido, yo creo que estamos haciendo un esfuerzo de inversión importante en los términos que la capacidad presupuestaria lo permite y esta infraestructura está en nuestro ejercicio de planificación, en el Pitvi, y está al ritmo que este momento permite y que es avanzar con los proyectos de trazado, una vez que hemos superado expedientes de información pública que no se habían resuelto hasta nuestra incorporación al ministerio.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Una vez dado cumplimiento a todas las preguntas que estaban en el orden del día, despedimos al señor secretario de Estado, agradeciéndole toda la información que hoy nos ha trasladado a esta comisión. Le invitamos a seguir viniendo, a ser posible, a otra comisión que no sea solamente de preguntas, sino de comparecencia sobre otros asuntos que hay pendientes dentro del trabajo de la comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las trece horas y cinco minutos.