



CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 273

10 de febrero de 2014

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

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

Sesión celebrada el lunes, 10 de febrero de 2014

ORDEN DEL DÍA

Debatir

– Moción por la que se insta al Gobierno a la definición de una adecuada oferta del transporte público, especialmente por ferrocarril, para las comarcas de la Comunidad Autónoma de Galicia.

(Núm. exp. 661/000325)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

– Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con el túnel del Serantes y el paso de trenes de mercancías procedentes del puerto de Bilbao (Bizkaia).

(Núm. exp. 661/000359)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

– Moción por la que se insta al Gobierno a desarrollar una estrategia de rehabilitación para el sector de la industria de la construcción.

(Núm. exp. 661/000361)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

– Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas de protección a los adquirentes de viviendas en construcción que realicen entregas a cuenta.

(Núm. exp. 661/000375)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

– Moción por la que se insta al Gobierno a la ampliación del horario del aeropuerto Tenerife Norte, en la isla de Tenerife (Santa Cruz de Tenerife).

(Núm. exp. 661/000251)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

– Moción por la que se insta al Gobierno a que, a través de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), se facilite el uso por parte de vehículos privados de las instalaciones de aparcamiento cubierto de los aeropuertos de Son Sant Joan, en Palma de Mallorca, de Menorca y de Eivissa (Illes Balears) de manera gratuita durante los treinta primeros minutos.

(Núm. exp. 661/000379)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

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

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muy buenas tardes. Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento de hoy, 10 de febrero de 2014. En primer lugar, corresponde someter a aprobación el acta de la sesión anterior, de 19 de diciembre de 2013. ¿Puede aprobarse por asentimiento? (*Asentimiento.*)

Comenzamos con el debate de las mociones. Antes, como cuestión de orden, quiero decir que las votaciones, en todo caso, serán a partir de las 18 horas.

DEBATIR

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA DEFINICIÓN DE UNA ADECUADA OFERTA DEL TRANSPORTE PÚBLICO, ESPECIALMENTE POR FERROCARRIL, PARA LAS COMARCAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA.

(Núm. exp. 661/000325)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Moción por la que se insta al Gobierno a la definición de una adecuada oferta del transporte público, especialmente por ferrocarril, para las comarcas de la Comunidad Autónoma de Galicia. El autor de la misma es el Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción tiene la palabra, por diez minutos, el senador Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, presidente, buenas tardes a todos los senadores. Comenzaré deseándoles a todos una buena reincorporación en este periodo de sesiones.

Esta moción se refiere a los servicios de tren en Galicia y tiene que ver con diversas medidas de supresión de servicios existentes hasta la fecha, hasta el pasado mes de junio, prácticamente en todas las líneas de Galicia, afectando a todas sus áreas metropolitanas, como es el caso de A Coruña, Ferrol, Lugo, Ourense, Vigo y Santiago, así como a muchas comarcas que se comunican entre dichos territorios, teniendo el tren como una vía importante de comunicación desde hace más de un siglo. Después de ocho meses de supresión de servicios tenemos más de cien mil viajeros que se han quedado sin servicio en estos meses para ahorrar no sé si un millón de euros o menos, pero, en todo caso, una cantidad insignificante comparada con el daño que causa esta medida. Por eso traemos una moción proponiendo diversas medidas.

En primer lugar, que se deje sin efecto, por las razones que explicaré después, la supresión de servicios en estas líneas. En segundo lugar, se pide que el Ministerio de Fomento, de acuerdo con la operadora Renfe y con el Gobierno autonómico Xunta de Galicia, que tiene muchas de las competencias en transporte público, elabore una oferta que haga posible la comunicación entre las ciudades y las comarcas de los diversos territorios de Galicia, de forma que se garanticen servicios de transporte, al menos para las funciones básicas, para ir a trabajar, para ir a estudiar, para relacionarnos con la Administración, para recibir atención sanitaria o servicios sanitarios. Por lo tanto, pensamos que es un derecho que debería estar garantizado por la Administración pública. En tercer lugar, que el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia acuerden crear algo que en este momento no tiene Galicia, al contrario que otras muchas comunidades autónomas, como es el caso de Asturias, una muy cercana, que cuenta con un servicio de Cercanías eficaz que hace posible y viable la comunicación por ferrocarril entre las ciudades y comarcas de la tierra. Y, en cuarto lugar, que también el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia lleven a cabo las actuaciones mínimas utilizando esa misma infraestructura ferroviaria a fin de modernizarla para que sea eficaz, de cara a dar respuesta a las necesidades de las industrias que se instalan en las comarcas y ciudades del territorio gallego.

Planteamos, por tanto, la necesidad de potenciar el ferrocarril, de rentabilizar la red existente y las inversiones que se están haciendo, por ser un transporte, además de más barato, menos contaminante, que puede dar respuesta a muchas personas que no disponen de vehículo, y que es más seguro, a pesar de que a veces hay accidentes.

España, y, muy en particular, Galicia, necesitan hacer un esfuerzo para acercarnos a los países más avanzados en esta materia y tener una buena oferta. Hay que tener en cuenta que las infraestructuras en general tienen un coste fijo ya realizado y que, por tanto, no es necesario realizar. Y, a veces, cuando se

hacen estudios se obvia, por ejemplo, que la necesaria inversión para el mantenimiento de la infraestructura existente no se contabiliza cuando se habla de competencias sobre transporte por carretera y ferrocarril.

Por consiguiente, no se trata de recortar medidas y servicios, sino de mejorar la oferta, creando una que sea adaptable a las necesidades de movilidad de los ciudadanos, de la sociedad y de los territorios, estimulando el uso del ferrocarril poniendo trenes adecuados a la demanda, etcétera. Pensamos que las medidas que el Gobierno ha adoptado no tienen en cuenta las circunstancias específicas. Pedimos, por tanto, justicia para Galicia, que no tiene servicio de Cercanías, que tiene buena parte de la red en obras y que va a ser la última que va a contar con alta velocidad. En la línea convencional apenas se han hecho inversiones y esta infraestructura puede rentabilizarse y ponerse al servicio de los ciudadanos.

Desde luego, en estos momentos la media distancia es el único servicio que sustituye a lo que en otras comunidades autónomas presta el servicio de Cercanías. Actualmente, hay una oferta poco adecuada y nada atractiva que no podemos debilitar. De alguna forma en muchas comarcas existe una demanda que tiene que ver con el medio rural de Galicia, y esos territorios y ciudades tienen derecho a estar comunicados. Los estudiantes que residen en esos territorios tienen necesidades y el mismo derecho a recibir educación y a poder desplazarse a los centros educativos. Y lo mismo ocurre en el caso de las personas mayores, que en muchos casos no tienen otra forma de movilidad que los servicios públicos, los pensionistas, los trabajadores que residen en esos territorios o los que tienen que desplazarse y ayudan al sector comercial y crean actividad económica a la hora de realizar sus compras, etcétera.

Por lo tanto, pensamos que es malo que se recorten horarios y prestaciones. Es necesario trabajar para mejorar y hacer atractiva la oferta a fin de que pueda haber más usuarios; por el contrario, si recortamos, provocaremos que el tren tenga menos usuarios. Cuando haya que hacer revisiones tendremos un servicio aún más deficitario que llegará a su límite con el cierre total, si se utilizan esos mismos mecanismos. Por lo tanto, pedimos el apoyo de todos los grupos para terminar con estas medidas. En este caso no solo nos referimos a que el Gobierno deje sin efecto esas medidas sino también a la adopción de propuestas constructivas, como la creación de una oferta comercial en Galicia, de acuerdo con la Xunta de Galicia. Pedimos también que se afronte de una vez por todas el transporte de Cercanías en Galicia, también de acuerdo con la Xunta de Galicia; y, también de acuerdo con la Xunta de Galicia, que se haga un auténtico plan viable y eficaz para el transporte que dé respuesta al transporte de mercancías para responder a las necesidades de los sectores industriales de Galicia.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias.

Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra la senadora Leyte.

La señora LEYTE COELLO: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, como ya ha dicho mi compañero socialista, empezamos el nuevo periodo, así que bienvenidos todos. Espero que sea satisfactorio para todos.

De nuevo viene a esta comisión una moción en la que se solicita dejar sin efecto la reestructuración de los servicios ferroviarios del 28 de diciembre de 2012. Señor Fidalgo, usted sabe que no había más remedio que tomar esas medidas ante la situación de crisis económica y el estado de cuentas del ministerio y que era preciso hacer una reorganización para poder seguir prestando servicios a los ciudadanos; servicios, como mínimo, de viabilidad medioambiental, social y económica. Es más, usted sabe que esos estudios estaban en el ministerio y que el ministro Blanco se refirió varias veces a la necesidad de racionalizar los servicios de media distancia y que solo el estar ya inmersos en precampaña electoral impidió que los pusiese en marcha. Ya he traído otras veces a esta comisión varios artículos con esas referencias.

El Ministerio de Fomento realizó una reestructuración intentando que tuviese el menor impacto posible y siempre de acuerdo con la Xunta de Galicia, y lo hizo porque el dinero público es de los ciudadanos, y es muy difícil justificar mantener servicios con un uso casi nulo. Desgraciadamente, a mí también me hubiera gustado que esa línea, concretamente la de Puebla de Sanabria-Ourense, no se hubiera suprimido. Y no se hubiera suprimido si los estudiantes, las personas mayores y en general la gente la usase, entonces no habría justificación. El problema es tener un tren discurriendo por una línea cuando no hay usuarios. El tren es una ayuda para el medio ambiente siempre y cuando vaya con gente; si va vacío, no se lucha contra los gases de efecto invernadero.

El criterio para las líneas de media distancia ha sido declarar como obligación de servicio público todas aquellas líneas de tráfico ferroviario con un aprovechamiento de la oferta superior al 15%. Estamos hablando de un 15%, por consiguiente el ministerio no ha suprimido ninguna línea con un gran uso; simplemente, con que tuviera una oferta del 15%, ya no se suprimía. También se declararon como obligación de servicio público las líneas con una oferta inferior al 15% que tuvieran una cobertura económica por encima del 20% o afectasen a aspectos sensibles al territorio, sociales o de cohesión territorial, por ejemplo la imposibilidad de prestar un servicio de transporte alternativo por carretera, como pasó en el caso de Rubiá.

En cuanto a paradas y apeaderos, solo se han suprimido las que tenían menos de un viajero al día de media anual, de subida o de bajada, que han sido veinte en total, y se han reestructurado otras veintisiete. Mantenerlas supondría un altísimo coste y además penaliza los tiempos de viaje de los demás viajeros, con la natural disminución de la competitividad del servicio prestado. Aun así, se ha intentado, antes de proponer la supresión total o parcial de un servicio —total solo ha sido el de Puebla de Sanabria—, la utilización de trenes de larga distancia para la prestación de servicios de media distancia, el cambio de material rodante, la modificación de horarios y frecuencias para hacerlas más aprovechables para los ciudadanos... Y en todos los casos se garantiza el transporte público mediante autobús para las poblaciones que quedan sin servicio ferroviario, sea por la supresión del servicio o por la parada.

En cuanto a otros puntos de su moción, el ministerio ha encargado a Ineco la viabilidad de implantar servicios complementarios ferroviarios de proximidad, de Cercanías en áreas metropolitanas gallegas para que se aprovechen tanto las infraestructuras que ya existen como las planificadas a corto y medio plazo. Se trata de establecer el modelo de demanda y el estudio de rentabilidad y coste de cada servicio a implantar. A partir de ese análisis se verán las condiciones para establecer ese servicio de Cercanías que está actualmente en estudio, repito.

En cuanto al punto cuarto, en el Pitvi se indica que es prioritario potenciar el transporte ferroviario de mercancías, también en Galicia, lo que constituye uno de sus puntos precisamente fuertes...

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Senadora Leyte, tiene que ir terminando. Estamos en el turno de defensa de la enmienda.

La señora LEYTE COELLO: De acuerdo.

En la enmienda propongo que la Comisión de Fomento del Senado inste al Gobierno a que se analice la viabilidad de implantar servicios complementarios ferroviarios de proximidad en diversas áreas metropolitanas gallegas, además de apoyar el impulso a las actuaciones en materia de transporte de mercancías que se contemplan en el Pitvi y en la Comunidad Autónoma de Galicia. Es una enmienda de sustitución que le agradecería que aceptara.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista para manifestar su aceptación o su rechazo a esta enmienda por tiempo de tres minutos.

El señor FIDALGO AREDA: Muchas gracias, señor presidente.

Desde luego, nuestro grupo parlamentario, y creo que ninguno, puede admitir que ante una moción elaborada con diversos puntos concretos y medibles se haga una enmienda de sustitución; es decir, se trata de rechazar todo lo que nosotros hemos propuesto para afrontar esta cuestión y sustituirlo por una lectura de buenas intenciones: genérica, no medible, sin plazos y sin concreción, como es que el Gobierno analice la viabilidad de implantar servicios complementarios de proximidad en las áreas metropolitanas. Nos parece absolutamente inasumible.

Nosotros, desde luego, vamos a poner a prueba la capacidad de diálogo del Grupo Parlamentario Popular. Para ello, voy a formular una propuesta de transacción en la que pedimos la admisión de los puntos 2, 3 y 4 de nuestra moción a cambio de renunciar al punto número 1. En el texto que quedaría, por lo tanto, se propondría —y aquí veremos si el Grupo Parlamentario Popular confía tanto en el ministerio como en la Xunta de Galicia— lo siguiente. Que de mutuo acuerdo el ministerio y la Xunta hagan una oferta comercial adecuada; que el ministerio y la Xunta de Galicia acuerden las condiciones para el transporte de Cercanías; y que el ministerio y la Xunta acuerden las condiciones para modernizar el servicio de transporte de mercancías. Se trata, por lo tanto, de encargar al ministerio y a la Xunta que

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 273

10 de febrero de 2014

Pág. 5

hagan lo posible para mejorar el servicio de transporte de viajeros entre las comarcas y ciudades, el transporte de Cercanías, algo con lo que de forma muy injusta ahora Galicia no cuenta, y el transporte de mercancías. Renunciamos así a nuestra propuesta número 1, que era el *leitmotiv* de esta moción. Creemos que somos muy generosos y que podríamos llegar a un texto que cuente con el acuerdo de todos los grupos.

Muchas gracias. Creo que así se pone a prueba la capacidad de diálogo del Grupo Parlamentario Popular.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, senador.

Me indica el señor letrado que para que esa propuesta se tenga en cuenta tiene que plasmarse por escrito y ser firmada por la mayoría de los grupos parlamentarios de esta comisión. Lo pueden ir haciendo a lo largo de esta sesión para que se instrumentalice de forma oficial, como establece el Reglamento de la Cámara.

Pasamos al turno de portavoces.

Tiene la palabra por tiempo de cinco minutos el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Iglesias Fernández.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Intervengo únicamente para anunciar que votaremos a favor de la moción con un único matiz en la argumentación en la que se ha afirmado que Galicia va a ser la última comunidad autónoma en tener conexión de alta velocidad. Y es que a estas alturas yo creo que podemos asegurar que Asturias va a tener esa conexión —si la tiene— más tarde que Galicia, sin que por ello tengamos que establecer ningún tipo de competencia entre ambas comunidades autónomas.

Respaldaré la moción porque la argumentación sería en parte trasladable a nuestra comunidad autónoma. Es verdad que en Asturias hay, en primer lugar, unas razonables comunicaciones ferroviarias de Cercanías y que los ajustes y reducciones que se han planteado en las líneas de media distancia son, hasta este momento, reducidas, pero tienen ya repercusión negativa en tanto en cuanto la supresión de alguno de los servicios con León dejan a la zona central de montaña asturiana con muy poca posibilidad de utilizar los servicios ferroviarios. Y Asturias y Galicia comparten situaciones de despoblamiento y de envejecimiento de la población.

Estas decisiones que se toman respondiendo a criterios estrictamente económicos deberían ir acompañados de una evaluación de las consecuencias y del impacto social que ello conlleva, aunque solo sea para buscar la coherencia entre estrategias que se vienen definiendo desde el Gobierno e incluso desde la reflexión y la elaboración de esta Cámara. Limitar o reducir las conexiones ferroviarias contribuye a fenómenos de despoblamiento. Difícilmente podremos alcanzar los objetivos fijados en una estrategia que tiene como objetivo fundamental salir al paso de una situación que tiene tremendas consecuencias negativas y que, además, se va agravando con el transcurso del tiempo, si simultáneamente se toman decisiones sectoriales que tienen como consecuencia o como repercusión directa precisamente contribuir a ese despoblamiento.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchísimas gracias, senador Iglesias.

A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, la señora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señor presidente. Buenas tardes.

Intervengo únicamente para anunciar el voto de mi grupo parlamentario, que será de abstención.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, señoría.

A continuación, le corresponde el turno al portavoz del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, señor Martí Jufresa. (*Denegaciones.*)

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene nuevamente la palabra el señor Fidalgo.

El señor FIDALGO AREDA: Gracias, señor presidente.

Yo ya he explicado las condiciones de la transacción que creo que nosotros podríamos hacer, y es sobre el texto con los puntos 2, 3 y 4, que básicamente derivan al acuerdo entre el ministerio y la Xunta

de Galicia los diferentes ámbitos a cubrir, tanto en lo que respecta a la oferta comercial de transporte de viajeros, como al transporte de Cercanías y al de mercancías, y en ese sentido creo que quedaría perfectamente atado. El acuerdo no sería ofensivo para el Grupo Parlamentario Popular en cuanto que deriva a dos administraciones que este gobierna. Y en ese sentido solo quisiera replicar que la medida de supresión es injusta e inadecuada. En primer lugar, afecta prácticamente a todas las ciudades de Galicia de una forma grave, y a ciudades importantes. Ya he citado el transporte entre A Coruña y Ferrol; entre Lugo y A Coruña; entre Vigo y Ourense; entre Ourense y Santiago, y básicamente entre las comarcas Ourense-Carvalliño, Ourense-Ribadavia o Ourense-Valdeorras en la provincia de Ourense, que es la más duramente castigada por esta decisión y la que lo va a sufrir de forma más grave. Y no estamos hablando de unos pocos viajeros. En la línea Ourense-Vigo hablamos de más de cien mil viajeros al año. Y no estamos hablando de ahorrar muchos millones, estamos hablando de ahorrar entre dos y tres millones de euros en Galicia; nada que la poderosa Administración del Estado no pueda aportar para una causa justa. Estamos hablando de doscientos mil viajeros que se van a ver afectados sin servicio durante un año; estamos hablando de estaciones cerradas y de muchos servicios perdidos.

Así pues, creo que es posible hacer algo más; creo que esta es una medida injusta en cuanto que es el medio rural el que más lo paga. La España más envejecida y más despoblada, los territorios más injustamente tratados se quedan con la alternativa, no ya de que sea el último el que apague la luz, sino que cierre la estación, porque en muchos pueblos ya no queda más que eso; ya les han quitado los centros médicos, les han quitado colegios y en algunos casos muchos tienen que irse del pueblo para poder estudiar, las pensiones agrarias son las más castigadas por no hablar de otras medidas de desarrollo rural, y esto creo que se hace porque se cree que el medio rural no le va a pasar factura al Partido Popular, pero en este caso a mí me parece que, si se comete un error, hay que corregirlo, y no se puede tener la prepotencia de pensar que siempre se tiene razón.

Señorías, en este caso el estudio del ministerio no es el que había años antes; el estudio del ministerio se adaptó al encargo de la ministra y para ahorrar los millones que la ministra dijo que había que ahorrar. Y nada más. El estudio se hizo a medida de una decisión ya tomada.

Lo que hace la dinámica actual es que si ya iban pocos viajeros, ahora van a ir menos, y dentro de dos años, cuando se revise —queda algo más de un año para hacerlo—, habrá estudios que dirán que hay menos. ¡Pues evidentemente! Yo ya les he contado en otra ocasión la conexión que hay entre mi pueblo, Ribadavia, que es cabecera de comarca, y la capital de la provincia de Ourense, entre los que hay en este momento un solo servicio a las 10 de la mañana Ribadavia-Ourense, siendo a las 12 el servicio de vuelta. Es decir, que apenas se podrá estar hora y media en la capital, tiempo en el que, desde luego, no se puede ni trabajar ni estudiar ni ir al médico ni relacionarse con la Administración ni hacer ninguna gestión en una ciudad. Antes había un servicio que nos permitía estar en Ourense antes de la hora de entrar a trabajar y regresar, una vez concluido el horario laboral, a las tres de la tarde. Pero ese servicio ahora no existe, y por tanto, hay miles de personas que usaban este servicio y que van a dejar de hacerlo, y cuando hagamos la estadística nos dirán que es que ahora se utiliza menos. ¡Pues naturalmente que sí! Así pues, hay que construir una oferta comercial con la infraestructura, que tiene un coste, que ya existe: las estaciones, el personal, los trenes, la vía ya existen, y por tanto, no se puede tener en cuenta cuando se hacen los estudios de análisis de coste.

Entre Ourense y Sanabria había comunicación, y la Administración autonómica y el Gobierno lo mantenían porque comunicaba Ourense con la comarca de la Limia, con la de Verín, con la de Gudiña y con parte de Zamora. Por cierto, y en cuanto a la comarca de Sanabria, a través de un convenio Castilla y León-Galicia los estudiantes que se desplazan tienen derecho a usar servicios sanitarios en el hospital de Verín y en el de Ourense. Por tanto, hacemos un convenio para que puedan utilizar los servicios sanitarios y le quitamos el transporte público que tienen esos pueblos. Y por cierto, el de autobús no supe esos servicios ni tampoco el de larga distancia, pues va por otros lugares, como es el caso de Ourense-Vigo y Ourense-Puebla de Sanabria. Y en cuanto a lo de la larga distancia, tampoco; es otra mentira. En las largas distancias hay un cupo, en este caso entre Ourense y Vigo, ocho billetes.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Tiene que ir terminando, señoría.

El señor FIDALGO AREDA: Sí, señor presidente, termino ya.

Son, como digo, ocho billetes, de forma que si un viajero coge el billete en Ourense para ir a Ribadavia y hay ocho pasajeros que lo han cogido antes, no tiene derecho a ello y tiene que pagar el billete de larga distancia.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 273

10 de febrero de 2014

Pág. 7

Creo, pues, que son medidas injustas que no tiene sentido que se apliquen en Galicia, que está toda abierta debido a las obras del AVE, y creo que cuando estas acaben, será el momento de analizar otras. En todo caso, y por razones de justicia, tampoco creemos que deban aplicarse y para solucionar esto de una forma positiva llamamos al Grupo Parlamentario Popular a llegar a un acuerdo en los términos que he expuesto en la anterior intervención.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, señoría.
Tiene la palabra la señora Leyte.

La señora LEYTE COELLO: Gracias, señor presidente.

Señor Fidalgo, en este momento estoy en una situación de dualidad. Primero quiero agradecerle su intento de llegar a un acuerdo al que espero podamos llegar —aunque no sé si se podrá— por el bien de todos y porque creo que debe intentar hacerse siempre y cuando sea posible. Pero, en segundo lugar, acaba usted de presentar un tono catastrofista, al que ya nos tiene acostumbrados, con el que intenta sembrar una alarma entre la población que a día de hoy es inexistente. Nuestros vecinos y vecinas están compartiendo un sacrificio real, y por tanto, son conscientes de no mantener lo que resulta imposible por los elevados costes y por afectar a servicios de muy escasa utilización.

Usted habla del convenio sanitario entre el Gobierno de Castilla y León con Galicia, pero sobre todo para la gente de la zona del Bierzo y de Puebla de Sanabria, pero le diré que desgraciadamente esa gente no usaba el tren cuando el convenio ya existía, porque, de lo contrario, no estaríamos hablando de la gente que se subía y bajaba de ese tren. Esa gente utiliza coche porque le es mucho más cómodo y porque hoy hay una apuesta por el coche en este país.

La despoblación del medio rural no empezó con esta medida. Yo vivo en el medio rural, como usted bien sabe, soy alcaldesa desde hace veintidós años y gobernando ustedes muchos de ellos, y la situación del medio rural, desgraciadamente, es general en toda España, en nuestra provincia de Ourense lo es más, donde ya era una realidad. Además, me temo que poco hicieron para solucionarlo.

La ministra Ana Pastor cuando llegó al ministerio se encontró con la situación de facturas sin pagar, con promesas de obras sin las correspondientes partidas y tuvo que tomar decisiones difíciles, difíciles y valientes, para mantener servicios y seguir invirtiendo para favorecer la cohesión territorial y la economía y competitividad de España, para que los ciudadanos tuvieran un retorno tras el esfuerzo y sacrificio que están haciendo. Y gracias a esas medidas y a otras de otros ministerios este país nuestro está empezando a ir por la senda de la recuperación y podemos ser un ejemplo para nuestros vecinos europeos.

Sabe usted que la reestructuración fue necesaria y que la apuesta por el tren de Cercanías es una meta de la Xunta de Galicia, que está trabajando con el ministerio para poderla llevar a cabo. Ustedes —y siempre lo digo porque es la pura verdad— gobernaron España dieciséis años, el Partido Popular, ocho con el Gobierno de Aznar y dos con el Gobierno de Rajoy; en los dos casos nos encontramos con una España semiquebrada —en este último ya quebrada del todo— y en una situación muy mala económicamente. También tengo que decir que hemos tenido mala suerte mientras que ustedes tuvieron bastante mejor situación en cuanto a bonanza económica y la situación está como está, no la creó el Partido Popular, es la que es.

En cuanto a las líneas de las que usted hablaba, de Ourense a Vigo se mantienen un total de 42 circulaciones semanales; de Ourense a Carballiño —lo digo porque usted lo nombró, tengo aquí toda la relación, pero no tengo tiempo para leerla— hay 42 circulaciones semanales; de Ourense a Ponferrada hay 28 circulaciones semanales, y eso apoyado porque se han reforzado también las líneas de autobuses para poder aumentar la oferta.

Respecto a los servicios de alta velocidad-media distancia, se han declarado obligación de servicio público los servicios Avant Ourense-Santiago-A Coruña y se mantienen todas las oportunidades de viaje.

Sobre el transporte ferroviario de mercancías, le diré que en el Pitvi —y precisamente es una de las prioridades del plan— están incluidos los accesos ferroviarios a los puertos de Ferrol, A Coruña y Marín; las instalaciones logísticas en A Coruña, Pontevedra, Vigo-Plisan y Monforte de Lemos; la reposición de la red convencional en las líneas León-A Coruña y Redondela-Santiago o el eje atlántico de alta velocidad, línea diseñada para un uso mixto de servicios de viajeros y mercancías. Por tanto, también se está trabajando en ese camino porque se considera prioritario.

Creo que el ministerio está haciendo realmente un considerable esfuerzo inversor en Galicia, como lo demuestra el hecho de que en los Presupuestos Generales del Estado nuestra autonomía y, concretamente

Ourense, es de las provincias más favorecidas porque, efectivamente, Galicia tiene derecho a tener AVE, a saldar una deuda histórica y no queremos que la orografía sea una barrera sino una oportunidad.

Señoría, esté seguro de que tendremos un buen servicio ferroviario de Cercanías y de mercancías; será gracias a esta ministra y a la Xunta de Galicia actual, que están trabajando por el tema, y espero poder llegar a un acuerdo.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, senadora Leyte.

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACIÓN CON EL TÚNEL DEL SERANTES Y EL PASO DE TRENES DE MERCANCÍAS PROCEDENTES DEL PUERTO DE BILBAO (BIZKAIA).

(Núm. exp. 661/000359)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): A continuación, pasamos a debatir la segunda moción, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con el túnel del Serantes y el paso de trenes de mercancías procedentes del puerto de Bilbao. El autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra su portavoz, por tiempo de diez minutos. *(La señora presidenta ocupa la Presidencia.)*

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Muchas gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

En 2001 el Ministerio de Fomento aprobó la construcción del túnel del Serantes con el objetivo de aumentar la capacidad de tránsito de mercancías del puerto de Bilbao. Prácticamente en paralelo se publicó el proyecto de la variante sur ferroviaria de mercancías, para que esas mercancías del puerto no pasaran por los núcleos urbanos de Ortuella y Trapagaran.

En 2004 se aprobó la unión entre Santurtzi y Ortuella mediante el túnel del Serantes, comenzando las obras en 2005 y con un presupuesto de 50 millones de euros. Fue en marzo de 2005 cuando el Ministerio de Fomento anunció el concurso del estudio informativo de la variante sur ferroviaria. Nos vamos hasta 2008, cuando se aprueba el proyecto definitivo de esa variante, por un importe en aquellos momentos de 600 millones de euros.

El proyecto constaba de una doble vía de 18,5 kilómetros de longitud y dentro de ese proyecto destaca el túnel del Serantes, con 4 kilómetros de longitud. Reitero que es dentro del proyecto de la variante sur ferroviaria de mercancías, que uniría el superpuerto de Bilbao con el polígono Abra Industrial.

Con la finalización de la obra del túnel y con el cerrado por ambas entradas y todavía sin desarrollar la variante sur ferroviaria, llegamos al 16 de octubre del año pasado, de 2013. Ese 16 de octubre, en una reunión mantenida entre la presidenta del Partido Popular vasco y la ministra de Fomento se informa de que el Gobierno del señor Rajoy ha decidido descartar en esos momentos el inicio de las obras de construcción de la variante sur ferroviaria de mercancías y dar un sí a la apertura del túnel del Serantes para el tráfico de esas mercancías —esto por lo menos es lo que ha aparecido en los medios de comunicación de Euskadi—. Por tanto, al parecer el Gobierno pretende que a través de esta galería, de este túnel que lleva tres años cerrado, transiten los trenes que entren o salgan de la terminal marítima del puerto de Bilbao, y mantener, se entiende, en un cajón el proyecto de la variante sur ferroviaria de mercancías. Todo esto, como les digo, es según la información periodística que apareció el pasado 16 de octubre.

Por ello presentamos esta moción. En primer lugar, para que se aclare qué es lo que sucede con esta infraestructura. En segundo lugar, para dejar evidencia de que no se pone en funcionamiento el enigma —como llamamos allí— del Serantes. En tercer lugar, para que se saque del cajón y se impulse de verdad la variante sur ferroviaria. Y, en cuarto lugar, para que el Gobierno se reúna y se llegue a acuerdos con los responsables políticos y sociales de los ayuntamientos afectados.

Señorías, esta información que ha dado el Gobierno ha generado un importante revuelo social en la comarca de la margen izquierda del Nervión, además de un, de nuevo, firme rechazo a la apertura del túnel. Los responsables del puerto autónomo, los responsables municipales de los municipios afectados, el *cluster* Uniport de Bilbao, los colectivos sociales, una vez más y una vez que han conocido la noticia, han mostrado su frontal oposición a la apertura de esta galería mientras no se construya la variante sur

ferroviaria. Los propios alcaldes de Ortuella y Trapagaran han anunciado movilizaciones si no se modifica la decisión del Gobierno, si es que esa decisión es firme, y han solicitado con carácter previo una reunión con los máximos responsables del Ministerio de Fomento para aclarar esta situación. Desconoce este senador si se ha dado respuesta a esta petición de reunión, pero sinceramente creo que el Gobierno y quienes no apoyen esta moción no son conscientes del grave perjuicio que con la decisión del ministerio se puede causar a la comarca de la margen izquierda.

Señorías, el trazado ferroviario de Barakaldo a Muskiz es de vía única; si las mercancías circulan por la red de Cercanías se creará un gravísimo problema a la línea de pasajeros, ya que se empeorarán las frecuencias de los trenes, los tiempos de espera se alargarán y también el trayecto en tren desde Bilbao hasta Muskiz o Santurtzi será más largo. Por la línea C2 de Cercanías Renfe —esta línea a que me refiero— circulan a diario 90 trenes en mañana y tarde hasta la noche, con casi 3 millones de clientes al año. Además, no debiera olvidarse que los trenes de mercancías y de viajeros van a compartir una vía única con un 90% del trazado a cielo abierto y con 10 estaciones o apeaderos para personas que quieran coger esos trenes. Los trenes, en muchas ocasiones con mercancías peligrosas, van a pasar por la mañana, por la tarde y por la noche, si el túnel se abre, a tres metros de algunas viviendas y por el centro de varios núcleos urbanos. Por lo tanto, se va a perjudicar, sin duda, la calidad de vida, pero sobre todo la seguridad de casi 300 000 ciudadanos de la margen izquierda. Por tanto, el Gobierno, antes de tomar esta lamentable decisión, debiera aclarar algunas cuestiones. La primera, si de verdad van a abrir el túnel para que desemboque en la zona franca del puerto y si esa apertura del túnel va a conllevar el desdoblamiento de la vía para garantizar el servicio de viajeros, por un lado, de pasajeros, y, por otro, el de mercancías y su operatividad; la segunda cuestión es si, al parecer, el Gobierno tiene cierta prisa, después de tanto tiempo, en abrir el túnel, si va a desarrollar un segundo tendido ferroviario para neutralizar los perjuicios que pueda causar el tráfico de mercancías las veinticuatro horas del día y, tercero, si su decisión definitiva, y no consensuada, es abrir el túnel, qué va a pasar con la variante sur ferroviaria que deja al puerto de Bilbao en un callejón sin salida.

El puerto de Bilbao necesita con carácter previo o la doble vía o la variante sur ferroviaria ya que, si no, puede ver reducida su capacidad ferropuertuaria, que hoy es alrededor de 100 000 contenedores y 30 millones de toneladas/año. Y esto lo señala el propio presidente de la Autoridad Portuaria, don Asier Atutxa, que indica, palabras textuales: abrir el túnel sin la variante es un sinsentido. Por lo tanto, el Gobierno, señorías, no puede tomar decisiones de este calado sin llegar a acuerdos con las partes implicadas porque seguro que va a tomar una decisión equivocada. Y no es de recibo que una decisión trascendental para la zona, y también para la economía vasca, por qué no decirlo, se conozca a través de los medios de comunicación y por una reunión del partido.

Por todo ello, pedimos el apoyo al resto de grupos parlamentarios a esta moción, para que se haga caso a los que viven y trabajan en la comarca, para que no se ponga en funcionamiento el túnel del Serantes, para que se impulse definitivamente la variante sur ferroviaria y para que previamente a la toma de decisiones se dialogue y se llegue a acuerdos con los ayuntamientos afectados, porque, y acabo ya, presidenta, abrir la galería, sin más, y hacer pasar por ahí los trenes de mercancías a la par que los de pasajeros no solo es un sinsentido, como dice el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, sino que, además, puede ser peligroso y perjudicial para la comarca.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

A esta moción se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Para la defensa de esta enmienda tiene la palabra el senador Ibarrodo, por un tiempo de tres minutos.

El señor IBARRONDO BAJO: Presidenta, muchas gracias.

Muy buenas tardes, señorías. Efectivamente, hemos presentado un enmienda, fundamentalmente, porque nos asentamos en una interesante moción del Grupo Socialista, que va un poco en esa línea de moción, hoy me preocupo de lo que ayer no hice o no presté demasiada atención a lo que debería haber hecho. Pero, en esta línea de intentar hacer lo que no se pudo hacer en ese momento o no se supo hacer, la enmienda va encaminada en esa dirección, en intentar poner orden en la complejidad de ese entorno. Es una obra no solo compleja y difícil por su actuación técnica. La ejecución de muchas de estas obras, como la variante sur, tiene que ser subterránea; la variante tiene prácticamente 20 kilómetros de

subterráneo. Pero, sobre todo, hay un problema funcional y, por eso, la línea en la que nosotros presentamos esa moción de sustitución, senador Rodríguez, es la de decir que la Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a que se impulse la finalización de un estudio técnico que defina las actuaciones a acometer en relación con la mejor utilización del túnel de Serantes, porque, así como el túnel de Serantes es una solución a las mercancías del puerto, que todos queremos dinamizar, también es un problema su continuidad. ¿Y dónde radica la complejidad de esa continuidad del túnel? Es cierto que socialmente en una parte de la comarca está cuestionado —puntualmente, como digo— por algunos ayuntamientos, socialmente y por parte del personal del puerto. También tenemos unos problemas serios respecto a dos tramos de Cercanías que habría que compaginar, en su caso, con el de mercancías.

Otro problema importante que no hay que olvidar son las inversiones tan fuertes que se deben realizar en la variante sur, además de inversiones para terminar el propio túnel de Serantes, porque se hizo en una época en la que todavía no estaba en vigor una reglamentación internacional respecto a seguridad que habría que adaptar.

También habría que conseguir esa conexión con la variante sur que, por un lado, conectaría con Serantes, pero, por otro lado, tendría que conectarse fundamentalmente con la línea de alta velocidad, la llamada Y vasca.

Por lo tanto, estas son actuaciones que hay que estudiar en su conjunto, no es cuestión de abrimos mañana y tira para adelante, sino que hay que estudiar en su conjunto la complejidad de esta solución técnica y funcional. De ahí, la presentación de nuestra moción.

Muchísimas gracias, presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Ibarrodo.

Tiene, a continuación, la palabra el portavoz socialista para manifestar la aceptación o no de la enmienda, por un tiempo de tres minutos.

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Muchas gracias, señora presidenta.

La moción que presenta el Grupo Parlamentario Socialista no se puede sustituir por una enmienda tan generalista como esta. Voy a intentar explicarme rápidamente.

No podemos aceptar esta enmienda porque aprobar esto, al final, es decir nada o casi nada. Se habla de impulsar, de hacer un estudio, de definir actuaciones, de una mejor utilización, pero todo eso ya está porque figura en el proyecto de la variante sur de mercancías que se presentó en su momento. Por tanto, esta moción no deja de ser un eufemismo que trata, en mi opinión, de despistar o, quizás, de vender gato por liebre para decir que el Gobierno está haciendo algo en un texto de los llamados gobernáculos para no hacer ni decir nada.

Senador Ibarrodo, la solución para una mejor utilización del túnel del Serantes solo pasa por dos alternativas —lo he intentado decir en la presentación de la moción—: o una doble vía o la variante sur ferroviaria. Me he sorprendido cuando le he oído decir que hay que hacer un nuevo trazado con la variante sur ferroviaria o buscar cuál es el trazado. El trazado existe. Los que vivimos allí sabemos que hay un ferrocarril antiguo, de hace muchos años, que es la vía de la Franco—Belga y la variante sur ferroviaria de mercancías pasaría por la todavía existente vía de la Franco—Belga. También le he oído decir que la variante sur de mercancías va a conectarse con la Y vasca. Su expresión me ha dado cierto miedo, primero por cómo está el estado de la Y vasca, por parte del Gobierno de España, y, en segundo lugar, porque yo no sabía que por la Y vasca iban a ir mercancías. Lo acabo de descubrir esta misma tarde.

Señor Ibarrodo, lo importante aquí no son ni más estudios, ni más impulsos, lo fundamental es la clara decisión de que el Gobierno de España vaya a abrir o no el túnel. Nuestra propuesta es que no lo abra —luego, en el segundo turno, hablaré también de la herencia—, que no abra ese túnel hasta que la variante sur ferroviaria de mercancías sea una realidad. Y así lo dicen los acuerdos institucionales que todavía están en vigor: no se abrirá el túnel de Serantes hasta que no sea una realidad la variante sur ferroviaria o, en su defecto, el túnel de Serantes se utilizará en situaciones de excepcionalidad. Eso decían los acuerdos.

Por lo tanto, la moción que presentamos la queremos seguir manteniendo como tal y no vamos a admitir la enmienda presentada por el grupo del Partido Popular.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones.*)

Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la señora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señora presidenta.

Respecto a la moción del Grupo Parlamentario Socialista, presentada hoy por el senador Rodríguez, coincido con algún otro portavoz que ha intervenido anteriormente en que, a pesar de que la sitúa en el momento en que la ministra, tras una reunión, anuncia que se va a dar una resolución urgente al problema, quizá esa solución debía haberse dado hace tiempo o, por lo menos, en otros tiempos en los que ha habido un Gobierno en el que el grupo que plantea la moción también ha tenido responsabilidad. Desorienta un poco, de alguna manera, cuando el senador dice que presenta la moción para que se aclare qué ocurre aquí cuando los términos de esta iniciativa son bastante más contundentes ya que insta al Gobierno a no poner en funcionamiento. Por lo tanto, no hay nada que aclarar. La solución que ellos plantean es clara de cara al problema del túnel del Serantes porque, y uniéndolo a ello, el problema no es el túnel, sino dar salida a toda la circulación de mercancías del puerto de Bilbao, aunque, es cierto, en este momento, con una construcción que ha costado 50 millones de euros y parada durante tres años, sí que se ha convertido en un problema al que hay que dar una solución.

Hace muy poco tiempo se presentó en el Parlamento Vasco una PNL prácticamente en los mismos términos de la iniciativa que hoy debatimos aquí. No estábamos de acuerdo con lo que allí se planteó por lo que mi grupo presentó una enmienda a la totalidad como alternativa a la que allí se discutió, que es lo que se ha acordado en el Parlamento vasco y que decía lo siguiente: el Parlamento vasco insta al Ministerio de Fomento a continuar con el desarrollo del proyecto de la variante sur ferroviaria del área metropolitana de Bilbao dando continuidad al túnel del Serantes y, en consecuencia, contribuir a la mejora de la intermodalidad ferroportuaria y a la competitividad del transporte portuario y ferroviario. En segundo lugar, el Parlamento Vasco insta a la Administración General del Estado y al Gobierno vasco a colaborar estrechamente en el desarrollo del proyecto constructivo de la variante sur ferroviaria del área metropolitana de Bilbao mediante la fórmula de un convenio a suscribir entre ambas administraciones.

Como el senador Rodríguez sabe muy bien, yo no vivo en esa zona, pero me puedo sensibilizar, por empatía, con las dificultades de los ciudadanos de esa comarca. También es verdad, como antes se mencionaba, que resolver este problema no pasa exclusivamente por abrir el túnel y ya está todo solucionado, sino que implica otro tipo de medidas. La línea que el otro día se acordó sería con la que mi grupo estaría de acuerdo, además, el viceconsejero ha dado traslado al secretario general de Infraestructuras de la decisión tomada. Estamos de acuerdo en estos términos y, por todo ello, votaremos en contra de la moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora.

¿Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya? (*Denegaciones.*)

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

Grupo Parlamentario Socialista: tiene la palabra por cinco minutos.

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Muchas gracias, presidenta.

Voy a ser muy breve. En cierto modo esperaba la respuesta del señor Ibarrondo: No hay dinero para priorizar; estas obras cuestan 600 millones, etcétera. En aquellos momentos hablábamos también un poco de la herencia.

No entiendo muy bien la intervención de la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, que va a votar en contra de la moción. Estoy seguro de que a sus compañeros de la comarca —alcaldes del Partido Nacionalista Vasco—, alcaldes de Ortuella o de Trapagaran no les va a gustar nada conocer que han votado en contra de lo que ellos vienen pidiendo, que es mantener una reunión con el Ministerio de Fomento para solucionar el problema que tienen y, además, se sienten afectados por la decisión que tome el Gobierno de España. Por lo tanto, no les va a gustar nada su posición.

Créame, cuando yo leí la información periodística el día 16 de octubre pensé que era un poco un globo sonda que soltaba el Gobierno, pero ahora pienso que no y que el Gobierno está dispuesto a abrir el túnel del Serantes. Si es así, de verdad que se confunden. Aquí también podemos hablar, como les decía, un poco de la herencia, porque la idea, el proyecto y la ejecución del túnel del Serantes surge del Ministerio de Fomento cuando este lo dirigía un señor que se llama Álvarez-Cascos y que seguramente a ustedes les suena. La decisión que se tomó en aquellos momentos fue contraria a lo que decían los

posibles afectados, desde los ayuntamientos y ecologistas, pasando por colectivos sociales y colectivos ciudadanos, y hasta los propios gestores de Renfe dijeron que únicamente el túnel del Serantes, sin su vinculación a la variante sur ferroviaria, no tendría sentido. El señor Álvarez-Cascos en aquellos momentos tiró por la calle de en medio, se gastó 50 millones e hizo un túnel y fue el Gobierno socialista de José Luis Rodríguez Zapatero el que atendió en aquellos momentos la respuesta ciudadana, cerró el túnel y comenzó con el proyecto de la variante sur ferroviaria de mercancías.

Abrir este túnel, señorías, es un error y no beneficia a nadie. No va a beneficiar a los municipios de Ortuella y Trapagaran sino, al contrario, va a perjudicar a los ayuntamientos de Muskiz, Santurtzi, Portugalete, Sestao y Barakaldo. Si el túnel se abre sin que la variante sur ferroviaria de mercancías sea una realidad, por muchos de ellos van a circular a todas horas mercancías y, por tanto, muchos más trenes diurnos y nocturnos van a pasar por el centro de muchos municipios. No va a beneficiar a los usuarios del tren de Cercanías. Hay dos líneas, la de Bilbao-Barakaldo-Santurtzi y la de Bilbao-Barakaldo-Santurtzi-Muskiz, y al tener que compatibilizar esas dos líneas de pasajeros en un tramo de vía única —se lo decía anteriormente—, las frecuencias serán menores y los tiempos de espera en los apeaderos serán mayores. No va a beneficiar a los vecinos porque las mercancías pasarán por medio de los centros urbanos y en muchas ocasiones trenes cargados con mercancías posiblemente peligrosas. No va a beneficiar al puerto autónomo de Bilbao porque va a reducir el número de contenedores sacados del propio puerto, a veces, por mercancías ferroviarias o en camiones y da la casualidad de que en el año 2013 ha crecido un 2,24%.

Por último —también se lo he dicho anteriormente, señor Ibarondo—, se van a incumplir los acuerdos a los que se llegaron hace años entre las instituciones, entre el Gobierno de España, los municipios afectados y el propio Gobierno autónomo, en los que se señalaba que el túnel del Serantes entrará en funcionamiento cuando la variante sur ferroviaria sea una realidad o de modo muy puntual para no interferir en la Línea 2 de Cercanías.

Es cierto, son malos momentos para invertir 600 millones. Abrimos el túnel y ya está hecho. Parece ser que eso es lo que le dijo la ministra a la presidenta del Partido Popular y que esa puede ser una de las situaciones reales. No se invierte en la variante sur ferroviaria. No hay dinero para Euskadi, solo hay que ver los presupuestos de 2014 para comprobar, por ejemplo, cómo el Gobierno de España está tratando la Y vasca. Pero sí me gustaría sacar el compromiso de que, si no se va a desarrollar la variante sur ferroviaria y se va a abrir el túnel del Serantes, por lo menos el Gobierno de España acepte la idea de desdoblamiento de las vías para no generar un conflicto donde no lo hay. También se va a generar o se puede generar un conflicto social, político y económico en la comarca, una comarca que, señorías —les recuerdo a los que no lo sepan—, bastante tiene con la alta tasa de desempleo que sufre, con la desinversión que se está produciendo y con el olvido que este Gobierno tiene respecto a la margen izquierda del Nervión.

Por todo ello, reitero lo expresado en la moción. No abran el túnel del Serantes, dialoguen con los alcaldes de Ortuella y Trapagaran fundamentalmente —de ahí que no entienda a la portavoz nacionalista—, lleguen a acuerdos y, de verdad, proyecten la variante sur ferroviaria como solución para el tráfico de mercancías del puerto de Bilbao.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra su portavoz, el senador Ibarondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Muchísimas gracias, presidenta.

Efectivamente, tenemos ya la clásica moción —como decíamos al principio— a la que nos tiene acostumbrados el Partido Socialista en estos últimos dos años. Hoy me preocupó por lo que en su momento no me ocupó mucho tiempo. Punto número uno de la moción: crear estado de alarma, insinuar crispación social. Usted ha crispado a siete ayuntamientos, a los usuarios de las dos líneas de mercancías y ha puesto en alerta al servicio del puerto. Muy bien, moción conseguida. Sin embargo, me va a permitir que le explique por qué razón hay que hacer ese estudio funcional y el análisis de la complejidad de la actuación, porque no está todo dicho. Lo que estaba muy avanzado se paralizó. Es más, el problema del túnel de Serantes lo solucionaron poniéndole un tapón para que no entrase ni saliese nadie. Esa es la fórmula que adoptaron para solucionarlo. Asimismo, el estudio de impacto medioambiental respecto a la tramitación de la variante sur ferroviaria lo dejaron pasar y no se ha aprobado. Y si se rehiciese ese proyecto habría que volver a presentar tanto el proyecto como su estudio de impacto ambiental. Por lo

tanto, senador Rodríguez, no está todo hecho. Hay que hacer las cosas bien, realizar ese estudio general ya iniciado y en el que se ha avanzado, y que nosotros instamos a que se finalice.

La realidad de la comarca de esta zona es la siguiente. Actualmente, en la red ferroviaria del entorno de Bilbao los trenes de mercancías circulan entre el puerto y Bilbao, compartiendo entre Santurtzi y Barakaldo infraestructura con la línea C1, y con la C1 y la C2 desde Barakaldo hasta las inmediaciones de la estación Abando. Sí es cierto que ha podido existir alguna situación algo más crítica por problemas de capacidad, pero actualmente ha disminuido gracias a la instalación del metro de Bilbao y, lamentablemente, a la reducción de las cargas de mercancías del puerto. Además, la línea C2 se separa de Barakaldo en el ramal Barakaldo-Muskiz, que discurre por los municipios de Trápaga, para los que existe un servicio exclusivo de Cercanías, como usted señalaba: Trápaga, Ortuella y Muskiz. Esta es una línea de Cercanías con un alto grado de saturación, y nadie lo esconde.

La obra del túnel de Serantes consiste en un ramal que conecta a través del monte Serantes, como decía usted antes, el puerto de Bilbao con el ramal ferroviario de Barakaldo-San Julián de Muskiz a la altura de la estación de Ortuella.

Finalmente, la variante sur ferroviaria, que conectaría el túnel de Serantes con un nuevo trazado ferroviario —en túnel prácticamente esos veinte kilómetros de recorrido—, llevaría las mercancías del puerto directamente a la línea convencional o la línea de alta velocidad fuera del área metropolitana de Bilbao y de su ría. Sin embargo, no está aprobado el estudio informativo de esta variante.

El túnel de Serantes —se trata de cuatro kilómetros— está muy avanzado. Sin embargo, la obra se encuentra taponada, además de contar con la oposición de apertura por parte de los ayuntamientos de Ortuella y del valle de Trápaga. La ejecución de la obra se detuvo el 31 de enero de 2011, con un presupuesto de sesenta y siete millones. Para finalizar las obras restaría montar una catenaria así como unas instalaciones sencillas —transformadores, etcétera— que podrían ponerlo en funcionamiento, aunque es necesario atender a la complejidad de todo el entorno. Asimismo, el hecho crearía un agravio entre entidades locales menores como usted muy bien ha explicado.

La línea de Cercanías C2 es un ramal de gran saturación provocado fundamentalmente por tener una única vía, por lo que hay que estudiar otras posibilidades respecto a la misma. Los datos —que no me va a dar tiempo a explicar— relativos a la saturación son altos. Pero también es cierto —digámoslo todo— que en junio de 2011 expiró el plazo para la tramitación del estudio ambiental informativo respecto a la variante sur ferroviaria, desde que en marzo de 2008 se realizara la información pública. Por tanto: marzo de 2008, marzo de 2009, marzo de 2010, marzo de 2011, durante esos cuatro años estuvo parado el estudio informativo sin que se tomara ninguna decisión, y con una declaración impacto ambiental que podía ser favorable o desfavorable, algo de lo que se podrían haber ocupado y preocupado en esos momentos.

Por lo tanto, nos queda por hacer mucho de lo que no se hizo y es nuestra determinación realizar esa actuación respecto a ese estudio funcional. Este es el motivo de que mantengamos esta enmienda.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A DESARROLLAR UNA ESTRATEGIA DE REHABILITACIÓN PARA EL SECTOR DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN.

(Núm. exp. 661/000361)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO.

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la moción por la que se insta al Gobierno a desarrollar una estrategia de rehabilitación para el sector de la industria de la construcción. Es autor de la misma el Grupo Parlamentario Mixto.

Para la defensa de esta moción tiene la palabra el senador Iglesias por tiempo de diez minutos.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señora presidenta.

La moción pretende dos cosas fundamentalmente. En primer lugar, trasladar y plantear que sea asumido un acuerdo, un compromiso de los agentes sociales que busca impulsar la rehabilitación como alternativa a la crisis que vive el sector de la construcción. En segundo lugar, establecer unas prioridades en la puesta en marcha de la nueva Ley de rehabilitación reflejando lo que es motivo de consenso entre estos agentes sociales: fomentar yacimientos de empleo cualificados como alternativa al elevado nivel de

desempleo que en el sector de la construcción existe; mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos y recuperar zonas degradadas y, en último extremo, buscar que las prácticas de rehabilitación alcancen también el objetivo de lograr el ahorro en el consumo energético.

Recientemente, el Parlamento Europeo aprobó una estrategia que sustituye a la que inicialmente había planteado para el año 2020. El planteamiento del Parlamento Europeo es que para el 2030 se logre que el 40% de la energía eléctrica sea generada por renovables, que se produzca un ahorro energético del 40%, y que se reduzcan las emisiones de gases capaces de provocar el efecto invernadero en el mismo porcentaje, el 40%.

Pretendemos con esta moción aproximar las posibilidades de conseguir estos objetivos sobremedida porque la puesta en marcha de la Ley de rehabilitación, incluso compartiendo alguno de los contenidos de sus objetivos, confronta con otras decisiones del Gobierno que se convierten en obstáculos. En primer lugar, la consignación presupuestaria. Todas aquellas partidas cuyo objetivo era promover el ahorro energético han sufrido en los últimos años reducciones y, en algún caso, su extinción. Igualmente, las líneas que pretendían apoyar lo que desde las comunidades autónomas se venía desarrollando en relación con programas que también supusieran la difusión de las energías renovables han sido cortocircuitadas. Las últimas decisiones del Gobierno en relación con el precio de la energía eléctrica abundan en incrementar el peso en el recibo de los costes fijos y, por lo tanto, disuaden de la adopción de medidas de ahorro energético, por no entrar una vez más en el reiterado debate sobre el tratamiento que están recibiendo con carácter general las energías renovables.

Estos son los aspectos fundamentales de la moción y para ella solicito el apoyo del resto de los grupos de esta comisión.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Iglesias.

A esta moción se ha presentado una enmienda de adición por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de la misma, tiene la palabra la senadora Fernández por tiempo de tres minutos.

La señora FERNÁNDEZ PENA: Buenas tardes a todos.

Desde el Partido Socialista estamos totalmente de acuerdo con la necesidad de desarrollar una estrategia en materia de rehabilitación ya que creemos puede resultar fundamental para dar un impulso a la actividad de la industria de la construcción. Todo el sector, desde los profesionales técnicos hasta los agentes sociales más representativos, coincide en que la rehabilitación debe ser la filosofía del futuro de la construcción y tienen puestas muchas de sus esperanzas de recuperación del sector en ello. Esperanzas bien fundadas ya que la rehabilitación es un nicho de generación de empleo pues este tipo de obras necesitan de mucha más mano de obra que la vivienda nueva, lo que puede ayudar no solo a la recuperación del sector sino también a la reducción de las listas de desempleados de una manera real, algo fundamental para el gremio que más puestos de trabajo ha perdido durante los últimos años. Además, tampoco debemos olvidar que la rehabilitación redundará directamente en el mantenimiento de nuestro patrimonio urbano y mejorará, como bien dice la moción, la reducción de los gases invernadero.

Pero lo cierto es que, a pesar de los esfuerzos de los agentes sociales, tanto patronal como sindicatos, para la puesta en valor de las posibilidades de la rehabilitación, el sector sigue mirando con escepticismo a las administraciones porque necesitan algo más que buenas palabras o intenciones; necesitan tiempos y, además, tiempos urgentes. Por eso echamos de menos la concreción de unos plazos mínimos en relación con las cuestiones que se plantean, es decir, que de alguna manera se acote o precise un marco temporal a la hora de instar al Gobierno a materializar las propuestas de la moción para que no se queden en meras declaraciones de intenciones a lo largo del tiempo. La fijación de objetivos temporales es fundamental para poder, además, fiscalizar la labor de las diferentes administraciones afectadas, a las que debemos dotar de los mecanismos necesarios para que con el debido apoyo económico e institucional, la estrategia de rehabilitación y reforma se convierta en una realidad y poder poner así en valor los cuatro pilares que debe mover el sector de la construcción en el futuro: sostenibilidad económica, promoción sociolaboral, control medioambiental y, cómo no, gracias a la rehabilitación, puesta en valor de nuestro patrimonio cultural edificatorio.

Es por ello que planteamos la enmienda a la moción que presenta el Grupo Parlamentario Mixto, en la que instamos al Gobierno para que en el desarrollo de esta estrategia de rehabilitación y reforma, y en colaboración con los diferentes agentes implicados en su implementación, se establezca un marco

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 273

10 de febrero de 2014

Pág. 15

temporal de cumplimiento de los objetivos que se alcancen, todo ello poniendo en valor la trascendencia económica, sociolaboral, cultural y medioambiental inherente a las actuaciones de rehabilitación del patrimonio urbano y de reforma de las edificaciones, dotando a las diferentes administraciones afectadas de los mecanismos precisos para su consecución e impulso, entre ellos los vinculados a un adecuado apoyo económico e institucional.

Esta es nuestra enmienda y esperamos que sea aceptada.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Fernández.

Tiene la palabra ahora el senador Iglesias para manifestar si acepta o no dicha enmienda.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señora presidenta.

En tanto en cuanto no confronta de ninguna manera con el contenido de la moción, asumo la enmienda.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Pasamos ahora al turno de portavoces.

Corresponde otra vez el turno al senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: No tiene sentido que reitere los argumentos expresados en la defensa de la moción.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, presidenta.

Intervengo para subrayar nuestro acuerdo con el fondo de la moción presentada y también con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Vuelvo a destacar la idea de que la rehabilitación, la regeneración y la remodelación urbanas son absolutamente claves en el desarrollo de muchas de las políticas que nuestra sociedad necesita hoy en día. Se han destacado aquí los aspectos económicos y laborales relacionados con el sector de la construcción, pero quisiera subrayar también, como se ha hecho al principio, los aspectos medioambientales y los propiamente de modelo urbano, tipo de sociedad, tipo de ciudad, modelo de organización urbana en nuestro país, que tiene que dejar de promover la extensión para volver a lo intensivo, al reciclaje, a la recuperación de nuestros entornos urbanos.

Por tanto, apoyamos la moción y la enmienda y anuncio que nuestro grupo va a pedir, al año de la aprobación de la ley, la comparecencia del secretario de Estado o del ministro para ver si esos grandiosos objetivos que no veíamos reflejados en los artículos de la ley, pero sí en el preámbulo, se han desarrollado. Asimismo, ponemos de manifiesto lo que ya dijimos en su momento, y es que esta ley era una enorme cortina de humo y que en realidad no iba a fomentar lo que decía, sino todo lo contrario.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Martí.

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

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

La señora FERNÁNDEZ PENA: En primer lugar, quiero agradecer la aceptación de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Voy a usar el turno de portavoces porque con esta intervención quiero dejar reflejado el sentir del sector en la comunidad autónoma gallega, que supongo que será muy similar al del sector en el resto de las comunidades autónomas.

Estamos debatiendo sobre un sector, el de la obra nueva, cuya producción ha caído en un 90% desde hace unos años, un sector que, tal y como estaba concebido, difícilmente va a volver. Por ello todos los esfuerzos políticos y laborales tienen que encauzarse hacia la búsqueda de otras actividades paralelas que garanticen no solo la viabilidad sino también la supervivencia del sector más castigado por la crisis de los últimos años. Desde este punto de vista, la rehabilitación y la reforma juegan un papel fundamental en

ese cambio. La rehabilitación nunca ha tenido la importancia que se le ha dado en otros países europeos, donde el sector residencial presenta una media del 50% destinado a ese uso, mientras que en países como en Italia o en Francia llega incluso a un 70%. En España este porcentaje apenas llega al 20%, y todo ello a pesar de que la rehabilitación es un sector con estabilidad, poco sujeto a crisis coyunturales, un sector que crea empleo y que refuerza la economía local, comprometido con los ciudadanos en la mejora de su calidad de vida, y un sector que incide en la identidad cultural, patrimonial y medioambiental. Todo ello sin olvidar que el potencial de desarrollo es enorme. Más de la mitad del parque de viviendas de España requiere de una intervención. Estamos hablando de dieciocho millones de viviendas, de las cuales doce millones tienen más de treinta años y otras seis más de medio siglo. Por eso, para que alcance su verdadero potencial, hay que cambiar algunas dinámicas vinculadas al modelo obsoleto del que venimos, modernizando nuestra sociedad y nuestra forma de actuar.

A nuestro parecer, deben revisarse, más allá de las leyes que están ya establecidas y de los criterios fiscales, tres factores fundamentales. El primero, el financiero. Debe dotarse a los ayuntamientos y autonomías, como decían antes los senadores que me precedieron, de los mecanismos que fomenten y faciliten la rehabilitación tanto a nivel inversor como a nivel de tramitación administrativa y establecer políticas activas de difusión y divulgación de sus beneficios. Los ciudadanos deben tener claro, cuando se renueva energéticamente una vivienda, que los retornos económicos serán mayores que la propia inversión. Tenemos que hacer ver a estos ciudadanos que la posibilidad de una reforma en su vivienda no es un gasto, sino una oportunidad; oportunidad que debe promoverse desde las administraciones públicas, dirigiendo especial esfuerzo a aquellos hogares que sufren de pobreza energética.

En segundo lugar, el plano normativo. El Código Técnico de la Edificación se refiere a las viviendas de nueva construcción, por lo que sería necesario establecer un nuevo marco normativo que ayude a regularizar la rehabilitación. La inmensa mayoría de las viviendas construidas antes de la aprobación del Código Técnico de la Edificación no cumple con los criterios establecidos en él. Por tanto, debemos diseñar un marco técnico que permita facilitar las obras de rehabilitación y reforma.

El tercer plano, y más importante, es el organizativo. Los agentes intervinientes: Gobierno, patronal y sindicatos, deben organizarse y enfocar los esfuerzos hacia este nicho de nuevas posibilidades empresariales y, sobre todo, de empleo. El Gobierno tiene que apostar con firmeza por este sector, que es fundamental para el desarrollo económico de este país y promover e impulsar cambios decisivos en su diseño y desarrollo.

Por todo ello, nos parece acertada la moción presentada por el Grupo Parlamentario Mixto en su planteamiento de creación de una estrategia nacional de rehabilitación y reforma, ya que es el instrumento necesario y fundamental para que se active ese liderazgo político y social que reclamamos. Y para su creación debemos poner la vista en un horizonte temporal corto que permita la creación de empleos relacionados con este nuevo nicho porque, como dice la moción, debemos incrementar la empleabilidad y especialización de los trabajadores desempleados, formando personal especializado en la construcción bioclimática, en el desarrollo de instalaciones sostenibles, en todos los ámbitos de la renovación energética. Pero también debemos ver esto como un nuevo horizonte en el futuro de los miles de peones, albañiles, alicatadores o de escayolistas que están en el paro, gente con edad avanzada en muchos casos, sin más preparación que la que la vida le fue dando y a los que se les estaría dando una nueva oportunidad sin hacer inversión en su formación porque ya la tienen.

Para terminar, señorías, les diré que el objetivo que debe buscar esta estrategia es focalizar la actividad hacia la rehabilitación de viviendas y la eficiencia energética en los hogares, ya que no se puede seguir creciendo de forma expansiva y según los mínimos que rentabilicen las inversiones energéticas. Todos los agentes del sector saben que esta es la orientación que se debe seguir. Así lo reflejaron, como bien dice la moción, tanto patronal como sindicatos en el foro del ciclo integral de la construcción. Hora es, por tanto, de que el Gobierno actúe de manera consensuada con el sector para articular mecanismos que ayuden a poner en marcha políticas activas para la refundación del sector de la construcción.

Parafraseando al presidente del Consejo Superior de Arquitectos, con la edificación no se saldrá de la crisis, pero sin ella tampoco. Apostemos, luego, por ello todos los grupos apoyando esta propuesta con la enmienda incorporada.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Santamaría.

El señor SANTAMARÍA HERRANZ: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, el argumentario de la moción, lógicamente, recoge la preocupación por un sector que está especialmente depauperado desde el comienzo de la crisis, y mucho más si cabe desde que desapareció la llamada burbuja inmobiliaria. No hace falta decir que en esta preocupación nos encontramos todos los grupos políticos. Por tanto, no me voy a extender en ello. Pero si vamos al *petitum* de la moción, donde se plantean algunas medidas de cara a suavizar y a mejorar la situación de la industria de la construcción, he de decir que nosotros sí echamos en falta una presencia de las actuaciones que se hayan podido realizar hasta el momento para llegar a conseguir esos objetivos. Es decir, buscando suavizar esta situación podría parecer que no se ha hecho nada a lo largo de estos dos años.

Yendo ya al tercer punto de la enmienda podríamos simplificarlo diciendo que lo que se busca es una mejora de los parámetros térmicos de las viviendas, es decir, una disminución de gasto y de coste, menores emisiones, energías renovables o limpias, un mejor medioambiente. En resumidas cuentas, se busca que todo sea más limpio, más barato y más práctico, y nosotros pensamos que esto se consigue con tres tipos de medidas: por un lado, mejorando las instalaciones que lo generan. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha realizado ya distintas actuaciones en consonancia con las directrices y la legislación europea, y así tenemos el Real Decreto 238/2013, por el que se modifica el reglamento de instalaciones térmicas de edificios, y se incrementan y concretan las exigencias energéticas: mayor rendimiento energético en equipos de frío y calor, mejor aislamiento en equipos y conducciones, utilización de energías renovables, fundamentalmente energía solar y biomasa, incorporación de subsistema de recuperación de energías, sistemas obligatorios de medición del consumo, desaparición gradual de combustibles sólidos, mucho más contaminantes, requisitos de eficiencia energética y una inspección periódica de todo esto. A lo largo de 2013 ya se ha abordado este primer pilar del beneficio térmico de los edificios, es decir, las instalaciones, pero por otro lado, si vamos a la carcasa, al edificio, la Orden del Ministerio de Fomento 1635, también de 2013, actualiza el Código Técnico de la Edificación dando cumplimiento a la Directiva 2010/31 de la Unión Europea referente a la eficiencia energética de los edificios.

Y si vamos a un tercer pilar de esta mejora térmica, para nosotros fundamental, vemos que el Real Decreto 235/2013 traspone parcialmente, no solo la directiva europea que he mencionado, sino la Directiva 91/2002 en lo referente a la certificación energética. Por tanto, si hablamos de una mejora térmica de los edificios, hemos de decir que se han abordado los sistemas generadores, los edificios y el control de tal mejora técnica. Pero no es esto solamente, es que con el fin de promover medidas tendentes a una mejor situación energética, el propio ministerio, cumpliendo el artículo 4 de la Directiva 27/2012 de la Unión Europea, ha programado una ayuda de 125 millones de euros únicamente con estos cuatro objetivos: mejora de la eficiencia energética, mejora de instalaciones térmicas, sustitución de energía convencional por biomasa y sustitución de energía convencional por energía térmica.

En resumidas cuentas, señorías, en lo que se refiere al aspecto térmico entendemos que los ministerios han trabajado de forma coordinada, unida y responsable. Si nos referimos a otros aspectos no hay que olvidar que se ha aprobado ya el decreto sobre el Plan estatal de fomento de alquiler de viviendas, rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, y las Cortes Generales ya han aprobado la propia Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas. Por tanto, nadie ha estado parado, se está trabajando activamente en todo lo que concierne a la actualización y renovación de los inmuebles. Y tampoco hay que olvidar —lo digo porque en la moción figura como tal— que el Ministerio de Fomento tiene el compromiso de presentar antes del día 30 de abril del presente año un plan estratégico para la rehabilitación y la eficiencia energética de la edificación, plan que tiene que responder a largo plazo a la movilización de inversiones, a la renovación del parque nacional de edificios residenciales y comerciales.

En resumidas cuentas, señoría, entendemos que lo que se pide en la moción se está desarrollando de forma sistemática por parte del Gobierno en colaboración con los distintos ministerios. Por tanto, el Grupo Parlamentario Popular va a rechazar la moción por entender que lo que se solicita ya se está realizando.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Santamaría.

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN A LOS ADQUIRENTES DE VIVIENDAS EN CONSTRUCCIÓN QUE REALICEN ENTREGAS A CUENTA.

(Núm. exp. 661/000375)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA.

La señora PRESIDENTA: Pasamos al debate de la moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas de protección a los adquirentes de viviendas en construcción que realicen entregas a cuenta. Autor de la moción: Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el senador Fuentes Curbelo, por tiempo de diez minutos.

El señor FUENTES CURBELO: Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señorías.

La crisis económica y financiera que nos ha tocado vivir ha dejado muchas víctimas de diferentes perfiles: empresarios que se han arruinado y lo han perdido todo, trabajadores que han sido despedidos y también lo han perdido todo, ciudadanos que han sido desahuciados de sus viviendas y personas que anticiparon cantidades a cuenta, en la mayoría de los casos sus ahorros, para la adquisición de una vivienda en promociones que debieron haber sido construidas y, sin embargo, no llegaron a buen término. Estos últimos también lo han perdido todo porque las garantías que tenían que haber sido constituidas, sobre todo avales y seguros correspondientes para la devolución de esos anticipos llegado el caso, resultaron totalmente ineficaces y, como digo, en muchos casos ni siquiera se llegaron a constituir.

La adquisición de una vivienda es uno de los actos de mayor trascendencia de la vida de un ciudadano, especialmente del ciudadano español, que tiene muy arraigado el sentimiento de la propiedad de una casa. La vivienda forma parte de sus ilusiones vitales, de su proyecto de vida, de su deseo de fundar un hogar, y en el empeño es capaz de invertir prácticamente todos sus ahorros. Somos conscientes de que no es posible volver atrás y evitar los efectos devastadores de la crisis financiera y económica, pero creemos que sí se pueden paliar estos. Es nuestra obligación tomar medidas para evitar que vuelvan a producirse las consecuencias más nefastas de una crisis que no ha traído sino desigualdades y sufrimiento.

Lo que pedimos en la moción es que se modifique la Ley 57/1968, de 27 de julio, sobre percibo de cantidades anticipadas en la construcción y venta de viviendas, una ley preconstitucional que tiene más de cuarenta y cinco años y que aparentemente tiene plena vigencia en los momentos convulsos que nos toca vivir. La ley, de una indudable vocación de protección social en su momento, vio la luz en el tardofranquismo ante la alarma social surgida, como consta en su preámbulo, por la indefensión de los adquirentes de vivienda sobre plano que veían cómo los contratos que firmaban se convertían en papel mojado en los casos de quiebra, insolvencia o incluso desaparición de los promotores. La recuperación de las cantidades entregadas a cuenta se convertían en una auténtica quimera y los adquirentes pasaban a engrosar la lista de acreedores de la promotora insolvente, y lo que es peor, perdían toda esperanza al no ser titulares de créditos privilegiados.

Nadie reparó en esta ley durante la época de bonanza, pero en la actualidad, al estar ocurriendo lo mismo que cuando se promulgó la ley, ha habido que tirar de ella. La misma alarma social de entonces tiene reflejo hoy en la interminable lista de promotoras en proceso concursal y en la ingente masa de compradores sobre plano nacida al socaire de la burbuja inmobiliaria que acaban en los tribunales. Muchos adquirentes de viviendas han tenido que recurrir al supuesto amparo de la Ley 57/1968, modificada en dos ocasiones, para tratar de recuperar las cantidades entregadas a cuenta, ejecutando también las supuestas garantías, que no son otras que el aval de una entidad crediticia o un seguro de caución, si es que llegan a constituirse. Y hablo de supuesto amparo y de supuestas garantías porque en la mayoría de los casos los compradores de viviendas han chocado con las lagunas de la ley y con una jurisprudencia variopinta, viéndose abocados al declarativo ordinario contra la promotora, lo que desgraciadamente se revela como un mecanismo ineficaz, o a acudir al previsible concurso de acreedores con la esperanza de que algún día le devuelvan sus ahorros.

A pesar de que en la ley se habla de las obligaciones de los promotores de constituir los avales correspondientes y a depositar en una cuenta aparte las cantidades entregadas a cuenta por el adquirente, además de la constitución de los correspondientes seguros, lo cierto es que se han desnaturalizado todas estas garantías y en ocasiones ni siquiera se han constituido legalmente. Lo que se hace es una especie de fianza con beneficio de exclusión a favor de la entidad avalista que no tiene nada que ver con la voluntad del legislador, dejando indefensos a los compradores frente a las promotoras y

entidades financieras que reciben las entregas a cuenta sin supervisar siquiera que se hayan emitido esos avales bajo su responsabilidad.

La realidad es que nos encontramos con multitud de afectados, incluso plataformas de afectados que se enfrentan a promotores en quiebra, promotores que incluso desaparecen de la noche a la mañana, avales que no se han suscrito y entidades financieras que tampoco asumen ninguna responsabilidad porque la ley no deja clara esas responsabilidades.

Las modificaciones de la ley tampoco han venido a solucionar los problemas con los que se tropiezan los adquirientes, y las comunidades autónomas, muchas de ellas con legislación territorial propia sobre la materia —estamos hablando de Cataluña, Madrid, Murcia, Galicia, Extremadura, Valencia— apenas han establecido regímenes sancionatorios que tampoco han evitado el desamparo de los compradores de viviendas sobre plano.

Por eso, proponemos, en primer lugar, que el Senado inste al Gobierno a una reforma de la Ley 57/1968 en el sentido de que se establezca clara y definitivamente el amparo de los ciudadanos que entregan cantidades a cuenta para la adquisición de su futura vivienda, y, en segundo lugar, que sea el Banco de España el que supervise y audite a las entidades financieras que reciben entregas a cuenta a los efectos de que exijan, por una parte, la constitución de los avales y seguros que contempla la ley, así como la constitución de cuentas separadas, que no debieran jamás responder a la mala gestión económica del promotor ni a sus deudas ordinarias, ni siquiera que los créditos derivados de otras promociones del mismo constructor pudieran hacerse efectivos sobre esos fondos.

En definitiva, lo que no puede ocurrir de nuevo es que cuando la recuperación económica se produzca —y esperemos que sea más pronto que tarde— y se reactive la construcción —que tendrá que suceder algún día, digo yo— vuelvan a producirse estos hechos que han supuesto mucho sufrimiento y la pérdida de ahorros de muchísimas familias.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fuentes.

Como no se ha presentado ninguna enmienda a esta moción, pasamos directamente al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones.*)

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

¿Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya? (*Denegaciones.*)

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió? No está presente.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Fuentes Curbelo.

El señor FUENTES CURBELO: Gracias, señora presidenta.

Abundaré un poco más sobre este asunto porque hay quien dice que la Ley 57/1968, así como las modificaciones introducidas en la Ley 38/1999, de Ordenación de la Edificación —me refiero a la ley que regula el seguro de caución y abre la posibilidad punitiva a las comunidades autónomas, aunque es un régimen sancionador no obligatorio— son normas suficientemente claras, lo que ocurre es que en algunos casos no se cumplen algunas de sus disposiciones, y es cierto que aunque en los contratos de compraventa de viviendas sobre proyecto se cita esta ley no siempre se formaliza posteriormente el aval o el contrato de seguro previsto en la misma, con lo que se desvanecen las garantías de recobro llegado el caso.

Con la crisis económica ha habido que recurrir a esta ley, que sigue teniendo su virtualidad, pero existen dudas y lagunas a la hora de afrontar su aplicación cuarenta y cinco años después de su promulgación. La jurisprudencia que se ha creado en torno a la misma —es una ley que apenas tiene siete artículos— así como los miles de ciudadanos que engrosan las listas de acreedores de promotores insolventes o incluso desaparecidos demuestran que la ley padece serias carencias y no responde a la voluntad del legislador, que no era otra que amparar al ciudadano que compraba una vivienda sobre plano efectuando entregas a cuenta. Entre esas carencias podríamos citar, por ejemplo, el hecho de que no se extiende la protección frente a la entrega de vivienda con defectos o gravámenes jurídicos. No se exige que el promotor haya otorgado el título de división horizontal antes de proceder a la venta. No se garantiza el derecho de que los adquirientes en documento privado puedan ostentar en el futuro otorgamiento del título de división horizontal. Al no exigirse escritura pública en el contrato de compraventa se priva al adquiriente de la eventual protección registral. Tampoco ofrece la ley protección al adquiriente que en lugar de realizar entregas dinerarias a cuenta otorga un contrato de permuta de su solar por vivienda futura.

Por otra parte, en la reforma operada en la ley del año 1999 de Ordenación de la Edificación en su disposición adicional primera se introdujeron algunas modificaciones que no han acabado de resolver los problemas que tienen que afrontar los adquirentes. La Ley de Ordenación de la Edificación solo contempla una modalidad de garantía, que es el seguro de caución, sin que se explique por qué se silencia el aval al que se refería la ley del año 1968. Además, la póliza de aval o seguro que se entrega al adquirente no es individual, como sería deseable, sino colectiva y en muchos casos al adquirente solamente se le entrega una simple fotocopia de la misma.

De igual modo, la Ley de Ordenación de la Edificación introduce un defectuoso sistema sancionatorio; las comunidades autónomas que han estado legislando sobre el asunto han profundizado en la cuestión de poner multas de hasta un 25% de las cantidades cuya devolución debe ser asegurada. Esta determinación de la ley del año 1999 no obliga a las comunidades autónomas que tienen transferidas las competencias en materia de vivienda, que son todas; la obligación de mantener una cuenta separada con las entregas a cuenta que no responda a las deudas ordinarias del promotor no constituye una garantía excesivamente consistente, ya que no impide la mala gestión económica y los créditos derivados de la construcción pueden hacerse efectivos sobre esos fondos que deberían ser sagrados. Y, por último, desde el mismo momento en que se constituye el aval, la entidad crediticia tendría que pasar a ser considerada como garante de las cantidades anticipadas para la construcción y la venta de viviendas.

Señorías, estas consideraciones nos animan a mantener la petición de modificación de la Ley 57/1968 y la supervisión del Banco de España, de modo que los ciudadanos puedan adquirir una vivienda al mejor precio posible y se garantice definitivamente la devolución de su dinero, más los intereses correspondientes, en el caso de que la promoción no llegue a buen fin por la razón que sea.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Rubio.

El señor RUBIO MIELGO: Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes a todos.

El señor Fuentes Curbelo presenta hoy una moción en esta comisión, sin duda, bien intencionada, que intenta proteger a los compradores de vivienda pero que en realidad carece de virtualidad, como voy a intentar exponer a continuación, aunque creo que usted ya se ha contestado en parte en su segunda intervención.

En la Ley 57/1968 —que, por cierto, soy de los que piensa que es de una claridad absoluta porque cuenta con solo siete artículos, dos disposiciones finales y una adicional— se establecieron una serie de medidas encaminadas a proteger a los compradores de vivienda en construcción y que voy a resumir de forma telegráfica, porque creo que todos la conocen. En su artículo primero establece que la garantía es obligatoria para todos. En el artículo dos dispone que debe estar reflejada en el contrato. En el artículo tres establece que la garantía es un documento ejecutivo, acompañado de otros, para el caso de reclamaciones. En el artículo cuatro se expone que la garantía debe extenderse hasta la licencia de primera ocupación. En el artículo cinco se establece que debe constar igualmente el seguro en la publicidad. El artículo seis fue parcialmente derogado por la reforma del Código Penal de 1995. Y en el artículo siete se establece que los derechos de esta ley son irrenunciables, que ningún comprador pueda renunciar a ese derecho.

Yo creo que en este articulado la claridad es absoluta y fácil de entender por todo el mundo; otra cosa es que haya gente que incumpla las leyes, como en otras circunstancias.

Pero esta ley, que ya ha reflejado usted, ha sido modificada en dos ocasiones, como he dicho anteriormente, por la ley orgánica de 1995 y, posteriormente en el año 1999 por la LOE. En ella se establece una disposición adicional que viene a remarcar la vigencia de la ley de 1968, y en esa ley se establece claramente lo siguiente: La percepción de cantidades anticipadas en la edificación por los promotores o gestores se cubrirá mediante un seguro que indemnice el incumplimiento del contrato, en forma análoga a lo dispuesto en la Ley 57/1968, de 23 de julio, sobre percepciones de cantidades anticipadas en la construcción y venta de viviendas. Dicha ley y sus disposiciones complementarias se aplicarán, en el caso de viviendas, con las siguientes modificaciones —aquí viene alguna corrección que su señoría no ha reflejado—: La expresada normativa será de aplicación a la promoción de toda clase de viviendas, incluso a las que se realicen en régimen de comunidad de propietarios o sociedad cooperativa. Esto en la ley de 1968 no venía reflejado. La garantía que se establece en la citada Ley 57/1968 se extenderá a las cantidades entregadas en efectivo o mediante cualquier efecto cambiario, cuyo pago se

domiciliará en la cuenta especial prevista en la reforma de la ley; es decir, no solamente las cantidades en efectivo, sino otra forma de pago o permutas. La devolución garantizada comprenderá las cantidades entregadas más los intereses legales del dinero vigente hasta el momento en que se haga efectiva la devolución. En la primera ley se contemplaba un 6% pero después se sustituyó por los intereses vigentes en el momento de la reclamación.

Y un apartado fundamental, relativo al párrafo primero del artículo 6 de la citada ley por incumplimiento, es el que se refiere a que las multas se impondrán por las comunidades autónomas por cada infracción en cuantía de hasta el 25% de las cantidades, cuya devolución deba ser asegurada, o por lo dispuesto en la normativa propia de las comunidades autónomas. Es decir, como puede verse, no es procedente que desde la Administración central se revise una normativa estatal que ya incorpora elementos sancionadores y los contempla en la ley y que, además, recae sobre una materia, como ha dicho usted muy bien, para la que ya han legislado en ejercicio de sus competencias en esta materia la mayor parte de las comunidades.

Por tanto, consideramos que no procede la aprobación de esta moción porque sería introducir un mecanismo de discordia con las competencias de las comunidades autónomas, que ya tienen una base para imponer ese régimen sancionador.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Rubio.

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA AMPLIACIÓN DEL HORARIO DEL AEROPUERTO TENERIFE NORTE, EN LA ISLA DE TENERIFE (SANTA CRUZ DE TENERIFE).

(Núm. exp. 661/000251)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA.

La señora PRESIDENTA: Pasamos al debate de la siguiente moción por la que se insta al Gobierno a la ampliación del horario del aeropuerto de Tenerife Norte en la isla de Tenerife, Santa Cruz de Tenerife.

Su autor, el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra para la defensa de la moción. Por tanto, tiene la palabra el senador Medina Tomé, por un tiempo de diez minutos.

El señor MEDINA TOMÉ: Gracias, señora presidenta.

Señoría, buenas tardes. En primer lugar, voy a hacer un breve recorrido histórico de los acontecimientos que llevaron a AENA a aprobar definitivamente una propuesta de ampliación de horarios de un aeropuerto que para Canarias tiene una importancia estratégica considerable, que es el de Tenerife Norte— Los Rodeos, porque, fundamentalmente, sirve para la comunicación interna entre islas y entre la provincia de Santa Cruz de Tenerife y la Península y menos, eso sí es cierto, con vuelos internacionales.

A mediados del año 2012 y principios de 2013, las principales instituciones canarias, fundamentalmente, el cabildo de Tenerife, el parlamento regional y asociaciones empresariales, se pronunciaron con relación a la conveniencia de que AENA amplíe el horario efectivo del uso del aeropuerto de Tenerife Norte, de tal manera que se amplíe tanto el del inicio de vuelos como el de su cierre.

En marzo de 2013, hay un pronunciamiento claro de AENA rechazando esta propuesta de las instituciones canarias. El 20 de marzo de 2013, a las 14:49 horas —diez meses hace de este hecho—, el Grupo Parlamentario Socialista presenta en esta Cámara una moción mediante la cual se insta al Gobierno, a AENA, a que acceda al pronunciamiento y a la propuesta del cabildo insular de Tenerife y se amplíe el uso del aeropuerto Tenerife Norte. En el documento que obra en el expediente —se trata de una moción amplia— se dan razones necesarias y suficientes que aconsejaban que esta apertura se hiciera efectiva.

El 16 de abril de 2013, se celebra una reunión en el Ministerio de Fomento en la que participa la propia ministra del departamento y el presidente del cabildo insular de Tenerife y el consejero —actual presidente hoy— de Transportes del cabildo de Tenerife, y de esa reunión sale un compromiso para estudiar las propuestas de las compañías y proceder a la ampliación horaria del aeropuerto de Tenerife Norte.

A finales de octubre y principios de noviembre entra a ser operativo el nuevo horario, de manera que los primeros vuelos se producen a partir de las 7 horas y el aeropuerto se cierra a las 23 horas, lo que no significa que no sean más de las 23, siempre y cuando las condiciones lo aconsejen.

Señorías, una vez aprobada la ampliación horaria solicitada, y con independencia de acometer —cuando la demanda lo reclame y las circunstancias lo aconsejen— la ampliación que proceda, el Grupo

Parlamentario Socialista, lejos de retirar la moción —este asunto nos debe hacer reflexionar a todos; es decir, debatir una moción diez meses después de ser presentada no parece lógico, no es razonable, pues debemos ser más rápidos y ágiles en dar respuestas a iniciativas de los grupos, pero, en fin, es lo que hay; debemos hacer un esfuerzo, insisto, para corregir esta anomalía—, diez meses después y, a pesar de haber accedido AENA, aunque no en el cien por cien de la propuesta socialista a la ampliación de horario, creemos conveniente actualizarla, y de ahí que hayamos presentado hoy una autoenmienda, de tal manera que se inste al Gobierno a que dote de continuidad en garantía de la estabilidad de los operadores —y estoy leyendo textualmente lo que hemos propuesto, es decir, la reciente ampliación del horario del aeropuerto Tenerife Norte—, y algo que para nosotros es muy importante y —trataré de explicar ahora, porque igual después no hago uso del turno de portavoces—, que es actualizar el vigente plan de aislamiento acústico diseñado para este aeropuerto, y daré razones para ello.

Con relación a los efectos de la ampliación horaria que se solicitaba y que, como he dicho ya está aprobada, hay que decir que a escasos tres meses vista, sin entrar en muchos detalles, está resultando positiva, pues ha permitido ampliaciones y modificaciones que han mejorado la conectividad no solo entre las islas sino —y esto es muy importante también— entre éstas con la Península. Ya he dicho anteriormente que Tenerife Norte es un aeropuerto estratégicamente importante para Canarias. Efectivamente, las compañías Binter, Iberia y Vueling, que son las tres que han apostado por esta ampliación y este incremento, han superado con creces sus ofertas de plazas y número de pasajeros que hasta este momento venían ofertando en Tenerife Norte. Les diré que, por ejemplo, la compañía Binter, que es la que nos conecta entre los canarios, ha mejorado mucho sus ofertas en las rutas Tenerife Norte-Fuerteventura, Tenerife Norte-Lanzarote, Tenerife Norte-Gran Canaria y Tenerife Norte-La Palma. Iberia, en su ruta Tenerife Norte-Madrid, ha triplicado —y eso es importante decirlo— sus ofertas de salida para el periodo invernal 2013-2014, con un total de 56 000 nueva plazas. Iberia Express, Tenerife Norte-Madrid, en horario de salida de las 7 de la mañana, y en este periodo invierno 2013-2014, oferta 9000 plazas más de las inicialmente previstas. La compañía Vueling no solo mantiene un avión base en Tenerife Norte sino que también —y para los canarios esto es muy importante— está potenciando mucho la ruta Tenerife Norte-Barcelona que, además, permite a muchos canarios, y a los que no lo son, que tengan la necesidad de trasladarse a otros países de la Unión Europea, hacer la conexión desde Barcelona hacia esos países.

Con relación a las conexiones internacionales, positiva es la conexión —ya lo dije antes— Tenerife-Barcelona, vuelo directo a Düsseldorf, y un trayecto regular con África, Tenerife Norte-Casablanca, tres veces por semana, desde el pasado 29 de octubre. Hay que dar tiempo al tiempo porque —insisto— a tres meses vista todavía no hay argumentos para poner sobre la mesa que de forma clara nos digan que se ha acertado, pero todo indica que así ha sido. Pero vayamos a una de las razones de esta modificación: el plan de aislamiento acústico de Tenerife Norte. El porcentaje de finalización de ejecución del actual plan, según el informe que consta en la misma página de AENA, está en torno al 67,20%. El total de viviendas con financiación aceptada con derecho a las solicitudes del aislamiento acústico ha sido de 500 sobre 744. El total de importes aprobados ha sido de 16,28 millones de euros. El total de pagos efectuados ha sido del 14,98. En el período 2009-2011 —vamos a echarnos flores—, tanto el importe aprobado como los pagos efectuados son considerablemente aceptables y no así en el período 2011-2013. Hay que decirlo así. Ha habido una desaceleración.

A la vista de lo expuesto convendría decir —insisto— que quizás el punto más fundamental de nuestra moción no es solo actualizar el vigente plan de aislamiento acústico, sino que hay que hacerlo en dos sentidos. Hay que concluir el que está vigente porque todavía hay un grupo de viviendas sobre las que, aunque están incluidas en él, no se ha hecho absolutamente nada, y lo más importante, hay que valorar la influencia que la nueva ampliación de horarios pueda tener en las viviendas afectadas para proceder a su inclusión en el plan y a resolver los problemas acústicos que de ella se deriven.

Solicitamos el apoyo a la moción. No creo que esta moción contenga ningún elemento que pueda poner en quebranto a este país, que es una expresión que antes he oído aquí cuando se ha dicho que España se quiebra. Es razonable presentar esta moción. Supone una actualización de la que hay. Estaremos de acuerdo en que es conveniente que el Gobierno garantice la estabilidad de la apertura horaria. Instar a eso al Gobierno no es pedirle nada del otro mundo. Actualizar el plan de aislamiento acústico diseñado para este aeropuerto tampoco es pedir nada anormal ni irracional. Son dos cosas razonables. Espero —apelo para ello al equilibrio y a la justicia que suele poner de manifiesto el señor Mateu— que esta moción se apruebe en su totalidad porque podríamos cerrar esta comisión con una buena noticia para los canarios, para los chicharreros, para los de Tenerife, para la provincia y para la

política, que falta hace que se salga con algún acuerdo de algún sitio. Esa es mi oferta. Después no haré uso del turno de portavoces, salvo que se haga alguna mención rara o extraña. Queda la oferta hecha, señor Mateu.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Medina.

Esta moción tenía una autoenmienda del Grupo Parlamentario Socialista que considero que ya está defendida. Por lo tanto, pasamos directamente al turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Denegaciones.*)

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

¿Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya? (*Denegaciones.*)

¿Grupo Parlamentario Convergència i Unió? No está presente.

¿Grupo Parlamentario Socialista? (*Denegaciones.*)

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta.

Buenas tardes. Senador Medina, gracias por su tono.

Le quiero recordar cómo se gestó esta ampliación del horario actual de este aeropuerto de Tenerife Norte-Los Rodeos que tanta importancia tiene para la conectividad y para la relación e igualdad de condiciones en el *modus vivendi* de los canarios con respecto de los peninsulares. El Gobierno de España cuando se plantean las cosas con coherencia, con base, con fundamento, desde luego, las estudia y este supuesto —como usted bien ha dicho— se aceptó. Hacer la ampliación de horarios de un aeropuerto es un procedimiento bastante complejo porque hay varios condicionantes y uno fundamental, el condicionamiento medioambiental existente. La modificación del horario de los aeropuertos requiere un estudio en el cual tienen que participar todas las personas y todos los agentes que se puedan ver afectados por el mismo. Es fundamental —como se ha dicho y así se aceptó— que hubiera una solicitud concreta por parte de una compañía aérea que justificara de forma razonada la necesidad de esta modificación en virtud no de quimeras ni de ideas, sino de operaciones reales existentes o previstas en el aeropuerto. También hay que hacer un estudio medioambiental dado que supondría una modificación de la huella acústica actual que podría afectar a municipios por el incremento de las horas de ruido probablemente. Además, también hay que modificar el plan de aislamiento acústico y analizar también de manera muy importante el coste que podría conllevar, además, esta modificación valorando las molestias que se puedan causar a los vecinos. Asimismo, habría que considerar que los servicios auxiliares del aeropuerto pudieran también seguir funcionando: Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Aduanas, suministradores de fueloil etcétera, es decir, una serie de personas que trabajan allí. Una vez que se realicen todos estos estudios se analiza la viabilidad de la posible solución y se toma en consideración las posibilidades económicas que existen así como también los criterios básicos de racionalidad económica y también, por supuesto, la consideración de ese impacto ambiental.

El íter de la solicitud de las autoridades canarias lo ha relatado muy bien el señor Medina y basándose en él, el Gobierno de España se dirigió a las compañías interesadas. Así Vueling manifestó en octubre del año 2012 que quería basar uno de sus aviones en el citado aeropuerto para mejorar las conexiones desde Barcelona, El Prat, con Alemania y los países nórdicos y analizar el lanzamiento de nuevas rutas desde el mismo. En esa fecha, señoría, el horario del aeropuerto de Tenerife era de 7:15 hasta las 22 horas locales con la posibilidad de apertura de una hora más. A este respecto tenemos que hacer una consideración muy importante, que es lo que determina el estudio de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental que decía que era desde las 7 hasta las 23 horas. AENA siguió insistiendo para ver qué compañías podían tener más compromisos para hacer esta ampliación del horario. Binter dijo que iba a ampliar en más de 300 frecuencias los vuelos interinsulares. Basándose en eso se vio que la ampliación de horarios era viable y se adoptó un nuevo horario, de las 7 de la mañana a las 23 horas locales, con una hora previa petición. Este nuevo horario también cuenta con la conformidad de todas las autoridades locales y no se ha recibido hasta la fecha ninguna objeción a ese respecto. Con lo que usted plantea es importante destacar que la huella sonora de la declaración de impacto ambiental no ha sido prácticamente modificada, con lo cual se concilia esa actividad mayor de los aeropuertos con el derecho al descanso que tienen todos los ciudadanos.

Un punto muy importante, señor Medina, a remarcar es que con el horario anterior a la modificación, por esta petición razonada que el Gobierno de España dialogó y aceptó, la capacidad operativa, con el

viejo horario de este aeropuerto de Tenerife Norte, era de más de un 60% de operaciones, con lo cual en ese momento era más que suficiente el horario, pero basándose en esta petición razonada, sensata y suficiente, y con un compromiso firme, el Gobierno de España procedió a la ampliación que usted ha mencionado.

Con respecto a su enmienda de sustitución he de decirle que ese horario, basándonos en este procedimiento riguroso, de bases reales y fundamentadas, se va a mantener siempre que sea posible y siempre que se cumplan las condiciones actuales que han originado esa modificación. Con eso estamos totalmente de acuerdo, señor Medina. El horario operativo actual no implica una modificación del ámbito del plan de aislamiento acústico, puesto que no hay un incremento significativo de operaciones que motive una ampliación de esa huella del ruido. Además, aquí siempre hay que atenerse a lo que es fundamental y preceptivo, que es la disposición de la declaración de impacto ambiental que —como bien le he dicho— estableció un horario tope desde las 7 hasta las 23 horas de ese aeropuerto, con lo cual creo que están satisfechas más que suficientemente las peticiones de estas compañías aéreas que van a permitir un desarrollo y, lo que usted decía en el texto de su moción, todas esas cifras importantes que acompañan a esa ampliación de horarios. Señor Medina, usted y yo podemos decir más o menos lo mismo, pero yo se lo digo de otra manera. En este sentido, nosotros no podemos aceptar esta moción que usted ha presentado, pero la que presentamos nosotros, a la vista del argumento que le he dado, puede ser perfectamente entendido y usted tampoco va a quedar mal frente a sus conciudadanos con lo que de aquí va a salir.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE, A TRAVÉS DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA), SE FACILITE EL USO POR PARTE DE VEHÍCULOS PRIVADOS DE LAS INSTALACIONES DE APARCAMIENTO CUBIERTO DE LOS AEROPUERTOS DE SON SANT JOAN, EN PALMA DE MALLORCA, DE MENORCA Y DE EIVISSA (ILLES BALEARS) DE MANERA GRATUITA DURANTE LOS TREINTA PRIMEROS MINUTOS.

(Núm. exp. 661/000379)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA.

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente moción por la que se insta al Gobierno a que, a través de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), se facilite el uso por parte de vehículos privados de las instalaciones de aparcamiento cubierto de los aeropuertos de Son Sant Joan, en Palma de Mallorca, de Menorca y de Eivissa (Illes Balears) de manera gratuita durante los treinta primeros minutos. Autor de la moción: Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la misma, tiene la palabra el senador Manchado por un tiempo de diez minutos.

El señor MANCHADO LOZANO: Buenas tardes, señora presidenta. Gracias, señorías.

Voy a intervenir muy esquemáticamente porque la moción se explica por sí sola. Sí me gustaría profundizar un poco en algunos argumentos que yo creo que son importantes. En primer lugar, quiero decirles que el objetivo de la moción es fundamentalmente informar a esta Cámara de lo que el Parlamento de las Illes Balears ya trasladó al Gobierno en el mes de febrero del año pasado, una decisión del Parlamento por unanimidad de todos los grupos de la Cámara solicitando al Gobierno que restituyera la situación a como estaba antes de octubre de 2012, que es cuando se suprime la decisión de AENA, del Gobierno, de permitir que los vehículos privados de los ciudadanos y ciudadanas, usuarios de los aeropuertos de las islas, disfrutasen de treinta minutos gratuitos para recoger a aquellos familiares que venían de viaje.

Por lo tanto, los destinatarios de esta moción son, fundamentalmente, las familias, porque son estas las que utilizan el *parking* del aeropuerto para estos menesteres. Habitualmente, a los que viajamos durante el día no viene a recogerlos nadie, pues no hay equipaje. Por consiguiente, las empresas no suelen ser destinatarias de esta decisión, que afecta, como digo, a las familias, puesto que son las que, de forma especial en verano, pero durante todo el año, acuden al aeropuerto a recoger a familiares o a amigos que vienen a pasar unos días a las islas.

No hace falta que les diga cuál es el papel de los aeropuertos en una isla. Para una sociedad insular el aeropuerto es como el aeropuerto más las autopistas, más las estaciones de Cercanías, más las

estaciones de alta velocidad, para una ciudad como Madrid, Barcelona o Zaragoza. Fundamentalmente, porque por allí pasamos todos, así como todos los que vienen a vernos. Pasan los turistas que vienen a pasar allí unos días y que utilizan el transporte público o el transporte privado que sus turoperadores han puesto a su disposición, los cuales tienen un sitio para aparcar en el aeropuerto. Y utilizan esta instalación aquellas personas que salen o entran en la isla.

Seguramente ustedes no ignoran que para salir de la isla está la terminal de salidas, en la que hay una zona de carga y descarga —fundamentalmente, descarga— para que podamos acompañar a las personas que viajan, y se dan cinco o diez minutos para aparcar a fin de poder descargar la maleta y despedir más o menos efusivamente a la persona que abandona la isla.

Pero el problema surge cuando llegas a la isla con equipaje. Los aviones no suelen ser todo lo puntuales que podrían ser, y, además, están las cintas de transporte, etcétera. Por tanto, es muy difícil que una persona que tiene que recoger a un familiar sepa exactamente a qué hora tiene que estar. Consecuencia: vas con tiempo, aparcas en el *parking* y esos treinta minutos que había hasta el año 2012 solucionaban buena parte del problema. Haberlos quitado supone que las personas que van a recoger familiares lo hacen en la terminal de salidas. Lo que ocurre es que la persona que llega al aeropuerto lo hace por llegadas, va a salidas por dentro del aeropuerto y allí se juntan las salidas con las entradas, lo que produce una deficiencia en el funcionamiento, no solo del aeropuerto por dentro, sino del recinto aeroportuario. En verano la cosa es caótica porque se juntan los autocares turísticos con el servicio público, con los que descargan —que son más, porque se viaja más—, con los que cargan —que son más, porque viene más gente a la isla— y esto provoca una dificultad añadida.

Cuando planteamos este tema en Aeropuertos hace unos meses, se nos dijo que era un problema económico, que la situación de AENA era la que era y que nosotros teníamos que entender que a pesar de que la cosa no tenía mucho coste —esto se dijo textualmente y algún senador presente estuvo en esa reunión—, que, como decía alguien antes, no iba a arruinar a España ni le iba a fastidiar las cuentas al señor Montoro, era una gotita más para AENA.

Lo comprendimos y lo asumimos, a pesar de que esta medida que estamos proponiendo aquí afecta a tres aeropuertos, dos de los cuales están entre los ocho que ganan dinero en España. El aeropuerto de Son Sant Joan, es el tercer aeropuerto por pasajeros, con más de 22 millones de pasajeros, por número de operaciones, con más de 173 000 vuelos de entrada y salida, que ganó en el año 2012 73 millones de euros —esa fue la cuenta de explotación del aeropuerto de Palma—, un 65% más que en 2011. El de Ibiza ganó 7 millones, un 104 más que en 2011. Por tanto, son dos aeropuertos rentables, entre comillas. Junto a otros seis. Quiero decir que en toda la red de aeropuertos española hay ocho aeropuertos rentables y dos de ellos están en las islas, afectando la moción a tres, pues afecta también al de Menorca, que, en este caso, no es rentable. Además, la propia memoria de 2012 dice que el aeropuerto de Palma, junto con el de Tenerife Sur son los únicos aeropuertos que no tienen deudas, que tienen todas las inversiones amortizadas a fecha 2012.

A pesar de todo, la respuesta de AENA y del Gobierno fue que esta era una decisión tomada. Era un argumento económico y lo asumimos como tal. Y tengo que decir que esta moción se ha tramitado de forma muy rápida, con mucha celeridad, no como la que planteaba antes el senador Medina. Pero hace poco tiempo la ministra de Fomento hizo unas declaraciones aquí en el Senado en las que aseguraba que Aena Aeropuertos en el pasado ejercicio, en 2013, había cerrado con 308 millones de euros de beneficio. Por lo tanto, al decaer la excusa por la cual se había retirado la media hora de parking gratuito a los ciudadanos de Mallorca, Menorca e Ibiza, nosotros entendíamos que era un buen momento para restablecer esta medida, que fue muy bien aceptada por parte de los ciudadanos de las islas, por lo que no gustó cuando se quitó, aunque, evidentemente, a todo se acostumbra uno.

Este no es un derecho básico. Yo no estoy defendiendo esto como algo equiparable ni a la salud pública ni a la educación pública. No entendamos eso. Pero sí es una forma de aliviar los costes de insularidad que padecemos las personas que vivimos en las islas, en estas tres o en cualquier otra de las españolas, por tanto, también en Canarias y, seguramente, en Ceuta y Melilla. Por lo tanto, aunque esta moción va dirigida a las Islas Baleares podría haberse enmendado añadiendo el resto de aeropuertos.

Entendemos que no es una medida excesivamente costosa. No sé si está evaluada o no. En cualquier caso, yo no la tengo evaluada, pero no me parece muy costosa. Sin embargo, tiene un impacto en la calidad de vida de esas familias a las que me refería, importante, y favorece mucho el uso del aeropuerto, que es una de las cuestiones que tenemos que potenciar, teniendo en cuenta, como he dicho antes, que el aeropuerto es un infraestructura básica en la vida de la sociedad insular, no solo para los que lo

usamos, porque toda la sociedad insular necesita tener aeropuertos con comodidades, aparte de que sean eficaces, etcétera.

Nos parece que esta moción podría aprobarse, que podríamos intentar entre todos convencer al Gobierno de que se reponga esa medida, que si hubo que quitarla en 2012 por razones económicas, a lo mejor en 2014 podemos volver a reponerla sin demasiado problema.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Manchado.

No hay enmiendas a esta moción.

Por tanto, pasamos directamente al turno de portavoces.

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

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

¿Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya? (*Denegaciones.*)

¿Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió? No está presente.

¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? (*Denegaciones.*)

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta. Gracias, señor Manchado.

¿Cómo se gestó la eliminación de este, vamos a llamarlo entre comillas, privilegio que ostentaba este aeropuerto y otros dos más con respecto a los demás del territorio peninsular? Fue de la siguiente manera: desde el año 2007 hasta el 2012 la primera media hora era gratuita. Podríamos considerarlo como algo que se había hecho para este aeropuerto precisamente al objeto de agilizar la operativa de las redes viarias. Desde enero de 2012 hasta octubre de ese mismo año la gratuidad de los treinta primeros minutos pasó a ser una exención, de modo que el que estaba más de treinta minutos pagaba desde el minuto uno y no pagaba desde el minuto treinta y uno. En definitiva, el pasado mes de octubre se eliminó esta exención de la primera media hora en los aeropuertos de Palma, Ibiza y Menorca, así como en el resto de los aeropuertos insulares y en Melilla, porque, como he dicho anteriormente, eran los únicos aeropuertos de la red de AENA que tenían esta posibilidad de no pagar la primera media hora.

Y quiero hilar esto, señor Manchado, con el hecho de que en este Pleno vaya a debatirse una moción consecuencia de interpelación dirigida a analizar las bondades del sistema en red o de la época anterior. Se trata de valorar lo que el Partido Popular tiró para atrás: una gestión descentralizada e interiorizada de los aeropuertos, que precisamente es una de las cosas que el sistema en red no debe permitir.

Aparte de lo que le acabo de comentar, había motivos de organización y de eficiencia, y le voy a poner como ejemplo lo que sucede en los aeropuertos de Palma de Mallorca, de Ibiza y de Menorca. Entre el 33% y el 57% de las operaciones de vehículos de los aparcamientos durante el mes de agosto de 2012, mes de mayor afluencia de pasajeros, estas actividades tuvieron lugar en la primera media hora de estancia, con lo que ello conlleva de saturaciones en horas punta, de entradas y de salidas, y del funcionamiento de los cajeros, además del coste del mantenimiento de los equipos y consumidores de tickets, que debía ser recuperado. Además, había que compartirlo, no dentro de esa legitimidad de justicia, con los usuarios finales del aparcamiento, que pagaban todo, mientras que lo de los anteriores era pagado por los que utilizaban todo el tiempo de estancia en el mismo. Pero la supresión de estos 30 minutos de cortesía que había no solo obedece a cuestiones económicas, también a cuestiones estructurales al objeto de obtener una mejora en una organización de los recursos y de la homogeneización de la red.

En cualquier caso, señor Manchado, existen puntos indicados de zonas de subida y bajada de pasajeros de tiempo limitado pero gratuitas, que es la alternativa al uso para esa recogida de amigos y familiares y de esa despedida entrañable a la que usted aludía, y creo que se cuenta con tiempo suficiente para poderla hacer.

Además, dado el caso de tener que utilizar el aparcamiento, sepa que los precios que se cobran en el citado aparcamiento son de los más baratos de la zona, en términos de comparación con otros aparcamientos públicos del centro de las tres ciudades: Palma de Mallorca, Menorca e Ibiza. Así, por ejemplo, en el caso del aeropuerto de Palma de Mallorca, sus tarifas están un 5% por debajo de ese precio que le digo; en el aeropuerto de Ibiza, un 28%; y un 15% en el aeropuerto de Menorca.

Pero hablando de AENA en términos generales, cabe preguntarse por qué se adoptó esta medida. Señorías, hay que recordar que AENA no recibe dinero de los presupuestos del Estado, sino que se nutre de sus propias tarifas aeroportuarias y de las tarifas que cobra a las compañías aéreas y sus gastos de funcionamiento, por tanto, no salen del bolsillo de los españoles vía impuestos. Por ello, para

paliar la situación casi agónica y al borde de la quiebra que se encontró el Gobierno del Partido Popular —y recuerdo los 14 millones de deuda, los más de 18 000 millones de deuda que se generaron desde el año 2000 hasta el 2011 con infraestructuras sobredotadas, la tasa de reposición del 57,7% con un déficit tarifario de cerca de 850 millones—; en fin, unos guarismos que asustaban, y aún más le asustaba al Gobierno del Partido Popular cuando se hizo cargo de AENA y vio que no se podían pagar ni las nóminas. En consecuencia, para reflotar y dar viabilidad económica a esta compañía y sentar las bases sólidas de su futuro el Gobierno de España tuvo que adoptar una serie de medidas para controlar el gasto y mejorar la eficiencia en la utilización de los recursos, pero también teníamos que trasladar a la sociedad que esto se estaba arreglando sin el dinero de la gente.

Por eso AENA trató, y lo hizo, de aglutinar todas las plazas de aparcamiento que había en la red de aeropuertos de España y ahora mismo hay más de 120 000 plazas de aparcamiento y AENA se ha convertido en uno de los mayores operadores de plazas de aparcamiento de España. Pero eso se hace dentro de esa eficacia de gestión para que trabajando, como es la virtud propia de AENA, en red los aeropuertos que tienen déficit sigan la misma línea de los que tienen déficit y no se impute nada más al que beneficia. En definitiva, la red significa que todos se benefician de todo.

Por eso, señor Manchado, y estas últimas explicaciones lo dejan suficientemente claro, he de decirle que no vamos a aceptar esta moción porque entendemos que la medida adoptada es justa y equilibrada y queda dentro de la gestión que el Gobierno de España desarrolla para los aeropuertos de España, en red.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Antes de iniciar las votaciones, el señor letrado va a comprobar las asistencias para tener en cuenta las sustituciones y el número de senadores que estamos en la sala.

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

La señora PRESIDENTA: Pasamos, entonces, a votar la primera moción que se ha debatido, la moción número 325.

Estábamos pendientes de si llegaban o no a un acuerdo de transacción. ¿Han llegado a algún acuerdo?

El señor MATEU ISTÚRIZ: Señora presidenta, no va a ser posible y lo lamentamos, porque entendemos que se cumplen las expectativas.

La señora PRESIDENTA: De acuerdo.

Por tanto, votamos la moción en sus términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 15; abstenciones, 1.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Pasamos a votar la moción número 359 del Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en sus términos porque no han aceptado la enmienda presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 16; abstenciones, 1.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos a continuación la moción número 361, del Grupo Parlamentario Mixto, con una enmienda de adición del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 15; abstenciones, 1.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos a continuación la moción número 375, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 15; abstenciones, 1.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos a continuación la moción 251, del Grupo Parlamentario Socialista, con una autoenmienda de dicho grupo.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 273

10 de febrero de 2014

Pág. 28

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 15; abstenciones, 1.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Y votamos por último la moción número 379, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 15; abstenciones, 1.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Señorías, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Buenas tardes.

Eran las dieciocho horas y veinticinco minutos.