



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES

# SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 217

8 de febrero de 2018

Pág. 1

## COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el jueves, 8 de febrero de 2018

### ORDEN DEL DÍA

#### TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

##### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las características de las obras de recuperación de la Casa de los Grifos, en Alcalá de Henares (Madrid).  
(Núm. exp. 681/000956)  
Autor: SOLER-ESPIAUBA GALLO, JUAN (GPP)

#### TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

##### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las gestiones para dar una solución urgente a la negativa de las compañías aéreas a trasladar animales de experimentación con origen o destino en las islas Canarias.  
(Núm. exp. 681/000044)  
Autor: JULIOS REYES, MARÍA DEL MAR DEL PINO (GPN)

#### TRAMITACIÓN AGRUPADA

##### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las negociaciones o gestiones realizadas por el Gobierno durante los últimos años con respecto al rescate del peaje de la autopista AP-2 entre Lleida y Montblanc (Tarragona).  
(Núm. exp. 681/000052)  
Autor: VILÀ GALÁN, SARA (GPPOD)
- Pregunta sobre las gestiones que piensa hacer el Gobierno para mejorar el estado de la carretera nacional N-240.  
(Núm. exp. 681/000053)  
Autor: VILÀ GALÁN, SARA (GPPOD)

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre si el Gobierno considera que la Variante Sur Ferroviaria (VSF) permitirá avanzar de manera importante en el Corredor Atlántico Ferroviario, que debe conectar los puertos de Bilbao (Bizkaia) y Algeciras (Cádiz).  
(Núm. exp. 681/000121)  
Autor: RODRÍGUEZ ESQUERDO, ANTONIO JULIÁN (GPS)
- Pregunta sobre si el Gobierno tiene previsto iniciar el proyecto para sacar las mercancías portuarias en ferrocarril, acometiendo las obras de la Variante Sur Ferroviaria (VSF) y poder, así, abrir el túnel del Serantes, en Santurtzi (Bizkaia).  
(Núm. exp. 681/000122)  
Autor: RODRÍGUEZ ESQUERDO, ANTONIO JULIÁN (GPS)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las medidas que piensa implementar el Gobierno para impulsar el transporte de mercancías por tren.  
(Núm. exp. 681/000324)  
Autores: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD) y GARRIDO GUTIÉRREZ, MARÍA PILAR (GPPOD)

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre la situación en que se encuentran las negociaciones del nuevo convenio de carreteras entre la Comunidad Autónoma de Canarias y el Estado.  
(Núm. exp. 681/000695)  
Autores: JULIOS REYES, MARÍA DEL MAR DEL PINO (GPN) y RODRÍGUEZ CEJAS, PABLO (GPN)
- Pregunta sobre la situación de la negociación del nuevo convenio de carreteras con la Comunidad Autónoma de Canarias.  
(Núm. exp. 681/001203)  
Autor: JULIOS REYES, MARÍA DEL MAR DEL PINO (GPN)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los últimos avances en las obras de la línea de alta velocidad entre la Comunidad Autónoma de Galicia y la meseta a su paso por las provincias de Zamora y Ourense.  
(Núm. exp. 681/000857)  
Autor: LEYTE COELLO, MARÍA DEL CARMEN (GPP)

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre el estado en el que se encuentra el estudio de impacto ambiental del proyecto de soterramiento del ferrocarril en Vitoria/Gasteiz (Araba/Álava).  
(Núm. exp. 681/001122)  
Autor: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 217

8 de febrero de 2018

Pág. 3

- Pregunta sobre si el Ejecutivo se ha coordinado con el Gobierno Vasco y con las fuerzas sociales y políticas de Araba/Álava para tratar las consecuencias ambientales y urbanísticas del proyecto de soterramiento del ferrocarril en Vitoria/Gasteiz.  
(Núm. exp. 681/001123)  
Autor: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)
- Pregunta sobre la fase en la que se encuentra el proyecto de soterramiento del ferrocarril en Vitoria/Gasteiz (Araba/Álava).  
(Núm. exp. 681/001124)  
Autor: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)
- Pregunta sobre si el Ejecutivo se ha coordinado con el Gobierno Vasco y con las fuerzas sociales y políticas de Araba/Álava para tratar las consecuencias sociales y económicas del proyecto de soterramiento del ferrocarril en Vitoria/Gasteiz.  
(Núm. exp. 681/001125)  
Autor: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre si el Gobierno puede comprometerse a implementar las medidas legales necesarias para que el tramo de peaje de la autovía A-1 entre Burgos y Armiñón (Araba/Álava) sea gratuito a la mayor brevedad posible.  
(Núm. exp. 681/001235)  
Autor: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los avances que se han producido entre España y Francia para el desarrollo de las autopistas ferroviarias.  
(Núm. exp. 681/001264)  
Autor: ROMERO SANTOLARIA, ANTONIO IGNACIO (GPP)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las medidas previstas por el Ministerio de Fomento para mejorar la gestión de las plantillas de maquinistas ferroviarios y evitar que empeore el servicio en el territorio histórico de Gipuzkoa.  
(Núm. exp. 681/001266)  
Autor: ARRIETA ARRIETA, JOSÉ RAMÓN (GPP)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las previsiones del Gobierno respecto al nuevo eje ferroviario pasante de la ciudad de Valencia.  
(Núm. exp. 681/001287)  
Autor: CLEMENTE OLIVERT, ANTONIO ÁNGEL (GPP)

## TRAMITACIÓN INDIVIDUAL

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre las incidencias de circulación producidas en la línea ferroviaria entre Ferrol y Ribadeo (A Coruña).  
(Núm. exp. 681/001396)  
Autores: MATO ESCALONA, ÁNGEL MANUEL (GPS); GARCÍA MAÑÁ, LUIS MANUEL (GPS); POSE MESURA, MODESTO (GPS); VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS); y DELGADO JIMÉNEZ, DAVID (GPS)

## TRAMITACIÓN AGRUPADA

### Contestación del Gobierno a

- Pregunta sobre los motivos por los que el Ministerio de Fomento no contesta a las peticiones del Consejo Insular de Mallorca (Illes Balears) con respecto a la convocatoria de la Comisión Bilateral Mixta de Programación, Seguimiento y Control prevista en el convenio de colaboración en materia de carreteras suscrito entre ambas instituciones.  
Núm. exp. (681/001463)  
Autor: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- Pregunta sobre los motivos por los que el Ministerio de Fomento durante los últimos años ha dejado en suspenso la aplicación del convenio de colaboración suscrito con el Consejo Insular de Mallorca (Illes Balears) en materia de carreteras y, por tanto, su consignación presupuestaria.  
(Núm. exp. 681/001464)  
Autor: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- Pregunta sobre si el Ministerio de Fomento es consciente de que su actitud de no contestar a las peticiones del Consejo Insular de Mallorca (Illes Balears) con respecto al convenio de colaboración suscrito en materia de carreteras y el incumplimiento del mismo afecta gravemente a la programación y ejecución de dichas infraestructuras.  
(Núm. exp. 681/001465)  
Autor: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- Pregunta sobre si se ha reunido la Comisión Bilateral Mixta de Programación, Seguimiento y Control prevista en el convenio de colaboración suscrito entre el Ministerio de Fomento y el Consejo Insular de Menorca (Illes Balears) en materia de carreteras, con el fin de tratar la consignación parcial en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.  
(Núm. exp. 681/001466)  
Autor: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- Pregunta sobre las previsiones del Ministerio de Fomento, mediante acuerdo con el Consejo Insular de Menorca (Illes Balears), con respecto a la reasignación en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 de las cantidades previstas en el convenio de colaboración suscrito en materia de carreteras y no consignadas en los Presupuestos Generales del Estado del año anterior.  
(Núm. exp. 681/001467)  
Autor: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- Pregunta sobre si se ha reunido la Comisión Bilateral Mixta de Programación, Seguimiento y Control prevista en el convenio de colaboración suscrito entre el Ministerio de Fomento y el Consejo Insular de Ibiza (Illes Balears), con el fin de tratar la consignación parcial en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2017.  
(Núm. exp. 681/001468)  
Autor: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 217

8 de febrero de 2018

Pág. 5

- **Pregunta sobre las previsiones del Ministerio de Fomento, mediante acuerdo con el Consejo Insular de Ibiza (Illes Balears), con respecto a la reasignación en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 de las cantidades previstas en el convenio de colaboración suscrito en materia de carreteras y no consignadas en los Presupuestos Generales del Estado del año anterior.**  
(Núm. exp. 681/001469)  
Autor: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
  
  - **Pregunta sobre si los Consejos Insulares de Ibiza y de Menorca (Illes Balears) han solicitado la convocatoria de la Comisión Bilateral Mixta de Programación, Seguimiento y Control prevista en los convenios de colaboración suscritos con el Ministerio de Fomento en materia de carreteras, con indicación, en su caso, de la respuesta de dicho Ministerio.**  
(Núm. exp. 681/001470)  
Autor: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
-

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

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías. Se abre la sesión. Bienvenidos a la Comisión de Fomento de este 8 de febrero.

En primer lugar, vamos a proceder a aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el 14 de diciembre de 2017.

¿Puede entenderse aprobada por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada.

El señor PRESIDENTE: Damos la bienvenida una vez más al secretario de Estado, don Julio Gómez-Pomar, porque esta sesión va exclusivamente de preguntas, como ustedes saben.

Como viene siendo habitual, la duración de cada pregunta en total será de quince minutos, como máximo. Por tanto, tanto el que pregunta como el que responde, en este caso el secretario de Estado, disponen de siete minutos entre las dos intervenciones; calculemos, por ejemplo, una primera intervención de cuatro minutos y una segunda de tres.

## CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

### — PREGUNTA SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS OBRAS DE RECUPERACIÓN DE LA CASA DE LOS GRIFOS, EN ALCALÁ DE HENARES (MADRID).

(Núm. exp. 681/000956)

AUTOR: SOLER-ESPIAUBA GALLO, JUAN (GPP)

El señor PRESIDENTE: Comenzamos con la primera pregunta, de don Juan Soler-Espiauba, sobre las características de las obras de recuperación de la Casa de los Grifos, en Alcalá de Henares.

Tiene la palabra el senador Soler-Espiauba.

El señor SOLER-ESPIAUBA GALLO: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias por su comparecencia, señor secretario de Estado. La intención de nuestra pregunta es conocer las características de las obras que se están llevando a cabo en ese importantísimo yacimiento, que quizá por su vecindad con Madrid y porque no tiene a su alrededor un desarrollo mediático extraordinario, no conocemos, pero es quizá uno de los más importantes de toda Europa occidental.

Algunos arqueólogos hemos podido escuchar afirmar rotundamente que después de Pompeya y Herculano, las obras que se pueden llevar a cabo en el antiguo Complutum, una ciudad del siglo I a III después de Cristo, sean quizá, como yacimiento arqueológico romano, las más importantes de toda Europa occidental.

Nos gustaría conocer no solo cómo va el trabajo de la Casa de los Grifos, a la que pertenece ese yacimiento, sino también que nos informase sobre toda la obra que se está llevando a cabo en dicho yacimiento.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

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

Señoría, el Ministerio de Fomento promueve, a través del programa del 1 % cultural para la conservación y enriquecimiento del patrimonio histórico español, actuaciones como la que constituye el objeto de su pregunta. Y la ciudad de Alcalá de Henares, cuya Universidad y recinto histórico son patrimonio mundial desde 1998, es con todo merecimiento un importante objetivo en la actuación del ministerio.

En este sentido las actuaciones que se vienen realizando en el yacimiento de Complutum, donde se encuentra ubicada la Casa de los Grifos, están subvencionadas en parte con el programa del 1,5 % cultural, que contribuye a continuar con la importante labor de preservación de los restos históricos de nuestro país. En el marco de este programa el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo ha actuado con anterioridad en la ciudad romana de Complutum colaborando con el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, donde ya en 2013 tuvimos la oportunidad de inaugurar las obras de recuperación arqueológica del urbanismo de dicha ciudad, aportando algo más de un millón de euros, el 75 % del coste total.

Centrándome ya en la Casa de los Grifos, voy a explicar las características de las obras que se han realizado y que tuve la oportunidad de inaugurar el 24 de marzo del año pasado. La recuperación de esta singular vivienda de época romana es un ejemplo de restauración y puesta en valor de un monumento que con una inversión modesta comparada con otras actuaciones del programa del 1 % cultural, 250 000 euros, y de la que el Ministerio de Fomento aporta el 74 %, consigue un resultado sobresaliente. Esta actuación se ha enfocado a la conservación, restauración y exhibición de los restos de esta *domus* romana y está centrada en la conservación y restauración de una de las piezas más simbólicas de la casa, el gran *triclinium*, conocido como estancia E, la gran sala de recepción de la *domus* abierta al peristilo y al jardín y ubicada en el sector norte de la casa.

Su restauración se ha llevado a cabo mediante la técnica de anastilosis, devolviendo las decoraciones pictóricas de las paredes de la estancia E ya restauradas a su posición original. Por tanto, este proyecto ha afectado a varios espacios —especialmente en la zona norte de la casa— con restauración de varias pinturas, pavimentos, muros y columnas del peristilo y, especialmente, anastilosis de las pinturas murales de la estancia E, comprendiendo la construcción de estructuras metálicas sobre las que reubicar los tres lienzos de pintura previamente restaurados —norte, este y oeste—, la colocación y restauración final de las pinturas y la preparación de un pavimento e iluminación, mostrándose en todo el esplendor de la estancia, que se conoce como el gran salón de recepción de la casa, *oecus* o *triclinium*.

En definitiva, con esta intervención se ha ampliado el conocimiento científico del espacio privado, la *domus* de la ciudad romana Complutum y las labores de excavación arqueológica realizadas han recuperado un importante volumen de pintura mural, permitiendo hacer una restitución muy aproximada de lo que sería la lujosa ornamentación original y donde ha sido necesario desarrollar un complejo procedimiento con el fin de conservar, restaurar y musealizar la pintura en su lugar de origen, siendo para ello necesario implementar métodos y criterios especializados que han exigido, además, la intervención de arqueólogos, restauradores y químicos. Con ello, hemos recuperado una parte de nuestra historia y de su valor y belleza que es patrimonio de todos.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.  
Turno de réplica para el senador Soler.

El señor SOLER-ESPIAUBA GALLO: Gracias, señor presidente.

Nos admiramos del poco dinero que cuesta rescatar un patrimonio cultural de estas características. Por eso animamos al Ministerio de Fomento a que continúe por esta senda y a que, si es posible, con ese 1 % cultural recupere más patrimonio arquitectónico y urbanístico español. España tiene la suerte de ser uno de los países del mundo que más patrimonio histórico-artístico tiene. Desde Santiago de Compostela hasta la Alhambra de Granada y desde Albarracín hasta Santillana del Mar, toda la piel de toro está repleta de yacimientos arqueológicos de lo que era la Hispania romana o incluso la España celtíbera, grandes consecuciones del talento del ser humano en arquitectura y en arte en lo que se refiere a arquitectura y urbanismo.

La verdad es que agradecemos mucho que se produzca este rescate, porque, además, ayudará a tomar conciencia de los destrozos que se pueden hacer. En algún momento de nuestra historia reciente, con el urbanismo salvaje de los años 60 y 70, se destruyó parte de este importantísimo yacimiento arqueológico. Siempre se supuso que Complutum era una urbe de cierta notoriedad, pero a medida que se va avanzando en el estudio arqueológico de los restos que permanecen, uno se da cuenta de que el centro urbano de Complutum era incluso más importante de lo que en un primer momento se suponía.

Por tanto, agradecemos al ministerio y a la secretaría de Estado el interés que se toman en este yacimiento y les animamos a que continúen por la misma senda, porque no les van a faltar situaciones y yacimientos en los que utilizar ese 1 % cultural, y consideramos que hacerlo de esta manera es el mejor destino.

Muchísimas gracias, señor secretario de Estado.

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

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

Desde la entrada en vigor de la Ley 16/1985, el Ministerio de Fomento ha financiado un total de 1217 actuaciones del programa del 1,5 % cultural, aportando un total de 733,08 millones de euros. Solo

durante el periodo 2012-2017 se finalizaron un total de 246 actuaciones, cuyo presupuesto total ascendió a algo más de 237 millones de euros, de los cuales el ministerio aportó cerca de 157 millones, aproximadamente un 66 %. En el mismo periodo se han puesto en marcha 47 nuevas actuaciones que supondrán una inversión total de algo más de 77 millones de euros, de los cuales el ministerio aporta 53,1 millones de euros, aproximadamente el 68 %.

Del mismo modo, mediante el programa de rehabilitación arquitectónica, en el periodo 2012-2017 se invirtieron 97,4 millones de euros en un total de 163 actuaciones en todo el territorio nacional. Ambos programas son uno de los instrumentos de la Administración General del Estado para responder a ese mandato constitucional por el que los poderes públicos deben garantizar la conservación y promover el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS GESTIONES PARA DAR UNA SOLUCIÓN URGENTE A LA NEGATIVA DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS A TRASLADAR ANIMALES DE EXPERIMENTACIÓN CON ORIGEN O DESTINO EN LAS ISLAS CANARIAS.

(Núm. exp. 681/000044)

AUTOR: JULIOS REYES, MARÍA DEL MAR DEL PINO (GPN)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, de la senadora doña María del Mar del Pino Julios, sobre las gestiones para dar una solución urgente a la negativa de las compañías aéreas a trasladar animales de experimentación con origen o destino en las islas Canarias.

Tiene la palabra la senadora Julios.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señor secretario.

Como en otras muchas actividades, también en el ámbito de la investigación científica los investigadores científicos en Canarias tienen que enfrentarse a un problema de coste relacionado con el transporte, producto de la lejanía del archipiélago con el continente europeo, el continente americano y los centros de investigación con los cuales se mantienen relación, además de la difícil situación que supone moverse en un territorio archipelágico, entre las islas.

Además de esa problemática del día a día, con la que ya cuentan los investigadores y los centros de investigación, ahora se ha añadido una nueva y grave situación que, de no resolverse definitivamente, pone en riesgo el futuro de la investigación en Canarias. Hablamos de la negativa de las compañías de transporte aéreo que operan en Canarias a trasladar a Canarias o desde allí hacia fuera animales de experimentación de los centros de investigación, cuando estos animales de experimentación no pueden llegar al archipiélago por otro medio que no sea el transporte aéreo.

Por eso, le preguntamos: ¿qué gestiones está realizando el ministerio al respecto? Nos consta que tiene conocimiento de este problema, y es que esta situación pone en riesgo proyectos cuya financiación ha supuesto un gran esfuerzo para los que los investigadores canarios, al competir en convocatorias tanto de la Unión Europea como del propio Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. Ahora están en juego los proyectos ya existentes, y de no concluir adecuadamente también se pone en riesgo la posibilidad de competir en futuros proyectos.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el secretario de Estado.

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

La cuestión que suscita su señoría en la pregunta, relativa a la negativa de las compañías aéreas a trasladar animales de laboratorio, entendemos que se ha venido resolviendo. Así, una de las principales compañías operadoras reanudó el servicio de transporte de animales de laboratorio a las islas Canarias en enero de 2017, siempre dentro de las excepcionales circunstancias que requiere este tipo de transporte.

Es importante indicar que el problema no estaba relacionado específicamente con las islas Canarias, sino que se trataba de una decisión de las compañías aéreas extendida a todo el territorio y basada en consideraciones empresariales más que geográficas.

Con respecto a esta cuestión, me gustaría recalcar que el transporte aéreo está liberalizado en la Unión Europea, por lo que la decisión de transportar animales vivos y, en particular, animales de laboratorio es parte de la política comercial de la compañía. No existe, por tanto, ninguna prohibición para la realización de este tipo de transporte en el ámbito aeronáutico, si bien también es necesario indicar que, desde el punto de vista de sanidad y protección animal, existe una regulación específica, la recogida en el Real Decreto 53/2013 y la Ley 32/2007, de 7 de noviembre, para el cuidado de los animales en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio, que se encuentra fuera del ámbito competencial del Ministerio de Fomento.

El traslado por vía aérea de esta mercancía en particular conlleva la observación de medidas de protección y seguridad muy rigurosas, algunas del ámbito del transporte aéreo y, otras, del ámbito de la sanidad y la protección animal, las cuales requieren, tanto de personal especializado, como de material de transporte diseñado específicamente para este fin. Por esta y otras razones, muchas compañías optan por no ofrecer este servicio, insisto, siempre dentro de la libertad de empresas que les confiere la regulación europea.

A pesar de lo anterior y teniendo en cuenta la importancia que este transporte tiene para el desarrollo de la investigación científica en las islas Canarias y la inviabilidad de utilizar medios de transporte alternativos, el Ministerio de Fomento contactó, en el instante en que tuvimos conocimiento de la situación, con las compañías aéreas que desarrollaban transporte regular a las islas. Primero, para conocer las razones de su decisión y, segundo, para explorar vías que permitieran encontrar una solución satisfactoria para todos. De ello se informó puntualmente a la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias. Fruto de estas conversaciones, como indicaba, una de las principales compañías operadoras decidió reanudar el servicio de transporte de animales de laboratorio a las islas Canarias, siempre dentro de las excepcionales circunstancias que requiere este tipo de transporte.

En resumen, me gustaría destacar, en relación con este asunto, que finalmente el servicio quedó restituido en un tiempo razonable, permitiendo de esta forma que la actividad de investigación en las islas pudiera continuar, como es y será siempre el deseo de este Gobierno.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.  
Turno para la senadora Julios.

La señora JULIOS REYES: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor secretario, por su información, pero lamento decirle que desde el punto de vista de la realidad de los investigadores y de los centros de investigación el problema no está resuelto de forma definitiva y razonable. Les agradezco el esfuerzo realizado tanto por el Ministerio de Fomento como por el Ministerio de Sanidad, las gestiones que han hecho para que las compañías reanudaran el servicio. Y, efectivamente, solo hay una compañía que lo ha reanudado, el resto, no. Además, solo traslada a los animales desde Madrid, no desde cualquier otro punto, y también tenemos relación con otros laboratorios importantes de España a los que los centros de investigación de Canarias les compran esos animales.

Señorías, el problema es que la única compañía que presta el servicio lo hace a un coste insostenible, y el sobrecoste de ese transporte no está contemplado en los programas y proyectos con los que tenemos que competir. El coste es muy superior al precio de los pequeños animales que transporta. La única compañía que lo hace pone unos precios inaccesibles para la investigación, que tiene una financiación fija y, desde luego, no contempla los sobrecostes, lo que hace muy difícil competir en los proyectos a nivel nacional e internacional.

Mantengo contacto con estos centros de investigación desde que ha aparecido este problema, de hecho, ayer mismo hablé con uno de ellos y me trasladaron el desglose de una factura de una compra de animales. Paso a darle la información resumida. Esta factura que traigo es de un centro de investigación de uno de nuestros hospitales, pero hablé con otro hospital y me dijeron que sus facturas eran exactamente iguales a la que voy a comentar. Por ejemplo, el coste de unos veinticinco animales, entre ratas y ratones, ascendió a 432 euros; ese es el coste de la compra del animal, el precio al que lo vende el laboratorio. Pero el coste total de estos animales ya trasladados a Canarias supone 2915 euros, casi 3000 euros. El sobrecoste supone cerca del 700 % del valor del animal; dicho de otra manera, los animalitos solo cuestan

el 14,8 % de lo que le cuesta al centro de investigación de Canarias poderlos tener y hacer el proyecto de investigación. Entiendo que usted debe compartir conmigo que este es un precio abusivo. Desde mi punto de vista, no es un precio que a esta compañía le permita tener grandes beneficios, porque el volumen de animales que se transportan al año es muy pequeño, sino que más bien parece un precio disuasorio para que no se vuelvan a hacer estos pedidos de transporte. Usted comprenderá que con esta situación la investigación canaria no puede ser competitiva.

Seguimos insistiendo en que se han hecho gestiones, y nos consta, pero es necesario seguir buscando una solución definitiva que haga sostenible la posibilidad de competir a la investigación canaria. Somos conscientes de que eso requiere la intervención de diferentes departamentos del Gobierno de España. En ese sentido, insistimos en que esta situación se tiene que resolver. En un mundo globalizado nos preocupa y si no hay una legislación que lo impida, si se trata de una política comercial, creo que el Gobierno de España tiene instrumentos para obligar a las compañías aéreas a que esta situación se resuelva. Me pregunto: ¿qué está pasando con la investigación en el resto del mundo? ¿Qué está pasando con la investigación en el resto de España?, pues se traen animales de experimentación de otros lugares que necesitan transporte aéreo. En Canarias nos hacemos estas preguntas y vamos a seguir pidiéndole al Gobierno de España que haga las gestiones oportunas, incluso en el ámbito europeo y a nivel internacional, si es necesario, porque por una política comercial no se puede parar la investigación.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

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

Señoría, yo entiendo su preocupación pero, como le he señalado, el mercado aéreo no tiene ninguna prohibición normativa para el transporte de animales de experimentación y laboratorio. La decisión de prestar este servicio está en manos de las compañías aéreas.

La noticia importante es el hecho de que sea una de las principales compañías operadoras la que sí esté ofreciendo ya este servicio, pero en un mercado liberalizado poco puede hacer el Gobierno en cuanto a intervención en los precios. Los precios son decisión de los gobiernos exclusivamente cuando hay una declaración especial, para el transporte de viajeros cuando hay obligación de servicio público. Insisto en que mientras no sea este el caso y para el transporte de viajeros, en un mercado liberalizado el proceso de formación de precios escapa a la intervención del Gobierno. No obstante, insisto en que se ha producido una aproximación a las compañías intentando entender el problema y por lo menos, desde enero del año anterior, se ha rehabilitado este servicio por una de las principales compañías aéreas que vuelan a las islas.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS NEGOCIACIONES O GESTIONES REALIZADAS POR EL GOBIERNO DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS CON RESPECTO AL RESCATE DEL PEAJE DE LA AUTOPISTA AP-2 ENTRE LLEIDA Y MONTBLANC (TARRAGONA).

(Núm. exp. 681/000052)

AUTOR: VILÀ GALÁN, SARA (GPPOD)

— PREGUNTA SOBRE LAS GESTIONES QUE PIENSA HACER EL GOBIERNO PARA MEJORAR EL ESTADO DE LA CARRETERA NACIONAL N-240.

(Núm. exp. 681/000053)

AUTOR: VILÀ GALÁN, SARA (GPPOD)

El señor PRESIDENTE: Las siguientes eran dos preguntas agrupadas de la senadora Sara Vila Galán, que ha solicitado su aplazamiento.

- PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO CONSIDERA QUE LA VARIANTE SUR FERROVIARIA (VSF) PERMITIRÁ AVANZAR DE MANERA IMPORTANTE EN EL CORREDOR ATLÁNTICO FERROVIARIO, QUE DEBE CONECTAR LOS PUERTOS DE BILBAO (BIZKAIA) Y ALGECIRAS (CÁDIZ)  
(Núm. exp. 681/000121)  
AUTOR: RODRÍGUEZ ESQUERDO, ANTONIO JULIÁN (GPS)
- PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO TIENE PREVISTO INICIAR EL PROYECTO PARA SACAR LAS MERCANCÍAS PORTUARIAS EN FERROCARRIL, ACOMETIENDO LAS OBRAS DE LA VARIANTE SUR FERROVIARIA (VSF) Y PODER, ASÍ, ABRIR EL TÚNEL DEL SERANTES, EN SANTURTZI (BIZKAIA).  
(Núm. exp. 681/000122)  
AUTOR: RODRÍGUEZ ESQUERDO, ANTONIO JULIÁN (GPS)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a las dos preguntas agrupadas del senador don Antonio Julián Rodríguez Esquerdo. La primera de ellas versa sobre si el Gobierno considera que la variante sur ferroviaria permitirá avanzar de manera importante en el corredor atlántico ferroviario, que debe conectar los puertos de Bilbao y Algeciras. Y la otra, sobre si el Gobierno tiene previsto iniciar el proyecto para sacar las mercancías portuarias en ferrocarril, acometiendo las obras de la variante sur ferroviaria y poder así abrir el túnel de Serantes, en Santurtzi.

Tiene la palabra el senador Rodríguez Esquerdo.

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, efectivamente, las dos preguntas se centran en la variante sur ferroviaria. Este senador las registró hace un año y catorce días, por lo que supongo que la situación de la variante sur ferroviaria no será la misma que el 25 de enero de 2017. Por tanto, también me siento admirado, como decía el senador Soler hace unos momentos, porque estas preguntas se aborden hoy, insisto, después de un año y catorce días.

La pregunta es, señor Gómez-Pomar, si la variante sur ferroviaria va a permitir avanzar en el corredor atlántico para que los puertos de Bilbao y Algeciras se conecten. Además, también me interesa saber si se va a ejecutar la variante sur ferroviaria y, por lo tanto, se va a poder abrir el túnel de Serantes en Santurtzi. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

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

Señoría, hemos esperado más de un año con el objeto de darle buenas noticias en la respuesta a su pregunta. La variante sur ferroviaria de Bilbao es una infraestructura que conectará el puerto de Bilbao con las redes ferroviarias existentes de diferentes anchos de vía y cuya finalidad es facilitar el tránsito de mercancías del puerto de Bilbao. Además, permitirá poner en valor la obra del túnel de Serantes de forma que las mercancías que accedan al puerto dejen de pasar por Santurce.

Esta actuación permitirá liberar tráfico de mercancías de las líneas de cercanías, aumentando su capacidad para la circulación de trenes de viajeros. También contribuirá a incrementar la competitividad del puerto de Bilbao y a mejorar la calidad de vida de los municipios del entorno. Y en el marco del corredor atlántico europeo, mejorará la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías en relación con otros modos de transporte.

El 15 de marzo de 2017 se suscribió el Protocolo general de actuación entre la Administración General del Estado y la comunidad autónoma del País Vasco para la realización de los proyectos y obras de la variante sur ferroviaria de Bilbao. El 2 de junio el Consejo de Ministros aprobó encomendar la ejecución de la variante sur ferroviaria de Bilbao al Gobierno vasco, cumpliendo así el compromiso contenido en el protocolo. Finalmente, con fecha 12 de julio de 2017 se formalizó el convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Hacienda y Función Pública, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la comunidad autónoma del País Vasco.

El presupuesto para el desarrollo de esta actuación es de 548,7 millones de euros, de los cuales 464 millones se destinan a las dos fases de actuación establecidas en el convenio. La primera fase corresponde al tramo túnel de Serantes-Olabeaga y la segunda fase, al tramo Barakaldo-Basauri. Estas

dos fases serán ejecutadas por el Gobierno vasco y se financiarán, en el marco del concierto económico, entre la Administración General del Estado y la comunidad autónoma del País Vasco por el conocido mecanismo del cupo. Los 84,7 millones restantes se destinan a la superestructura de ambas fases, que será directamente ejecutada por ADIF.

Para la fase 1, túnel de Serantes-Olabeaga, el convenio prevé un importe de 461 millones de euros para la redacción del proyecto constructivo y la ejecución de obras. Se estima que el proyecto constructivo estará listo para el próximo año, 2019. El estudio informativo de esta fase se encuentra actualmente en tramitación. Fue sometido a información pública en 2015, pero los informes desfavorables de los ayuntamientos de Barakaldo y Ortuella han obligado a iniciar nuevamente su redacción, proponiendo nuevos trazados que deberán ser sometidos a los correspondientes trámites sectoriales y ambientales. Esta situación está recogida en el convenio firmado, y el Gobierno vasco es el que ha asumido la redacción de dicho estudio informativo. El inicio de la redacción del proyecto constructivo requiere, con carácter previo, la declaración de impacto ambiental y la aprobación definitiva del estudio informativo, trámites que corresponden al Ministerio de Fomento.

De acuerdo con el convenio, el Gobierno vasco redactará el estudio informativo de la fase 2, tramo Barakaldo-Basauri. Una vez redactado, Fomento, conforme a lo dispuesto en la Ley del sector ferroviario, lo someterá a la tramitación administrativa correspondiente a los efectos de obtención de la DIA y la aprobación formal del estudio informativo. El presupuesto para la redacción del estudio informativo de esta fase asciende a 3,02 millones de euros, y estimamos que estará finalizado para el próximo año.

En definitiva, señoría, a lo largo de este último año se han dado los pasos necesarios para impulsar esta importante infraestructura.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario.  
Es turno ahora para el senador Rodríguez Esquerdo.

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Muchas gracias, señor presidente.

Atónito me siento porque después de un año y catorce días hayan dado ustedes esta respuesta, que, ciertamente, ha leído de manera magnífica. Lo lamentable de esto es que ha pasado un año para que un senador pueda ejercer su derecho de control al Gobierno; y, por tanto, ha habido que esperar un año para oír esta respuesta, bien leída —insisto— y con un verbo fácil.

Señor secretario de Estado, este senador realizó estas preguntas en aquellos momentos porque había muchas cosas en el aire: la variante sur, el túnel de Serantes o la salida de las mercancías del puerto de Bilbao. Es cierto, como usted ha dicho, que desde el pasado mes de marzo hay un acuerdo de inicio para la construcción de la variante sur. Parece que las obras se van a iniciar tal y como usted ha establecido en los plazos; parece que van a estar operativas en cuatro o cinco años; y parece que tendrán dos fases, como usted decía, y que definitivamente van a facilitar el tránsito de mercancías, evitando la convivencia entre mercancías y viajeros por la línea de cercanías que une Muskiz con Bilbao. Sin duda este proyecto tiende a mejorar la competitividad entre el puerto de Bilbao y espero que también la calidad de vida de los municipios del entorno —usted ha citado algunos—, a los que me referiré enseguida. Después de oír sus palabras, es evidente que no hay vuelta atrás en cuanto a los tramos Serantes-Olabeaga y Barakaldo-Basauri y que estos van a ser una realidad. Creo que al puerto de Bilbao ya le tocaba subirse al tren, nunca mejor dicho, y avanzar en el ámbito estratégico de la intermodalidad. Esperamos que esta obra pueda permitir de manera importante avanzar en el corredor atlántico ferroviario y conectar los puertos de Bilbao y Algeciras, como usted decía, así como mejorar la convivencia y el entorno urbano de los municipios por los cuales va a discurrir la variante sur ferroviaria.

Señor secretario de Estado, con esta solución se puede superar la espada de Damocles que durante años hemos tenido los vecinos de la zona, porque el tren de mercancías no puede pasar por la línea Muskiz-Bilbao y afectar tan directamente, por ejemplo, a los municipios de Ortuella o Trápaga, a los que partiría por la mitad. Mi miedo ahora es que con este proyecto se perjudique a otros municipios, como el mío, Barakaldo, ya que, según el proyecto, el tren de mercancías pasaría por encima del valle del Regato, en Barakaldo. De acuerdo con lo usted decía respecto al calendario previsto, lo que ha salido en los medios de comunicación en Euskadi y también lo previsto por el Gobierno vasco, dentro de poco tiempo se tendrá que presentar el estudio informativo que determinará el punto por donde el tren va a cruzar el valle del Regato. Y también en pocos meses —espero— se publicará en el *Boletín Oficial* el nuevo plazo de alegaciones.

No pretendo hablar con desconocimiento en este caso, pero en mi municipio se están dando informaciones sobre un desplazamiento de la línea en Gorostiza hacia el sur del municipio, que afectaría

directamente a viviendas, a la zona de un carrejo de bolos, a otros terrenos, con expropiaciones, al propio polideportivo municipal, el polideportivo municipal de Gorostiza, y al río Castaños. Señor secretario de Estado, solo le pido que tengan cuidado con esto y con cualquier barbaridad medioambiental que se pueda hacer, ya que El Regato es la única zona verde que tiene un municipio industrial como Barakaldo; repito: es la única zona verde que tiene un municipio como Barakaldo. Se puede considerar que esta estructura es estratégica, es verdad, pero tengan cuidado con el impacto visual, con el impacto medioambiental y con el impacto urbanístico y social que pueda tener en el municipio de Barakaldo, no vaya a ser que hagan una barbaridad, que se destroce el único rincón verde, como decía, que tiene el municipio de Barakaldo. Se dice que esta infraestructura va a mejorar sustancialmente la calidad de vida, se dice que esta infraestructura es necesaria y va a permitir la recuperación de algunas zonas urbanas de otros municipios próximos a Barakaldo y que se encuentran ubicados en la margen izquierda de la ría del Nervión, pero, tengan cuidado, no vaya a ser que, además de que la infraestructura sea necesaria y vaya a mejorar la calidad de vida de unos vecinos, perjudique a otros municipios y la calidad de vida de esos vecinos.

Señor secretario de Estado, le pido que actúen con cordura y responsabilidad en el diseño del proyecto. Le pido y le exijo, si me lo permite, que se reúnan con los ayuntamientos afectados, entre ellos, el Ayuntamiento de Barakaldo. Le pido y le exijo que se reúnan con las asociaciones vecinales que llevan la voz de los ciudadanos en esta infraestructura, fundamentalmente con la asociación vecinal de Gorostiza, lugar en el que más se va a ver afectado el municipio de Barakaldo, que me consta se está movilizándose ante la preocupación que está surgiendo con esta infraestructura en el municipio del que yo he sido alcalde durante más de diez años.

Por último, señor secretario de Estado, aprovecho el momento, después de un año y catorce días, para reclamar desde esta Cámara la transferencia de competencias en materia de puertos al Gobierno vasco, ya que la actual Ley de puertos constriñe en demasía —así lo entiendo, y también el Gobierno vasco y el Partido Socialista de Euskadi— la capacidad económica y financiera del puerto de Bilbao.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Es el turno del señor secretario de Estado.

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

Dos cuestiones. Por un lado, le reitero el objetivo y el compromiso firme y claro de impulsar el desarrollo de la variante sur ferroviaria. Y, por otro, insisto en que, de acuerdo con el convenio, el Gobierno vasco va a redactar el estudio informativo de la fase dos del tramo Barakaldo-Basauri. Luego es oportuno que una buena parte de sus peticiones y exigencias, de las que tomo buena nota, se trasladen también al Gobierno vasco, que, como digo, es el que tiene la responsabilidad de la redacción del estudio informativo.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LOS ÚLTIMOS AVANCES EN LAS OBRAS DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA Y LA MESETA A SU PASO POR LAS PROVINCIAS DE ZAMORA Y OURENSE.

(Núm. exp. 681/000857)

AUTOR: LEYTE COELLO, MARÍA DEL CARMEN (GPP)

El señor PRESIDENTE: Señorías, las senadoras Julios y Leyte han solicitado adelantar su turno de preguntas. En el caso de la senadora Julios, solo hay una pregunta antes de la suya. Y en cuanto a la senadora Leyte, es miembro de la Mesa de una comisión que se va a reunir a las once de la mañana. Por tanto, senadora Freixanet, ¿podrían tramitarse primero las preguntas de las senadoras Leyte y Julios? (*Asentimiento*). Perfecto.

Pasamos, pues, a la pregunta de la senadora Leyte, sobre los últimos avances en las obras de la línea de alta velocidad entre la comunidad autónoma de Galicia y la meseta a su paso por las provincias de Zamora y Ourense.

Tiene la palabra su señoría.

La señora LEYTE COELLO: Muchas gracias, presidente.

Agradezco a mis compañeros senadores que me hayan cedido el turno.

Quiero agradecer al secretario de Estado su comparecencia para responder a las preguntas de los senadores de esta Cámara y, en este caso concreto, mi pregunta sobre el AVE gallego. Y créame que lo hago en representación de toda la sociedad orensana y gallega: los empresarios, las pymes, los sectores profesionales, los empleados públicos, políticos y medios de comunicación, porque, como usted sabe, para nuestra tierra es imprescindible la comunicación con la meseta, y no solo para Galicia. Precisamente hace unos días, el alcalde de Oporto, en una entrevista con un importante periódico gallego comentaba que para Oporto y la región norte de Portugal, la más industrializada de Portugal, nuestro AVE, tanto desde Vigo como desde Ourense, es fundamental para la eurorregión dada la proximidad. De hecho, ya están usando el tren que ahora está funcionando, el alvia.

Como usted sabe, las autovías de conexión de Galicia con la meseta supusieron un antes y un después, y debemos al presidente Fraga y a dos gobiernos del Estado —primero, un Gobierno socialista, y después, del Partido Popular— esta magnífica obra, que llevó a colocar a Galicia, aunque ya a finales, en el siglo XX.

En estos momentos, 2018, el siglo XXI ha cumplido su mayoría de edad, y creo que es hora de que disfrutemos de un AVE que llevamos anhelando muchos años y que servirá de cohesión territorial y social con el resto de España. Por ello, en 2012 el Gobierno de Mariano Rajoy se comprometió con esta infraestructura, que acumulaba múltiples promesas y retrasos, pero pocos hechos; y lo hizo como lo hacen los políticos comprometidos: con la financiación en los presupuestos generales del Estado, a pesar de que había terminado la época de vacas gordas —perdóneme la expresión— y estábamos atravesando la peor crisis económica desde la democracia. El retraso que también acumula en estos momentos se debe al parón por estar el Gobierno en funciones durante todo un año, lo que supuso un retraso en toda la obra pública española y también, por supuesto, en el AVE gallego.

El compromiso del Ministerio de Fomento ha sido firme durante estos años, tanto con la ministra Ana Pastor, como con el ministro Iñigo de la Serna, quien hace aproximadamente un mes, en Santiago de Compostela, en una reunión con el presidente de Galicia, Alberto Núñez Feijóo, puso de manifiesto que, solventados los problemas, y a pesar de la gran complejidad técnica de las obras, todos los tramos del AVE están a pleno rendimiento. También garantizó que cumplirá con los gallegos en los plazos establecidos y que se continuará trabajando en el tramo de la línea Ourense-Vigo por Cerdedo, sin olvidar que también está en estudio la conexión con Lugo y Ferrol.

Posteriormente, en el mes de enero, ADIF garantizaba una inversión final de 4029 millones de euros para que la obra esté lista en diciembre de 2019, incluyendo la variante de Ourense y la estación intermodal.

Agradezco este compromiso de inversión con Ourense y Galicia, y me gustaría, señor secretario de Estado, que nos explicase con detalle cómo están las obras y los plazos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el secretario de Estado.

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

Como bien señala su señoría, el AVE a Galicia es un proyecto absolutamente prioritario para el Gobierno, como lo demuestra el gran esfuerzo inversor que hemos venido realizando en los últimos años y que mantenemos este compromiso firme y claro.

Se ha ejecutado obra por un importe de cerca de 3373 millones de euros, a 31 de diciembre de 2017, sobre un presupuesto total de 4395 millones de euros, lo que supone un grado de ejecución a fin del año anterior del 76,75 %. Y el tramo Olmedo-Zamora se puso en servicio en diciembre de 2015. Así Zamora quedó conectada ya a la red de alta velocidad, consiguiendo ahorros de tiempos de unos treinta minutos en la conexión de Galicia y Zamora con Madrid. Por otro lado, está previsto que el tramo Zamora y Pedralba de la Pradería se concluya a finales de 2018, comenzando la fase de pruebas. La entrada en servicio de este tramo permitirá disminuir los tiempos de viaje en casi treinta y cinco minutos adicionales. Entre Pedralba de la Pradería y Taboadela se encuentran los tramos de mayor complejidad técnica debido a la orografía y a la necesidad de construir numerosos túneles y viaductos. En cualquier caso, se trabaja con la previsión de que el inicio de la circulación en pruebas sea a finales de 2019. Por último, entre Taboadela y Ourense, sin menoscabo del compromiso de ejecución de la variante, acometeremos las actuaciones necesarias para que la alta velocidad pueda llegar a Galicia en el mismo periodo que en el tramo anterior. Con todo esto, cuando la línea esté operativa en su totalidad, se podrá viajar de Ourense a Madrid en algo más de dos horas.

Quiero destacar el gran esfuerzo que seguimos haciendo para mantener estos compromisos y completar las obras en las fechas previstas. Entre Zamora y Pedralba de la Pradería las obras de plataforma se encuentran finalizadas, a excepción de los tramos Zamora-La Hiniesta y Cernadilla-Pedralba. También se ha completado, y ya está en servicio, el cambiador de ancho en Zamora, y la obra del cambiador de ancho de Pedralba ha comenzado en el mes de junio de 2017. Asimismo, ha comenzado la construcción de la base de montaje de vía en La Hiniesta, y tras su finalización comenzará el montaje de vía.

En tramos de plataforma ya finalizados se han iniciado los trabajos de catenaria y energía. Se está adaptando la redacción del proyecto de instalaciones de seguridad. Y el proyecto de telecomunicaciones G SM-R, el de telecomunicaciones fijas y el de afecciones a la señalización de red convencional están en ejecución. Finalmente, las instalaciones de protección civil están adjudicadas, y se están iniciando los trabajos en los falsos túneles y ecoductos del tramo.

Entre Pedralba de la Pradería y Taboadela han finalizado las obras de plataforma de cinco tramos, y los restantes subtramos se encuentran en obras, salvo el acondicionamiento del túnel de Padornelo, vía izquierda, que se licitará cuando entre en servicio la línea de alta velocidad, al estar actualmente en servicio para la línea convencional. Están en redacción los proyectos de las bases de montaje de vía de A Mezquita y Miamán y los montajes de vía entre Pedralba-Campobecerros y Campobecerros-Taboadela. También están en redacción el proyecto de catenaria, el de protección civil y el de centros de autotransformación y telemando. Y se encuentran en fase de tramitación ambiental la línea de alta tensión Conso-Las Portas y la subestación de Las Portas. Finalmente, está en fase inicial la redacción del proyecto de instalaciones de seguridad y comunicaciones, y redactándose los correspondientes a instalaciones de protección civil.

Y entre Taboadela-Ourense, para la finalización de las obras hasta Ourense en 2019, se va a aprovechar el corredor actual desde Taboadela. Las actuaciones para acondicionar dicho tramo se encuentran en proceso de licitación de obra o en redacción de proyecto.

En definitiva, señoría, seguimos impulsando este proyecto, absolutamente prioritario para el Gobierno de España, porque es imprescindible para mejorar la competitividad de Galicia, vertebrar el territorio y mejorar la calidad de vida de los gallegos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Turno para la senadora Carmen Leyte.

La señora LEYTE COELLO: Señor secretario de Estado, muchísimas gracias por la explicación pormenorizada de las obras, que aclara la situación actual y nos da la esperanza de que, efectivamente, los gallegos podamos transitar por las vías del AVE, si no en diciembre de 2019, sí a principios de 2020.

Como usted bien sabe y ha dicho, el AVE es fundamental para Galicia y en realidad para toda la eurorregión norte de Portugal.

Le agradezco mucho que haya respondido a mi pregunta, y le pido que se hagan todos los esfuerzos necesarios para que esos plazos se cumplan.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el secretario de Estado.

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

Muchas gracias, señoría. Espero haberle dado un informe detallado del grado de ejecución de estas obras. Y con motivo de esta comparecencia para responder a estas preguntas, le reitero una vez más el compromiso del Gobierno con el AVE a Galicia.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LA SITUACIÓN EN QUE SE ENCUENTRAN LAS NEGOCIACIONES DEL NUEVO CONVENIO DE CARRETERAS ENTRE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS Y EL ESTADO. (Núm. exp. 681/000695)

AUTORES: JULIOS REYES, MARÍA DEL MAR DEL PINO (GPN) Y RODRÍGUEZ CEJAS, PABLO (GPN)

- PREGUNTA SOBRE LA SITUACIÓN DE LA NEGOCIACIÓN DEL NUEVO CONVENIO DE CARRETERAS CON LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS.  
(Núm. exp. 681/001203)  
AUTOR: JULIOS REYES, MARÍA DEL MAR DEL PINO (GPN)

El señor PRESIDENTE: Podemos pasar ahora a la pregunta de doña María Freixanet Mateo y después, a las de la senadora Julios, según el orden del día, o empezar por las de la señora Julios.  
¿Le importa, senadora Freixanet?

La señora FREIXANET MATEO: No hay problema, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Pasamos, pues, a las dos preguntas agrupadas de la senadora doña María del Mar del Pino Julios Reyes, la primera, sobre la situación en que se encuentran las negociaciones del nuevo convenio de carreteras entre la comunidad autónoma de Canarias y el Estado, y la segunda, sobre la situación de la negociación del nuevo convenio de carreteras con la Comunidad Autónoma de Canarias.

Tiene la palabra la senadora Julios.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.

Efectivamente, hemos agrupado estas dos preguntas, que son prácticamente la misma, con la diferencia de que la primera se formuló en abril de 2017 y la segunda, en septiembre de 2017. Y, a pesar de que en diciembre de 2017 formulamos al ministro una pregunta similar en uno de los últimos Plenos del mes, lamentablemente tenemos que volver a preguntarle por el nuevo convenio de carreteras con Canarias.

Señoría, somos conscientes de que el Gobierno de España, en uno de los últimos Consejos de Ministros de diciembre, firmó *in extremis* una adenda al convenio que finalizaba precisamente en diciembre de 2017 para no paralizar las obras que estaban en ejecución. Y se adquirió el compromiso de firmar el nuevo convenio. Pero ese nuevo convenio no se ha firmado; por tanto, volvemos a reiterar la pregunta en esta comisión.

Con ello me hago eco de una cada vez más importante preocupación, expresada unánime y públicamente por amplios sectores sociales y económicos de las islas. Y qué decir de las múltiples reuniones entre el consejero de Obras Públicas del Gobierno de Canarias y su ministerio y el Ministerio de Hacienda, y del presidente Fernando Clavijo y el presidente Rajoy, entre otras cosas, a cuenta de la situación de este convenio. Ayer mismo hubo un importante debate en el Parlamento de Canarias donde todas las fuerzas políticas preguntaron al Gobierno de Canarias por qué no se firma ese convenio, que, como sabe, se lleva negociando desde hace muchos meses entre ambos gobiernos.

Esto es importante, señoría, porque la sociedad canaria tiene derecho a saber qué es lo que está pasando, por qué no se firma el convenio y se cumplen los compromisos adquiridos por el Gobierno de España —compromisos políticos y compromisos legales— para tener un nuevo convenio de carreteras en Canarias. Queremos conocer cuáles son las dificultades, bien de su ministerio, bien del Ministerio de Hacienda, para saber claramente dónde está el impedimento para no dar respuesta a la firma de un nuevo convenio de carreteras en Canarias.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Turno para el señor secretario de Estado.

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

Señoría, como no puede ser de otra manera, el Gobierno tiene un firme compromiso con Canarias, y de forma muy particular con la mejora de su red de carreteras. Compartimos el objetivo de dotar al archipiélago de una red viaria que impulse la intermodalidad y la conexión entre los diferentes modos de transporte y preste a todos los ciudadanos un servicio público de calidad.

Hasta la fecha, con cargo al convenio que el Ministerio de Fomento suscribió con el Gobierno de Canarias en 2006, se ha abonado un total de 1569,8 millones de euros. De la anualidad comprometida para los Presupuestos Generales del Estado para 2017, que ascendía a 219 millones de euros, 118 millones se pagaron en 2017 y 101 millones se pagarán en 2018, de acuerdo con lo establecido en la adenda al convenio, a la que su señoría ha hecho referencia.

Por otra parte, en el año 2017 se han pagado 4 millones de euros al Cabildo Insular de La Palma para continuar la mejora de la carretera del acceso al Instituto de Astrofísica de Canarias. Además, en 2017 el Ministerio de Fomento comienza un nuevo acuerdo de colaboración con el Gobierno de Las Palmas de Gran Canaria para desarrollar un sistema de autobús de tránsito rápido, la metrogua, para el que en 2017 se han pagado 5 millones de euros. Esto ha permitido que en los últimos cinco años se hayan finalizado y puesto en servicio importantes actuaciones para vertebrar el territorio insular, permitiendo un desarrollo sin precedentes de la red viaria en el archipiélago.

Dado que el periodo de vigencia del actual convenio con el Gobierno de Canarias concluía, efectivamente, en diciembre del año 2017, se ha considerado conveniente prorrogar el actual convenio a efectos de realizar la liquidación de este, sin perjuicio de las medidas que puedan adoptarse en el futuro para instrumentar la colaboración entre ambas administraciones en materia de carreteras. Así, el 29 de diciembre de 2017 el Consejo de Ministros aprobó la adenda al Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y la comunidad autónoma de Canarias en materia de carreteras, actualmente vigente, que establece una prórroga de catorce meses.

Sabemos la importancia que tiene dar continuidad a estas inversiones. Por tanto, con el fin de que puedan realizarse nuevas actuaciones en materia de carreteras, con los Presupuestos Generales para 2017 prorrogados, estamos trabajando en el texto de un nuevo convenio, en coordinación con el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Hacienda.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor secretario de Estado.  
Turno para la senadora Julios.

La señora JULIOS REYES: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, muchas gracias por su información. Lo que ha ocurrido ya lo sabemos. La pregunta es para cuándo el nuevo convenio. La solicitud que le trasladamos es que queremos cerrar ya el nuevo convenio. El Ministerio de Fomento y el Ministerio de Hacienda tienen la información desde hace ya mucho tiempo. Toda la información que se ha requerido al Gobierno de Canarias fue trasladada por la Consejería de Obras Públicas en su momento. El convenio se lleva negociando desde hace más de seis meses, e incluso ha habido compromisos públicos y ruedas de prensa conjuntas del ministro y el presidente del Gobierno de Canarias anunciando la inminente firma del nuevo convenio. Pero estamos a febrero de 2018 y eso no se ha producido.

Y, señoría, insisto en que el compromiso no solo es político, sino también legal. Es político, porque el señor Rajoy adquirió ese compromiso en el acuerdo de investidura con los nacionalistas canarios, con Coalición Canaria. Lo adquirió en la firma de la agenda canaria. Y lo han adquirido su ministerio, su ministro y el ministro de Hacienda en múltiples reuniones bilaterales con el Gobierno de Canarias. En este sentido, la adenda se firmó a finales de 2017 para no parar las obras en ejecución por no haberse firmado el nuevo convenio, y establece que en enero de 2018 se negocie el nuevo convenio de carreteras de Canarias. Y es que, como usted sabe, de otra forma no podremos dar respuesta a las obras nuevas ni adquirir compromisos para sacar nuevas licitaciones. La adenda firmada establece también que el Anejo III del anterior convenio pase a ser negociado en el nuevo, puesto que se trata de obras que no se han podido concursar. Si no hay nuevo convenio no habrá nuevos concursos para nuevas obras.

Por eso, señoría, vuelvo a insistir, por un lado, están las obligaciones políticas que se han adquirido, y, por otro, el anterior convenio tenía una duración de doce años, porque ese fue el plazo que se acordó. El argumento de que tenemos unos presupuestos prorrogados no es legalmente válido porque un convenio a doce años, como el anterior, o cualquier convenio que ejecute obras de envergadura, como usted sabe, requiere que se saque a concurso con carácter plurianual, porque el presupuesto a un año no es la única forma que nos da garantía legal; si es a cinco, seis, siete o doce años también nos la da, como el anterior convenio firmado; un convenio que se firmó sin conocerse los presupuestos ni los gobiernos que iba a haber en los futuros doce próximos años, pero lo cierto es que hace falta la garantía jurídica de un Gobierno de España que se comprometa con un convenio plurianual.

Por eso, decimos que es necesario si pensamos en los acuerdos políticos, pero también lo es desde un punto de vista legal. Y lo es porque, al igual que el anterior convenio, podría firmarse sobre la base de las obligaciones del Estado que están recogidas en una ley, en la Ley de régimen económico y fiscal de Canarias, tanto en la de 1991, en sus artículos 95 y 96, como en la nueva ley, la Ley del REF de 1994, que recoge las últimas modificaciones en su artículo 12. Como el REF está vigente, estos artículos también

lo están y obligan a los gobiernos de España a que inviertan en infraestructuras en Canarias la misma media que en el resto de las comunidades autónomas. Si no se firma el convenio, las inversiones caen en Canarias y no se cumple el REF.

No voy a pedirles más que someramente que recuerden la oposición que tuvo que realizar Coalición Canarias y que hubo rechazo de gran parte de la sociedad canaria a los anteriores gobiernos del Partido Popular, que, en la práctica, dejaron de financiar las obras comprometidas en el convenio que se había firmado. Los recortes, y usted lo sabe, afectaron a obras adjudicadas que estaban en ejecución y con importantes compromisos de pago, a los cuales tuvo que hacer frente en solitario el Gobierno de Canarias. No voy a recordar tampoco las nefastas declaraciones de altos cargos de anteriores gobiernos del PP o, incluso, de dirigentes del PP en Canarias que justificaban este incumplimiento diciendo que el Estado no tenía compromisos con las carreteras en Canarias pues no eran de interés general del Estado, ya que, obviamente, Canarias no se puede comunicar por carretera con ninguna otra comunidad autónoma. No lo voy a recordar, pues sé que ni usted ni su ministro ni su gobierno comparten dichos argumentos. Sé que son conscientes de que el REF es de obligado cumplimiento y de que también lo es invertir en Canarias en la misma media que se invierte en el resto de las comunidades españolas, donde se siguen produciendo inversiones importantes o cuantiosas, aunque no se hayan aprobado los presupuestos de 2018, en carreteras, en AVE, en puertos y aeropuertos, pues queremos que en Canarias también las haya, y para eso hace falta el convenio. Sé que usted es consciente de que estas infraestructuras son necesarias para que Canarias siga cohesionándose y mejorando en movilidad y seguridad, porque solo así podríamos avanzar en movilidad y en cohesión social, territorial y económica, porque a todo ello también tenemos derecho los ciudadanos de Canarias. Y sé que es consciente de que la reciente sentencia del Tribunal Supremo dio la razón a Canarias y obliga —por eso digo que además de ser obligaciones políticas son legales— al Estado a pagar a las islas por el incumplimiento de ese convenio que en el año 2012 se cifró en un recorte de 138 millones de euros, porque el Tribunal Supremo dice que lo que se firma en un convenio ha de cumplirse.

En fin, señoría, son muchos los argumentos y numerosas las reuniones que han mantenido ambos gobiernos, y queremos saber qué problemas hay para que no se cierre el convenio y si esos problemas los tiene el Ministerio de Fomento o el de Hacienda. Queremos saber si existe ya comunicación oficial del Ministerio de Fomento con el de Hacienda para que se dé el visto bueno al último documento en el que han trabajado el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Fomento.

¿Se ha solicitado oficialmente ya al Ministerio de Hacienda la comunicación para que pueda ir próximamente al Consejo de Gobierno y luego proceder a la firma? Eso es lo que queremos saber y, por eso, hacemos la pregunta.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Julios.

Para responder, tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Señoría, durante los últimos meses, la principal preocupación de los Gobiernos de Canarias y de España ha sido dar una solución a la problemática que se creaba al término del largo convenio que estaba en vigor. El convenio terminaba en diciembre de 2017 y había que buscar la manera de que hubiese continuidad. Como este asunto fue expuesto por el presidente del Gobierno de Canarias al ministro, celebramos reuniones con el consejero y, al final, alcanzamos un acuerdo para que el Consejo de Ministros aprobase la adenda del convenio que establece una prórroga de 14 meses. En estas reuniones hablamos de que a lo largo del mes de enero tendría que negociarse el nuevo convenio y en eso estamos. El 23 de enero pasado mantuve una reunión con el consejero y con el equipo de la consejería en la que se nos dio traslado de un primer borrador que estamos estudiando para que haya un nuevo convenio en el marco —y esto no se puede olvidar— de un presupuesto prorrogado, por lo que no hay ni enfoque nuevo ni nuevos créditos, pero en esto estamos trabajando. El punto en el que nos encontramos es de tránsito —esto es lo que le puedo decir a su señoría—, porque, en tanto cambian las cosas, hemos sido capaces de resolver la situación pactando una adenda.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS QUE PIENSA IMPLEMENTAR EL GOBIERNO PARA IMPULSAR EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR TREN.

(Núm. exp. 681/000324)

AUTORES: FREIXANET MATEO, MARIA (GPPOD) Y GARRIDO GUTIÉRREZ, MARÍA PILAR (GPPOD)

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente pregunta, de la senadora doña María Freixanet Mateo, en representación del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, sobre las medidas que piensa implementar el Gobierno para impulsar el transporte de mercancías por tren.

Tiene la palabra la senadora.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, presidente.

Para nosotros, la apuesta por el ferrocarril y el transporte de mercancías es fundamental para elevar la competitividad del sector, pues mejoraría la eficiencia española como plataforma logística; y también lo es para rebajar el número de camiones en las carreteras, por su peligrosidad, para reducir el consumo de gasolina y las emisiones de dióxido de carbono, y como generador de empleo, a lo que luego me referiré porque quiero centrarme en el aspecto medioambiental.

Según la Agencia Europea de Medioambiente, las emisiones de CO<sub>2</sub> de transporte ferroviario son 3,5 veces inferiores por tonelada/kilómetro a las del transporte por carretera. Los análisis estadísticos muestran que el uso del ferrocarril en España es escasísimo, con una cuota modal de transporte de mercancías por ferrocarril 12 puntos inferior a la de la media europea, según datos de su propio ministerio. España es el tercer país de la Unión Europea que más toneladas por kilómetro desplaza por carretera. Entendemos que somos líderes en esa enorme ineficiencia que tiene graves consecuencias para el bienestar social y ambiental. *(La señora vicepresidenta, Fernández Muñoz, ocupa la Presidencia).*

Por ello, le pregunto hoy qué está haciendo su Gobierno, su ministerio, para dar un impulso al transporte de mercancías por tren, qué ha hecho hasta ahora su Gobierno y qué se está ejecutando actualmente de ese plan que sé que hay anunciado. Para nosotros, la descarbonización del transporte es una apuesta estratégica, tanto desde el punto de vista ambiental y territorial como industrial.

Gracias.

La señora VICEPRESIDENTA (Fernández Muñoz): Muchas gracias, senadora.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

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

Señoría, en primer lugar, quiero decirle que compartimos plenamente el análisis que ha hecho sobre las bondades que tiene el ferrocarril frente a la carretera. En España, el sector del transporte de mercancías tiene, como bien dice su señoría, un carácter estratégico y su evolución incide de forma relevante en la economía nacional, porque contribuye al desarrollo de otros sectores económicos de gran importancia y mejora la competitividad del país en un escenario de globalización creciente.

Las condiciones de España para convertirse en un nodo logístico europeo de primer nivel son evidentes; su ubicación y su plataforma portuaria son ventajas competitivas claves en la estrategia logística del país.

En el Libro blanco del transporte de 2011 se establecen los objetivos a alcanzar en el futuro sistema de transportes en la Unión Europea y uno de los objetivos marcados es la intención de transferir al modo ferroviario el 30 % del transporte de mercancías por carreteras de aquí a 2030, una transferencia que en 2050 debería alcanzar el 50 % con la creación de corredores eficientes y ecológicos. Por todo ello, el ministerio analiza medidas de impulso del transporte de mercancías por ferrocarril que nos permitan aumentar la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril en España, que, según datos de 2015, es de un 5 %, mientras que la media de la Unión Europea lo fue del 17,3 %. Con esta perspectiva, el Ministerio de Fomento presentó, el 14 de diciembre del pasado año, el Plan de impulso del transporte de mercancías por ferrocarril 2017-2023, que recoge una serie de medidas orientadas a impulsar este modo de transporte. Estas medidas pasan, en primer lugar, por la mejora de la eficiencia del operador público, a lo que responde el Plan de gestión 2017-2019, que Renfe Mercancías puso en marcha en enero de 2017 para lograr el saneamiento general de la sociedad y la consecución de una rentabilidad consolidada que le aporte estabilidad y continuidad. El objetivo final es incrementar la eficiencia, la calidad del servicio y la penetración del modo ferroviario en el transporte de mercancías. Entre las actuaciones previstas destacan, en primer lugar, el rediseño de su actividad comercial, el impulso de los tráficos internacionales, la identificación y gestión de los excedentes de material o la adecuación de la plantilla a las necesidades reales del negocio.

En segundo término, la búsqueda de un socio estratégico; y, en tercer lugar, la adquisición de nuevas locomotoras. De acuerdo con las previsiones realizadas, el número de nuevas locomotoras que el operador público necesitaría se sitúa entre 30 y 45, de las que 15 serían de tecnología híbrida. La adquisición de estos vehículos, cuya licitación se iniciará en 2018, puede suponer una inversión superior a los 100 millones de euros.

Para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril, el Gobierno implantará, además, medidas de apoyo a la operación ferroviaria, en coherencia con la normativa comunitaria y las prácticas que se realizan de forma similar en otros países de la Unión Europea. Este plan de ayudas podrá ser de hasta 25 millones de euros al año durante un periodo de cinco años. Si bien, antes de implantar estas ayudas, es necesario que la Comisión Europea las autorice y las considere compatibles con la normativa de ayudas de Estado. Actualmente estamos trabajando en esta fase. El importe de dichas ayudas podrá ser de hasta el 50 % de los costes externos evitados por el ferrocarril de mercancías con un límite del 30 % de los costes totales del sistema.

También se está apoyando el desarrollo de las autopistas ferroviarias. Ya hemos iniciado el proceso de implantación de estas autopistas ferroviarias en España, que se desarrollará en varias fases y a las que me referiré en detalle en otra pregunta que se ha formulado para ser contestada en esta sesión. Estas medidas complementan las actuaciones en materia de infraestructuras ferroviarias que ya se están ejecutando. Así, es clara la apuesta de este Gobierno por los Corredores europeos Mediterráneo y Atlántico, que jugarán un papel fundamental en el transporte internacional de mercancías. Además, se trabaja en la mejora de la red convencional, en la que en 2017 se ha invertido un 40 % más que en 2016 y se espera mejorar esta cifra en 2018. Como sabe su señoría, esta red está orientada, en gran medida, al transporte de mercancías e incluye actuaciones tan relevantes como las planteadas para la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza del Corredor Cantábrico-Mediterráneo.

Asimismo, quiero destacar el Plan de inversiones de accesibilidad portuaria, aprobado para el periodo 2017-2021, con un volumen de inversión de 1418 millones y una oportunidad para la mejora de la movilidad de las mercancías en España. La inversión en accesos viarios y ferroviarios en los puertos para la mejora de su conectividad con otros modos es determinante para incrementar la cuota modal del ferrocarril. *(El señor presidente ocupa la Presidencia)*. La estrategia del Ministerio de Fomento pasa por aumentar la inversión pública en infraestructuras de accesibilidad viaria y ferroviaria, así como en la mejora de las redes generales de transporte de mercancías y de las interiores de los puertos. Puertos del Estado y las autoridades portuarias se encuentran en disposición de contribuir al desarrollo de los accesos terrestres, viarios y ferroviarios, fuera de las zonas de servicio portuario.

Por último, quiero destacar que el fomento de la intermodalidad permitirá, sin duda, el aprovechamiento de sinergias derivadas de la coordinación y cooperación entre modos y la mejora de la eficiencia global del sistema de transporte de mercancías.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

Turno para la senadora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Hay una parte de lo que me ha comentado que es el texto de una nota de prensa del ministerio que yo ya he leído; es decir, la parte de los futuribles, los debería y los objetivos ya la conozco. Voy a intentar reformular la pregunta para ver si concretamos. Me interesa el punto de partida; si comparte el análisis y las bondades, ¿por qué está tan olvidado? ¿Porque es el hermano pobre, no? El desmantelamiento, año tras año y época tras época, de la red ferroviaria convencional, en general, y de transportes de mercancías en particular, ha hecho que, prácticamente, todo se mueva en camión. Los sucesivos gobiernos, tanto populares como socialistas, han primado la inversión en el tren exclusivo de altas prestaciones, el AVE, que tanto les gusta, en detrimento de la red de ferrocarriles convencional. Pero cómo duele ver cuánto perjudica el abandono de Cercanías, olvidando por completo el de mercancías, que es por el que le pregunto hoy.

Vayamos por partes. El corredor mediterráneo lo tienen a medio hacer; lo hacen a tramos sueltos y con inversiones discontinuas, por lo que avanza lentamente. Entendemos que la prioridad debe ser clara en ese sentido y que no se puede retrasar más la puesta en marcha del corredor litoral. No priorizar esa inversión supone un freno, un desincentivo para el funcionamiento a pleno rendimiento del puerto de Algeciras, que debería ser estratégico y que está relegado a un segundo plano porque no tiene una salida digna para tal nombre. Así sucede en toda la línea de costa de Valencia, Tarragona y Barcelona. Quisiera preguntarle, de

manera concreta, secretario de Estado: ¿cómo y cuándo van a solucionar el paso por Tarragona? Ahí existen problemas de trazado, como su paso por el núcleo de Tarragona, que supone que las mercancías pasen por la línea más frecuentada de España, casi la única rentable, como es Tarragona-ciudad de Barcelona, mientras que al tren de pasajeros se le expulsa del centro de la ciudad. Además de por ese paso, le pregunto por el túnel pasante en Valencia y por algo fundamental como es el enlace con el puerto de Algeciras, que lleva décadas de retraso.

Mercancías por ferrocarril debería estar ya funcionando con una infraestructura decente para cubrir la línea litoral y para permitir el desarrollo del arco mediterráneo. Porque la apuesta por el transporte de mercancías en tren no se puede limitar, exclusivamente, al transporte internacional y, por eso, el nacional, de manera especial en la media y larga distancia, es clave porque su rentabilidad social, económica y ambiental es incluso mayor. Por eso, quisiera saber qué actuaciones concretas dirigen a esa media y larga distancia.

Por otro lado, quisiera dar valor al elemento de sostenibilidad y saber cómo lo ve usted. Tal como nosotros lo vemos, toda política de transporte debería partir de la realidad innegable de que el transporte no solo es el sector de nuestra economía en el que más rápido han crecido las emisiones de gases de efecto invernadero, sino que, actualmente, es el sector de mayor contribución al cambio climático. El sector transporte representa el 25 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España y casi el 40 % de las emisiones que provienen de los sectores difusos. Por modos de transporte, la carretera representa casi el 95 % de las emisiones, mientras que la contribución de otros es mucho más minoritaria. Por eso, le pregunto hoy por ese papel del ferrocarril. No veo la importancia que le da usted a la parte de sostenibilidad medioambiental del tema.

Quisiera saber si usted cree que el transporte de mercancías por ferrocarril pudiera ser un motor para la generación de empleo porque nosotros sí vemos en él una oportunidad. Hay un informe de listas, de Comisiones Obreras, que expone que una apuesta decidida por el ferrocarril en el transporte de mercancías podría generar más de 30 000 empleos, entre directos e indirectos, en el horizonte de 2020. Si ese es un factor absolutamente relevante, quisiera saber si van a invertir en el sector como motor de empleo o no atendiendo a una lógica expansiva y keynesiana de generación de bienestar.

Y, por último, hablemos de su modelo. La política de Fomento ha sido durante los últimos 20 años muy desacertada y nos ha llevado a la insostenibilidad territorial, ambiental, social y económica. El carácter especulativo y ruinoso de muchas inversiones se ve tristemente retratado, por ejemplo, en los aeropuertos fantasmas, en los kilómetros de autovías infrutilizadas o, de forma muy significativa, en el rescate de autopistas de peaje. En los documentos de planificación, que ha ido presentando el Ministerio de Fomento, no ha habido nunca plasmada una política de transporte y de movilidad seria y digna de ese nombre; lo que ha habido es un listado de obra pública a ejecutar, muchas veces de dudosa rentabilidad económica y social, pero de indudable valor y beneficio económico para las adjudicatarias.

Nuestro grupo entiende que es imprescindible girar el eje y abordar la política de transporte pensando en la movilidad de las personas y mercancías y no en hacer grandes infraestructuras, que es un modelo ruinoso que no genera bienestar cotidiano. Quisiera saber desde qué óptica mira usted la inversión de su ministerio, pues propuestas para relanzar el ferrocarril, para sacarlo de esa marginación y olvido hay muchas y diversas y hay que priorizar las que sean eficientes, las que se centren en una mayor gestión del sistema, pensando siempre en la movilidad y no en el cemento.

Le pregunto, resumiendo, por su enfoque sobre la materia, por la relevancia que le dan al elemento de sostenibilidad y al de creación de empleo, por el corredor mediterráneo a su paso por Tarragona y Valencia, por el enlace principal y fundamental con Algeciras y por la inversión en transporte de mercancías en media y en larga distancia. Le agradecería mucho que me contestara a estas preguntas o a lo que pueda de ellas. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Turno para el secretario de Estado.

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

Señoría, yo estaré encantado de comparecer en cualquier ocasión para hablar del corredor mediterráneo o del tramo de Tarragona o Castellbisbal o San Vicente de Calders o cualquiera de los tramos del corredor.

Con carácter global le diré que no se trata solo de medidas sino de planes. Le he hablado del Plan de impulso del transporte de mercancías por ferrocarril 2017-2023, del Plan de gestión de Renfe 2017-2019 y

del Plan de accesibilidad portuario, que son planes y actuaciones para potenciar el transporte de mercancías. Hemos dado copiosa información de las inversiones que se llevan a cabo en el corredor mediterráneo, de los miles de millones que se han invertido hasta la fecha y de que la prioridad del corredor mediterráneo es básicamente el transporte de mercancías en ancho internacional.

El compromiso con el ferrocarril y con una economía sostenible lo ponen también de manifiesto los planes de electrificación que tiene ADIF. Más de un 80 % de la red ferroviaria española está electrificada y se siguen electrificando tramos para no solo priorizar el transporte ferroviario frente al de carretera, sino para que las vías sean electrificadas y no se tenga que utilizar el diésel. Y tampoco podemos olvidar, si hablamos de creación de empleo, del empleo que da el transporte por carretera y de los miles de autónomos y de personas que se dedican a trabajar en empresas en el sector de la carretera. Por lo tanto, el empleo es bueno en cualquiera de los sectores que legítimamente tienen derecho a actuar en esta economía.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LOS AVANCES QUE SE HAN PRODUCIDO ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA PARA EL DESARROLLO DE LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS.

(Núm. exp. 681/001264)

AUTOR: ROMERO SANTOLARIA, ANTONIO IGNACIO (GPP)

El señor PRESIDENTE: La senadora Elvira García Díaz tiene cuatro preguntas agrupadas y una individual. Pero, como no está presente en la sala, si les parece bien a los miembros de la comisión, las dejamos para el final, después de que sea contestada la última pregunta. Si en ese momento está, le damos la palabra; y si no, decaen. (*Asentimiento*).

Seguimos entonces con la pregunta individual de don Antonio Ignacio Romero Santolaria, del Grupo Parlamentario Popular, sobre los avances que se han producido entre España y Francia para el desarrollo de las autopistas ferroviarias.

Tiene la palabra el senador Romero Santolaria.

El señor ROMERO SANTOLARIA: Muchas gracias, señor presidente.

Quiero saludar al señor secretario de Estado y agradecerle de nuevo su presencia aquí para contestar a las preguntas que le planteamos los senadores, ya que en el plazo de dos meses ha venido en dos ocasiones, desde el pasado 14 de diciembre, y se lo agradecemos.

Mi pregunta se refiere a las autopistas ferroviarias, porque me gustaría, dada la visión sesgada y tergiversadora que algunos aportan aquí de las actuaciones que realiza el ministerio, volver a la realidad. El pasado 4 de septiembre de 2017 el ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna, mantuvo un encuentro con la ministra de Transportes francesa en el que se repasaron los principales asuntos que competen a ambos países en materia de infraestructuras y transportes. Y yo calificaría de muy positiva la apuesta por el tráfico de mercancías por ferrocarril realizada por este Gobierno, por lo que podríamos decir que las autopistas ferroviarias son y representan un paso fundamental. Tras la creación, como usted bien conocerá, de un grupo de trabajo hace más de dos años, se convocó una manifestación de interés para conocer distintos parámetros y evaluar las necesidades. En ese mismo encuentro, permítame que también haga referencia a ello, se abordó la conexión Canfranc-Pau, que recientemente ha recibido un importante impulso de la Unión Europea con el otorgamiento de 14 millones de euros de inversión para la realización de todos los estudios para la reapertura de la línea. Hay que destacar también la partida de 70 millones de euros que el ministerio va a destinar al tramo ferroviario Huesca-Canfranc para la mejora y renovación de la vía, cuestión que entenderá que como oscense me satisface. Esto demuestra muy a las claras que, además de las conexiones que suponen los corredores atlántico y mediterráneo, este Gobierno sigue apostando y trabajando por la reapertura del Canfranc, cuestión muy importante. También es importante que siga estando en la agenda ministerial la travesía central del Pirineo, porque se trata de favorecer al máximo la conectividad transfronteriza de España en su conjunto y de resaltar la inclusión de Zaragoza en ese eje, en ese corredor atlántico.

Por eso le pregunto, literalmente, ¿qué avances se han producido entre España y Francia para el desarrollo de las autopistas ferroviarias?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Turno para el secretario de Estado, tiene la palabra.

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

Señoría, efectivamente, y con carácter previo a la contestación de la pregunta que formula, le reitero que este Gobierno sigue teniendo muy presente el corredor central y, por lo tanto, todos los trabajos que se desarrollan en ese corredor ferroviario.

Las autopistas ferroviarias son servicios de transporte ferroviario de mercancías sobre las líneas de la red ferroviaria que transportan tráileres de carretera o semirremolques utilizando vagones especializados, son servicios complementarios con el transporte de mercancías por carretera en la medida en que su uso por los cargadores no requiere una adaptación específica de los camiones. Es importante el papel que estos servicios de autopista ferroviaria pueden jugar en un reequilibrio del reparto modal en favor del ferrocarril y la descarbonización del transporte. En este sentido, y en el marco de la estrategia logística de España como una de las actuaciones prioritarias, el Ministerio de Fomento comenzó a trabajar para dar un fuerte impulso a la posible materialización de estos servicios. En octubre de 2015 se propició la creación de un grupo de trabajo hispano-francés de autopistas ferroviarias sobre los ejes atlántico y mediterráneo a través de los Pirineos, en el que se aprobó en julio de 2016 una hoja de ruta que define los estudios y actuaciones conjuntas para el establecimiento de servicios internacionales de autopistas ferroviarias. Una de las actuaciones principales contempladas en la hoja de ruta es la convocatoria, a la que hacía referencia su señoría, de manifestaciones de interés tanto para material rodante como para la explotación de los propios servicios de autopistas ferroviarias. El objetivo de estas manifestaciones de interés es permitir a los Estados conocer la respuesta del mercado, así como las expectativas de los potenciales operadores, las posibles ubicaciones de las terminales, las tecnologías disponibles y las exigencias del equilibrio económico de las autopistas ferroviarias.

Mediante Resolución, de 5 de abril del 2017, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda se publicó la convocatoria de manifestación de interés dirigida a los diseñadores y fabricantes de material rodante para el establecimiento de servicios internacionales de autopistas ferroviarias en los ejes atlántico y mediterráneo, convocatoria que también se publicó en el DOUE de fecha 12 de abril de 2017. Concluido el plazo para la presentación de dossieres, el 30 de junio de 2017 se recibieron cinco propuestas de diferentes empresas. Los resultados e información obtenidos en la convocatoria de manifestación de interés sobre el material rodante servirán de base para una segunda convocatoria de manifestación de interés dirigida a los interesados en la prestación de los servicios de autopistas ferroviarios en los ya citados ejes. Actualmente, estamos ultimando el documento que contiene las bases de esta segunda convocatoria. La previsión de publicación, previo acuerdo del grupo de trabajo hispano-francés de autopistas ferroviarias, es que tenga lugar en el primer trimestre de 2018.

Las respuestas de los posibles interesados en la implementación de los servicios de autopistas ferroviarias en estos ejes deberán incluir la descripción técnica y comercial de los servicios propuestos; la ubicación considerada como idónea para las terminales; las principales características del material rodante remolcado, así como de los medios de tracción que serán propuestos para su utilización en la explotación del servicio; previsión de tráfico y naturaleza de las cargas principales a transportar; servicios complementarios que podrían eventualmente ser prestados, como almacenamiento o tracción de semirremolques; el modelo económico y la organización prevista para permitir la puesta en explotación del servicio.

Con las respuestas que se reciban y el correspondiente análisis, se estaría ya en disposición de tomar las correspondientes decisiones para, en su caso, poner en marcha estos servicios de autopistas ferroviarias internacionales en acuerdo y colaboración con Francia.

Muchas gracias.

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

El señor ROMERO SANTOLARIA: Quiero agradecer la contestación del secretario de Estado y, sobre todo, quiero agradecer al ministerio y a su Secretaría de Estado el esfuerzo inversor y el trabajo que viene realizando en la materia de su competencia para mejorar todas —y quiero remarcar todas— las infraestructuras que, como digo, son de su competencia y, cómo no, a las que yo me refería en mi pregunta, que son las que nos conectan, tanto dentro de nuestro país, interiormente, como con el resto de Europa a través de Francia. Creo que es algo muy importante y sabemos que ese esfuerzo y ese trabajo no son

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 217

8 de febrero de 2018

Pág. 24

fáciles, llevan tiempo, pero será una realidad más pronto que tarde, cosa de la que nos vamos a congratular todos.

Muchas gracias, de nuevo, señor secretario de Estado.

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

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

Señoría, en ello estamos, en intentar que todas las actuaciones se lleven a término de la manera más eficiente y, en concreto, que las autopistas ferroviarias sean una realidad lo más pronto posible.

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

Con la siguiente pregunta, del senador José Ramón Arrieta, pasa lo mismo que con la de doña Elvira García Díaz, que ya se ha incorporado. Así que, si les parece bien, pasa al final de la sesión; de forma que, si para entonces ha venido, la formulará; y si no, decae.

— PREGUNTASOBRELASPREVISIONESDELGOBIERNORESPECTOALNUEVOEJEFERROVIARIO PASANTE DE LA CIUDAD DE VALENCIA.

(Núm. exp. 681/001287)

AUTOR: CLEMENTE OLIVERT, ANTONIO ÁNGEL (GPP)

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar a la pregunta individual de don Antonio Ángel Clemente Olivert sobre las previsiones del Gobierno respecto al nuevo eje ferroviario pasante de la ciudad de Valencia. Tiene la palabra el senador Clemente Olivert.

El señor CLEMENTE OLIVERT: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, desde luego, al Partido Popular le parece que el Gobierno de España está realizando una gestión adecuada de los recursos y que, sin duda, el Ministerio de Fomento prioriza las inversiones más importantes para los ciudadanos. Yo creo que una inversión realmente importante para ustedes y, desde luego, para nosotros, es el ferrocarril. Al Partido Popular y a muchos millones de españoles les parece que el AVE es una infraestructura importante, que mejora el turismo, que mejora nuestra economía y que mejora la calidad de vida de los españoles. Las prioridades de un Gobierno se ven, sin duda, en los presupuestos y es evidente que para el Gobierno y para el ministerio una prioridad, como decía, es el ferrocarril. Por todo esto, pienso que sería un ejercicio de responsabilidad de todos los grupos políticos que los presupuestos del año 2018 estuvieran aprobados cuanto antes.

Como le decía, nosotros somos conscientes del esfuerzo inversor que ha realizado el Ministerio de Fomento en España y en la Comunidad Valenciana. En 2017, 660 millones de euros en la citada comunidad, un 30 % más por encima de la media. La inversión en ferrocarril ha sido un 35 % más por encima de la media. Y un proyecto que ya empieza a ser una realidad es, sin duda, la construcción del parque central, con su estación a dos niveles, como ya se ha dicho. Mi pregunta es, concretamente, qué previsiones hay respecto al nuevo eje ferroviario pasante de la ciudad de Valencia, si tienen ustedes evaluadas las inversiones a realizar para alcanzar una solución viable que permita la llegada del ferrocarril a la ciudad de Valencia; qué previsiones hay respecto a este eje ferroviario pasante de la ciudad de Valencia, una inversión —insisto— tan importante y tan necesaria para la capital y si puede usted adelantarnos cuál va a ser la longitud y la conexión con los accesos de los distintos trenes que llegan a la capital de Valencia.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Es el turno del secretario de Estado.

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

Presidente, si ante una pregunta del túnel pasante de Valencia empiezo hablar del Cielo Único Europeo, llámeme la atención para que conteste cabalmente a las preguntas que formulan sus señorías (*Risas*), porque como el orden de las preguntas va hacia adelante y hacia atrás...

Ahora ya con seriedad, agradezco la pregunta. Empezaré por la consideración que hacía, ya que es muy oportuno que podamos disponer de unos presupuestos para el año 2018 que acometan las nuevas necesidades de los créditos presupuestarios y de las actuaciones que hay que llevar a cabo.

Centrándonos en lo que es la integración del ferrocarril en Valencia, en el Ministerio de Fomento hemos manifestado todo nuestro interés por alcanzar una solución para la integración del ferrocarril en Valencia que fuese viable y satisfactoria para todos los implicados. En 2003 se firmó el convenio de colaboración entre Fomento, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, que plasmaba el compromiso por parte de las tres administraciones a la hora de llevar a cabo una gran operación ferroviaria urbanística que permitiera acometer este ambicioso proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria y de regeneración urbana. Fruto de este convenio se constituyó ese mismo año la sociedad Valencia Parque Central.

Las actuaciones previstas en ese convenio incluían la construcción del acceso y el nudo sur del canal de acceso, del túnel pasante, de la remodelación de la terminal de Fuente de San Luis y de la construcción de la nueva estación central. El coste de las actuaciones ferroviarias contempladas en el convenio, una vez desarrollados los proyectos, alcanza el importe de más de 2800 millones de euros. De esta inversión ya se han ejecutado 474 millones, con los que se ha completado el acceso sur y el nudo sur, se ha remodelado la estación de Fuente de San Luis y se completaron las dos primeras fases del canal de acceso que permitieron la llegada de la alta velocidad. Quedan pendientes las tres grandes actuaciones: soterramiento del canal de acceso, túnel pasante y estación central, que precisan más inversión y para las que será necesario encontrar una solución más ajustada a la realidad del momento. Es por ello que la sociedad encarga al Ministerio de Fomento y a ADIF la redacción de un estudio de diseño y fase de las actuaciones pendientes, con objeto de buscar alternativas que permitieran hacer viable la integración. El estudio fue presentado el pasado mes de mayo al consejo de administración de la sociedad, el cual acordó desarrollar la solución llamada Alternativa E, solución mixta, con un coste total estimado de 2228 millones de euros, y que se puede ejecutar por fases: encomendar a ADIF Alta Velocidad la elaboración y redacción de un proyecto de construcción que defina la fase 1, canal soterrado hasta Llotgeta, y determine los condicionantes y situaciones provisionales necesarios para compatibilizar su ejecución con la explotación ferroviaria.

La alternativa seleccionada tiene la gran ventaja de permitir su ejecución en dos fases, desarrollando inicialmente el canal soterrado y, posteriormente, de una manera simultánea, la nueva estación central y el túnel pasante. En este contexto, es preciso desarrollar la construcción del túnel pasante y para ello, hemos licitado el pasado 4 de septiembre de 2017 la redacción del nuevo estudio informativo, que adjudicaremos en las próximas semanas. El nuevo túnel permitirá que la estación de Valencia no funcione en un fondo de saco, incrementando así notablemente su capacidad. El presupuesto orientativo de construcción de esta actuación asciende a unos 848 millones de euros, con una longitud de 9 kilómetros, de los que unos 5 kilómetros serán en túnel. La estación central de Valencia está prevista en dos niveles soterrados: el superior, para los servicios de alta velocidad que finalicen en Valencia, y el inferior, para los servicios de alta velocidad pasantes y para los servicios de cercanías y regionales en ancho ibérico. El túnel conectará con este nivel inferior, cota aproximada -23 metros, de la estación y se encaminará hacia el norte hasta conectar con la línea existente Valencia-Castellón-Tarragona y con la nueva línea de alta velocidad Valencia-Castellón. Así, el túnel permitirá las circulaciones pasantes norte-sur.

Señorías, en definitiva, estamos impulsando la remodelación de la red ferroviaria de la ciudad de Valencia y prueba de ello es el compromiso adquirido por el ministerio para la financiación del 100 % del túnel pasante y la estación central, así como de un 50 % del canal de acceso, de tal manera que el Ministerio de Fomento invertirá más de 2000 millones para que este proyecto sea una realidad lo antes posible.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.  
Turno ahora para el senador Clemente.

El señor CLEMENTE OLIVERT: Muy brevemente.

Agradezco al secretario de Estado una explicación que ha sido exhaustiva, y concreta a la vez, de una inversión que es imprescindible para la ciudad de Valencia. Nos ha parecido que ha dicho usted que en las próximas semanas se va a adjudicar o a anunciar este proyecto. Por lo que usted ha explicado, es un proyecto absolutamente respetuoso con los ciudadanos y con la ciudad de Valencia y por eso le quiero dar las gracias.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Gracias.  
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

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

Señoría, efectivamente, se procederá en las fechas que nos trasladan los servicios del ministerio: la redacción de este nuevo estudio informativo se podrá adjudicar en las próximas semanas.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LAS INCIDENCIAS DE CIRCULACIÓN PRODUCIDAS EN LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE FERROL Y RIBADEO (A CORUÑA).

(Núm. exp. 681/001396)

AUTORES: MATO ESCALONA, ÁNGEL MANUEL (GPS); GARCÍA MAÑÁ, LUIS MANUEL (GPS); POSE MESURA, MODESTO (GPS); VARELA SÁNCHEZ, RICARDO JACINTO (GPS); Y DELGADO JIMÉNEZ, DAVID (GPS)

El señor PRESIDENTE: Pregunta de varios senadores del Grupo Parlamentario Socialista, representados en esta comisión por el senador don Ángel Mato Escalona, sobre las incidencias de circulación producidas en la línea ferroviaria entre Ferrol y Ribadeo, en A Coruña.

Tiene la palabra.

El señor MATO ESCALONA: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor secretario de Estado. Si me permite, ya le dije el 14 de diciembre que nos íbamos a ver pronto para hablar de la línea Ferrol-Ribadeo y esta es la ocasión. En aquel momento, cuando yo le preguntaba acerca de la línea Ferrol-Coruña —todavía esta mañana he escuchado decir que dentro de las obras del AVE estaba prevista la comunicación con Ferrol-Coruña—, nos extendimos bastante en el debate y usted me respondía con todas aquellas obras que se habían hecho en la línea Ferrol-Ribadeo. Hoy toca hablar, en efecto, de la línea Ferrol-Ribadeo.

Toda vez que esta pregunta llega después de que yo haya recibido por escrito la contestación por parte del ministerio, quiero señalar dos datos: de toda la red de ancho métrico de España, según datos del propio ministerio, el 30 % de todas las incidencias del país se producen en la línea Ferrol-Ribadeo, de 154 kilómetros, y además, concretamente en la media distancia llega casi hasta el 35 % de todas las incidencias de la línea de FEVE.

Señoría, como dije en la anterior ocasión, las comarcas de Ferrol, Ortegal y A Mariña viven desde hace años una paulatina despoblación y una ausencia de servicios públicos. Como sabe, la línea de las que estamos hablando, en su tramo gallego, va desde Ferrol hasta Ribadeo y hay un abandono constante tanto de los servicios de transporte como del personal y de la maquinaria, que está provocando numerosísimas retenciones en cuanto al número de viajeros para poder acceder a servicios básicos, como ya le comenté en la anterior ocasión. Dese usted cuenta de que una persona de Ortigueira recibe tratamiento médico en Ferrol, a escasamente 45 kilómetros; dese usted cuenta de que una persona que vive en Cerdido recibe tratamiento médico en Ferrol; que allí están las sedes judiciales; los centros educativos y, por lo tanto, este servicio, como ustedes muy bien definen, al menos entre Ortigueira y Ferrol, es un servicio público básico.

Por lo tanto, señoría, en mi intervención de hoy yo quiero hacerle una serie de preguntas que me permitan evidenciar con toda claridad el abandono e por parte del Partido Popular. Antes aquí se habló del señor Fraga Iribarne y yo tengo que recordar que esa zona de A Mariña, por la cornisa cantábrica y, sobre todo, en el noroeste atlántico, hoy sufren un aislamiento absoluto y una despoblación muy grave por una decisión que se tomó hace ya muchos años, que fue decidir cambiar el trazado de la transcantábrica, que ahora cuesta tanto resolver.

Así pues, yo quiero preguntarle hoy: primero, ¿cuántas veces ha tenido que utilizarse transporte alternativo a lo largo del año 2017 para poder dar cobertura a estos ciudadanos? Segundo, ¿qué medidas tiene previsto tomar con carácter inmediato el Gobierno para resolver esas diferencias enormes que hay entre los ciudadanos del norte de la provincia de La Coruña y el resto de gallegos? Tercero, ¿cuáles son las necesidades en materia de personal de la línea? Cuarto, ¿cuál es el papel de un interventor en un tren, señor secretario de Estado? Me interesa muchísimo que me diga esto, porque usted reconoce en su respuesta que del 100 % de los trenes que circula por esa línea solo el 20 % lleva hoy interventores. Por lo

tanto, estoy muy interesado en que me diga cuál es el papel de un interventor. Quinto, ¿cuántos años tiene el material rodante que se está utilizando en la línea Ferrol-Ribadeo? Si no recuerdo mal, ya le respondo yo, creo que es del año 1985. Y sexto, ¿cuántas de las incidencias que se producen en la línea tienen causa precisamente en el material rodante?

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el secretario de Estado.

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

Señoría, es innegable y somos conscientes de que la línea Ferrol-Ribadeo, de la red de ancho métrico, ha sufrido un número notable de incidencias en los últimos tiempos y somos conscientes de los perjuicios que ello ha supuesto para los usuarios. Ante esta situación, tanto Renfe como ADIF están actuando para recuperar el nivel de calidad y fiabilidad necesario.

Empezando por Renfe, se han establecido en relación con la línea los siguientes planes de actuación. En materia de recursos humanos, medidas para la estabilización de la plantilla de personal de conducción con la incorporación de siete nuevos maquinistas. En relación con la flota, Renfe está llevando a cabo una importante adaptación de los planes de mantenimiento del material rodante de la red de ancho métrico a un modelo preventivo que permita garantizar en el futuro una mayor fiabilidad y disponibilidad para el servicio ferroviario, un modelo más exhaustivo y riguroso en el que además prime la anticipación al mero tratamiento correctivo de las averías. Dentro de este plan se incluye la recuperación de vehículos, la reparación de componentes, aprovisionamiento de repuestos, puesta en marcha de grandes intervenciones en los vehículos, actuaciones específicas de gestión y refuerzo en la base de Ferrol, así como la adecuación y renovación del taller de Ferrol, donde se ha iniciado una adecuación urgente de las instalaciones y se ha reforzado el personal que presta el servicio, pasando a once operarios. Además de lo anterior, también está prevista una triple actuación inversora en el parque de trenes general de ancho métrico y, por tanto, también en los que prestan servicio en Galicia, consistente, esencialmente, en trabajos para la mejora de interiorismo, confort, imagen, remotorización y otras mejoras en la tracción de los trenes. En Galicia también está previsto poner en marcha un proyecto piloto para la instalación de máquinas canceladoras a bordo de los tres tipos de unidades que operan en dicho núcleo, combinado esto último con la instalación de nuevas máquinas de autoventa de títulos de transporte en las estaciones de Ortigueira, Pedroso y San Xoán.

Por otro lado, Renfe participa en la Plataforma de defensa del ferrocarril Ferrol-Ribadeo, comisión técnica de trabajo formada por los municipios del norte, Renfe y la Xunta de Galicia con el objetivo de mejorar los servicios ferroviarios de cercanías, en la que Renfe se ha comprometido a presentar una propuesta de reestructuración de los horarios que contemple las peticiones de los ayuntamientos y de la plataforma. Esa propuesta será objeto de análisis en las próximas reuniones de la comisión técnica y requerirá el acuerdo de la misma antes de su implementación.

Además, dentro del plan de estaciones de ancho métrico que desarrolla Renfe están planteados diversos proyectos, como son: en primer lugar, la mejora de la accesibilidad en estaciones. Se están ejecutando las obras de recrecido de andenes y mejora de la accesibilidad en las estaciones de Pedroso y Ribadeo. También están previstas obras de recrecido de andenes y mejora de la accesibilidad en las estaciones de Covas de Viveiro, Foz, Folgueiro, Xuances, Viveiro, Cangas de Foz y Nois, así como pequeñas actuaciones en las estaciones de Virgen del Mar, O Ponto, Lamas y Labacengos. Se está redactando el proyecto para la recuperación del estado estructural y arquitectónico de las cubiertas de las estaciones de Cerdido y San Sadurniño. Se han adjudicado las obras para la instalación de nuevas marquesinas en las estaciones de Ponte Mera, Reinante y Rinlo. Y se ha terminado la instalación de espejos calefactados en las estaciones de Cerdido y Marzá. También se ha integrado la imagen corporativa de los servicios de ancho métrico con el resto de los servicios de Renfe Viajeros mediante la renovación de la señalética y el mobiliario y se realizará inversión entre los años 2017 y 2018. Se han adjudicado planes de pintura en las estaciones de Foz, O Barqueiro, San Cibrao y Xuvia.

Por lo que respecta al personal de intervención, actualmente la plantilla de interventores en el núcleo de Galicia de ancho métrico está integrada por siete agentes, de los cuales se encuentran plenamente operativos cinco, lo que permite que casi el 100 % de los trenes de media distancia entre Ferrol-Ribadeo-Ferrol vayan acompañados con interventor y los trenes de Cercanías en un 20 %, debiendo dejar aclarado

que normativamente no es imprescindible que los trenes estén acompañados por interventor para que puedan circular y prestar el servicio. Los trenes de todos los núcleos de Cercanías circulan sin interventor, realizándose controles bien en el acceso en las estaciones dotadas de medios o sondeos aleatorios a bordo del tren. Estos sistemas son los habitualmente empleados en este y otros medios de transporte, por ejemplo, el Metro. Se tiende a confiar en el usuario, a la vez que se habilitan los medios que le permitan emplear correctamente sus títulos de transporte. A esto hay que añadir que el 45 % de los viajeros de Galicia tienen su origen-destino en una de las dos estaciones dotadas de control de accesos, Ferrol-Xuvia, el resto de trenes de cercanías se supervisa de forma aleatoria mediante brigadas que se desplazan por toda la línea.

En cuanto a la infraestructura, uno de los puntos clave sobre los que ADIF ha intensificado su inversión en los últimos años es el plan de trincheras de la red de ancho métrico. Desde 2015 se han invertido en Galicia 2,4 millones de euros para actuar en las trincheras del tramo de Cercanías, eliminándose diez limitaciones temporales de velocidad asociadas. Está previsto continuar con la eliminación de puntos de riesgo en trincheras del tramo Ferrol-Ribadeo, y así se ha licitado y está en fase de adjudicación la redacción del proyecto y estabilización de taludes de tres trincheras en el tramo O Barqueiro-Xove, que conlleva la supresión de limitaciones temporales de velocidad asociadas. Entre las actuaciones de inversión planificadas, cabe destacar la modernización de las instalaciones de seguridad de cercanías de la red de ancho métrico en Galicia, eliminando el bloqueo telefónico para pasar a realizar la regulación del tráfico entre Ferrol y Ortigueira automáticamente desde el centro de control del centro de tráfico centralizado, cuya inversión se estima en 15 millones de euros y que está previsto se ejecute en 2019. Además, se está realizando el refuerzo del puente de O Barqueiro, con un presupuesto de 1,8 millones de euros y un plazo de ejecución de 12 meses.

Señoría, el Ministerio de Fomento está comprometido con la mejora de la red de ancho métrico y, en concreto, con la recuperación de los niveles de calidad y de fiabilidad en la línea Ferrol-Ribadeo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.  
Senador Mato, tiene la palabra.

El señor MATO ESCALONA: Muchas gracias, señor presidente.

Está comprometido, no cabe duda. Lunes, día 11 de diciembre del 2017, de treinta y dos trenes fueron suprimidos catorce; martes, día 12 de diciembre, de treinta y dos trenes fueron suprimidos once; miércoles, día 13 de diciembre, fueron suprimidos seis; jueves, día 14, fueron suprimidos diez; sábado, día 16, fueron suprimidos cuatro servicios, el 50 % de los servicios diarios. La línea, señoría, tiene tres incidencias por día. Esa línea de la que usted me acaba de comentar, básicamente, todas y cada una de las obras que se hacen como una cuestión de mantenimiento, señoría, no funciona adecuadamente.

Ustedes mismos —y usted lo ha dicho— reconocen que hay un 20 % de interventores en el ferrocarril y yo por eso le preguntaba cuál es el papel de un interventor en ADIF. Mire, tengo aquí la resolución del 8 de febrero de 2013 de la Dirección General de Empleo. ¿Sabe cuáles son las funciones de un interventor en un tren? Pues se las voy a leer. Tienen condición de agente de la autoridad, facilitan el acceso y bajada al tren a todos los clientes, dedicando especial atención a las personas de movilidad reducida y a los menores. Tienen como tareas cuestiones relacionadas con el servicio y en cualquier asunto que tenga que ver con incidencias que pudieran producirse dentro de la composición. Señoría, un interventor en un tren lleva esta documentación de Renfe que le muestro. La gerencia de autoprotección del noroeste verifica que el interventor lleve esta documentación, ¿sabe por qué? Porque son las personas que tienen que actuar en caso de que se produzca una emergencia en un tren, y me acaba de decir usted aquí, señoría, que solo el 20 % de los trenes tienen interventor.

A mí no me gusta jugar con la seguridad, y mucho menos hacer demagogia, están ustedes a tiempo de resolverlo, pero no me venga usted diciendo que no es obligatorio porque entonces hay un problema: o los planes de autoprotección de ADIF no son adecuados o bien se están incumpliendo sistemáticamente en la línea Ferrol-Ribadeo.

Por lo tanto, señoría, le vuelvo a decir lo mismo que le dije la otra vez y es que este es nuestro trabajo, nuestro trabajo es el control al Gobierno. No me cuente que han hecho un desbroce en la estación de Pedroso, dígame cómo va a resolver un problema de servicio público de enorme magnitud. Habló usted aquí de la plataforma de defensa del ferrocarril, pues dígalos todo: diga que todos los alcaldes de la zona del Ortegal y de la Mariña Lucense han puesto el grito en el cielo después de la última reunión que han tenido

con los responsables de Renfe. ¿Y sabe por qué? Porque sus niños no llegan a tiempo al colegio, porque la gente no llega a tiempo al médico, porque todavía, a fecha de hoy, no está firmada la orden de servicio público para esa línea y porque año a año ustedes demuestran, con toda claridad, que no creen en los servicios públicos básicos, y eso tiene como consecuencia que los ciudadanos de Ortigueira, de Cariño, de Cerdido, de San Sadurniño, de Valdomiño no son ciudadanos de primera, son ciudadanos de segunda. Por eso, señor secretario de Estado, yo le pido que me diga cómo va a resolver ADIF estos problemas graves que están derivando en una enorme desigualdad en el entorno rural.

Y ya no voy a hablar porque tanto el Gobierno gallego como el Gobierno central hablaron en más de una ocasión de la legislatura del rural. ¿Sabe por qué se abandonan los pueblos? Porque la gente no puede ir al médico y no tiene unos servicios básicos mínimos garantizados, que este Gobierno insiste obstinadamente en seguir manteniendo mal.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno para el secretario de Estado. Tiene la palabra.

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

Señoría, yo he empezado por reconocer que el número de incidentes que se están produciendo en la línea están, desde luego, fuera de lo deseable y por eso he enunciado todo el conjunto de medidas que tanto Renfe como ADIF están acometiendo para que la línea tenga los niveles de calidad, de eficiencia y de confort que se requieren.

En relación con los interventores, estos no forman parte del diseño de la seguridad ferroviaria, esto ni aquí ni en ningún sitio, y les pongo el ejemplo de las circulaciones del Metro, por hablar de frecuencias que son todavía superiores a los propios trenes de Cercanías, o los sistemas de cercanías en la mayoría de los países; tienen una función de apoyo, una función de control, de que se adquieren los títulos de transporte y tienen una función, también, de apoyo a las personas. Todos los planes que hemos puesto de manifiesto de recrecido de andenes son un elemento esencial de seguridad para facilitar la entrada y la salida, el acceso y la bajada de los trenes.

Me habla usted, efectivamente, porque es el dato que le traslado, de que hay un 20 % de los interventores en Cercanías, pero le digo también que hay un 100 % en los servicios de media distancia.

Finalmente, quiero recordar que esta línea tiene la declaración de obligación de servicio público, adoptada por el Consejo de Ministros en 2017.

Resumo y concluyo. No estamos contentos con las incidencias que se están produciendo y estamos dedicando, a través de Renfe y ADIF, todos los esfuerzos para que la línea esté en las condiciones de calidad y fiabilidad que a todos nos gustaría.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE LOS MOTIVOS POR LOS QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO NO CONTESTA A LAS PETICIONES DEL CONSEJO INSULAR DE MALLORCA (ILLES BALEARS) CON RESPECTO A LA CONVOCATORIA DE LA COMISIÓN BILATERAL MIXTA DE PROGRAMACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL PREVISTA EN EL CONVENIO DE COLABORACIÓN EN MATERIA DE CARRETERAS SUSCRITO ENTRE AMBAS INSTITUCIONES.

(Núm. exp. 681/001463)

AUTOR: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)

— PREGUNTA SOBRE LOS MOTIVOS POR LOS QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS HA DEJADO EN SUSPENSO LA APLICACIÓN DEL CONVENIO DE COLABORACIÓN SUSCRITO CON EL CONSEJO INSULAR DE MALLORCA (ILLES BALEARS) EN MATERIA DE CARRETERAS Y, POR TANTO, SU CONSIGNACIÓN PRESUPUESTARIA.

(Núm. exp. 681/001464)

AUTOR: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)

- PREGUNTA SOBRE SI EL MINISTERIO DE FOMENTO ES CONSCIENTE DE QUE SU ACTITUD DE NO CONTESTAR A LAS PETICIONES DEL CONSEJO INSULAR DE MALLORCA (ILLES BALEARS) CON RESPECTO AL CONVENIO DE COLABORACIÓN SUSCRITO EN MATERIA DE CARRETERAS Y EL INCUMPLIMIENTO DEL MISMO AFECTA GRAVEMENTE A LA PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN DE DICHAS INFRAESTRUCTURAS.  
(Núm. exp. 681/001465)  
AUTOR: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- PREGUNTA SOBRE SI SE HA REUNIDO LA COMISIÓN BILATERAL MIXTA DE PROGRAMACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL PREVISTA EN EL CONVENIO DE COLABORACIÓN SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL CONSEJO INSULAR DE MENORCA (ILLES BALEARS) EN MATERIA DE CARRETERAS, CON EL FIN DE TRATAR LA CONSIGNACIÓN PARCIAL EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2017.  
(Núm. exp. 681/001466)  
AUTOR: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO, MEDIANTE ACUERDO CON EL CONSEJO INSULAR DE MENORCA (ILLES BALEARS), CON RESPECTO A LA REASIGNACIÓN EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018 DE LAS CANTIDADES PREVISTAS EN EL CONVENIO DE COLABORACIÓN SUSCRITO EN MATERIA DE CARRETERAS Y NO CONSIGNADAS EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO DEL AÑO ANTERIOR.  
(Núm. exp. 681/001467)  
AUTOR: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- PREGUNTA SOBRE SI SE HA REUNIDO LA COMISIÓN BILATERAL MIXTA DE PROGRAMACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL PREVISTA EN EL CONVENIO DE COLABORACIÓN SUSCRITO ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL CONSEJO INSULAR DE IBIZA (ILLES BALEARS), CON EL FIN DE TRATAR LA CONSIGNACIÓN PARCIAL EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2017.  
(Núm. exp. 681/001468)  
AUTOR: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO, MEDIANTE ACUERDO CON EL CONSEJO INSULAR DE IBIZA (ILLES BALEARS), CON RESPECTO A LA REASIGNACIÓN EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018 DE LAS CANTIDADES PREVISTAS EN EL CONVENIO DE COLABORACIÓN SUSCRITO EN MATERIA DE CARRETERAS Y NO CONSIGNADAS EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO DEL AÑO ANTERIOR.  
(Núm. exp. 681/001469)  
AUTOR: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)
- PREGUNTA SOBRE SI LOS CONSEJOS INSULARES DE IBIZA Y DE MENORCA (ILLES BALEARS) HAN SOLICITADO LA CONVOCATORIA DE LA COMISIÓN BILATERAL MIXTA DE PROGRAMACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL PREVISTA EN LOS CONVENIOS DE COLABORACIÓN SUSCRITOS CON EL MINISTERIO DE FOMENTO EN MATERIA DE CARRETERAS, CON INDICACIÓN, EN SU CASO, DE LA RESPUESTA DE DICHO MINISTERIO.  
(Núm. exp. 681/001470)  
AUTOR: ANTICH OLIVER, FRANCESC (GPS)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al bloque de preguntas agrupadas del senador Antich, relacionadas fundamentalmente con el convenio de colaboración suscrito con el Consejo Insular de Mallorca y sus posibles incumplimientos, y con la Comisión Bilateral Mixta de Programación.

Tiene la palabra el senador Antich.

El señor ANTICH OLIVER: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero dar la bienvenida al secretario de Estado. Mi turno será muy breve porque estas son unas preguntas que se formularon por escrito y se contestaron una vez pasado el plazo para contestar.

Como en 2017 no se habían incorporado a los presupuestos las cantidades que los consejos creían que se tenían que incorporar, el objetivo de las preguntas era pedir la reunión de las comisiones mixtas bilaterales de los distintos convenios de carreteras de los consejos de Mallorca, Menorca e Ibiza.

Anteayer se reunió la Comisión bilateral del convenio de carreteras de Mallorca y se tenía que reunir la de Formentera, pero, al parecer, no llegaron a tiempo. Ayer se reunieron las comisiones bilaterales de Ibiza y Menorca, y, al parecer, el clima fue bueno. Se habló de las justificaciones que faltan de estos convenios, porque hay justificaciones pendientes; también se habló de posibles prórrogas y adendas, y se habló de la idea que todos tienen de que se cumplan estos proyectos y de que siga esta colaboración.

Por lo tanto, una vez que se ha cumplido lo que pedíamos —y me sabe mal que se hayan mantenido las preguntas, pero hasta ayer no se produjo todo esto—, me doy por contestado.

Agradezco otra vez la presencia del secretario de Estado. Termino expresando la voluntad de que esta colaboración entre el Gobierno de España y los consejos insulares siga funcionando, porque da oportunidad para mejorar unas infraestructuras básicas en cada uno de los territorios de las islas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Antich.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

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

Desde el punto de vista del procedimiento establecido, cuando no somos capaces de responder en plazo a las preguntas escritas, se celebra la comparecencia oral. El primero que se resiente de esta situación es quien les habla. Cuando vuelvo a los servicios del ministerio siempre les ruego encarecidamente a todos que contesten en plazo a las preguntas para no encontrarnos en la situación de que, por haber recibido ya la contestación aunque fuera de plazo, o formulan una pregunta distinta de aquella que motivó la comparecencia, o entra uno en un proceso reiterativo.

Como bien comenta su señoría, tuvimos una reunión a finales del año pasado en la que se pusieron de manifiesto diferencias importantes entre lo justificado y lo realizado, así como discrepancias en el sentido de que los *consells* entendían que habían remitido la información y que el ministerio no la había recibido adecuadamente. Se acordó que a lo largo del mes de enero o de febrero se llevarían a cabo las reuniones de las comisiones mixtas.

Así se ha hecho, y creo que se han aproximado en buena medida las diferencias que había. En el interés de todos está que el cumplimiento de los convenios en todos los *consells* sea del 100 %, porque eso significará que los recursos se asignan a la ejecución de las obras previstas y que estas se cumplen en plazo.

Por lo tanto, agradezco la comprensión de su señoría en relación con la pregunta. Le traslado que trabajamos para cumplir nuestras obligaciones en ese punto.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor secretario de Estado.

No hay turno de réplica.

— PREGUNTA SOBRE EL ESTADO EN EL QUE SE ENCUENTRA EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN VITORIA/GASTEIZ (ARABA/ÁLAVA).

(Núm. exp. 681/001122)

AUTOR: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)

— PREGUNTA SOBRE SI EL EJECUTIVO SE HA COORDINADO CON EL GOBIERNO VASCO Y CON LAS FUERZAS SOCIALES Y POLÍTICAS DE ARABA/ÁLAVA PARA TRATAR LAS CONSECUENCIAS AMBIENTALES Y URBANÍSTICAS DEL PROYECTO DE SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN VITORIA/GASTEIZ.

(Núm. exp. 681/001123)

AUTOR: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)

# DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 217

8 de febrero de 2018

Pág. 32

- PREGUNTA SOBRE LA FASE EN LA QUE SE ENCUENTRA EL PROYECTO DE SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN VITORIA/GASTEIZ (ARABA/ÁLAVA).  
(Núm. exp. 681/001124)  
AUTOR: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE SI EL EJECUTIVO SE HA COORDINADO CON EL GOBIERNO VASCO Y CON LAS FUERZAS SOCIALES Y POLÍTICAS DE ARABA/ÁLAVA PARA TRATAR LAS CONSECUENCIAS SOCIALES Y ECONÓMICAS DEL PROYECTO DE SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN VITORIA/GASTEIZ.  
(Núm. exp. 681/001125)  
AUTOR: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)
- PREGUNTA SOBRE SI EL GOBIERNO PUEDE COMPROMETERSE A IMPLEMENTAR LAS MEDIDAS LEGALES NECESARIAS PARA QUE EL TRAMO DE PEAJE DE LA AUTOVÍA A-1 ENTRE BURGOS Y ARMIÑÓN (ARABA/ÁLAVA) SEA GRATUITO A LA MAYOR BREVEDAD POSIBLE.  
(Núm. exp. 681/001235)  
AUTOR: GARCÍA DÍAZ, ELVIRA (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Las preguntas de la senadora Elvira García Díaz, se iban a posponer para el final. Ella vino, pero no ha podido esperar y ha solicitado por escrito el aplazamiento de sus preguntas. Quedan, por tanto, aplazadas.

- PREGUNTA SOBRE LAS MEDIDAS PREVISTAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA MEJORAR LA GESTIÓN DE LAS PLANTILLAS DE MAQUINISTAS FERROVIARIOS Y EVITAR QUE EMPEORE EL SERVICIO EN EL TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA.  
(Núm. exp. 681/001266)  
AUTOR: ARRIETA ARRIETA, JOSÉ RAMÓN (GPPOD)

El señor PRESIDENTE: Vamos con la última pregunta, de José Ramón Arrieta Arrieta, sobre las medidas previstas por el Ministerio de Fomento para mejorar la gestión de las plantillas de maquinistas ferroviarios y evitar que empeore el servicio en el territorio histórico de Guipúzcoa.

Tiene la palabra el senador Arrieta.

El señor ARRIETA ARRIETA: *Eskerrik asko*. Gracias, señor presidente. Buenos días, señor secretario de Estado.

Usted sabe la preocupación que surgió en Guipúzcoa cuando la falta de maquinistas supuso la supresión en algunos momentos de cuatro o cinco servicios de tren. Esto, sobre todo en la zona en la que vivo yo, que es la del Bidasoa, Irún, entra dentro de un contexto de alteraciones importantes en toda la línea debido a las obras del tercer hilo. De hecho, los trenes de larga distancia, como puede ser el alvia, con el que yo frecuentemente viajaba desde Madrid y ahora desde San Sebastián, no llegan a Irún ni a Hendaya, lo que supone también complicaciones para ciudadanos que vienen de alguna ciudad francesa y que luego no tienen alternativas para pasar a Irún. Dentro de ese contexto, existía cierta preocupación fundamentalmente por conocer qué planes tiene el ministerio para que algo así no vuelva a ocurrir.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señorías.

Turno para el secretario de Estado, que tiene la palabra.

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

Señoría, efectivamente el núcleo de Cercanías de San Sebastián dispone de una única línea que realiza el recorrido entre Irún y Brinkola.

En cuanto a la plantilla del personal de conducción de este núcleo de Cercanías, está integrada actualmente por 53 maquinistas, número que se ha aumentado últimamente para compensar dos desvinculaciones que hay previstas para este año. Es verdad que Renfe considera que con una plantilla de 51 maquinistas es suficiente para compatibilizar la prestación del servicio con las necesidades de

formación, bajas por enfermedad, representación sindical, vacaciones, etcétera, que puedan producirse a lo largo del año, pero también es cierto que desde el pasado mes de septiembre se han producido diversas incidencias achacables a la falta de personal de conducción.

En los dos últimos meses se ha observado, sin embargo, una disminución del número de incidencias por este motivo, por lo que se considera que ha sido una circunstancia más bien puntual debida a los descuadres de los gráficos de personal, según me ha trasladado la empresa ferroviaria.

Además, en esta línea se han producido otras incidencias propias de la gestión ferroviaria causadas por diversos motivos. Todas ellas se han gestionado adoptando soluciones en función de las circunstancias concurrentes en cada caso. No le quepa duda a su señoría de que en el Ministerio de Fomento trabajamos en la mejora continua de los servicios de Cercanías, que consideramos claves en la movilidad urbana, y tenemos en marcha diversas actuaciones con este objetivo.

Por citarle algunas, en el núcleo de San Sebastián, Renfe ha invertido de 2012 a 2017 unos 21 millones de euros, principalmente dedicados a actuaciones en estaciones y material rodante, trabajos que se están llevando a cabo y que tienen que ver con servicios de mejora de atención al cliente, modernización del material móvil, acciones de mejora de control de accesos y de información a los clientes en las estaciones y planes de eficiencia energética en estaciones de trenes; se finalizaron en 2015 obras de mejora de accesibilidad en Ventas de Irún, Tolosa y Zumárraga; también se han finalizado obras para la mejora de la accesibilidad en la estación de Beasáin, y se están realizando proyectos en las estaciones de Hernani-Centro y Herrera.

Además, Renfe tiene en ejecución un contrato para la renovación de la señalización en todos los núcleos de Cercanías. En el de San Sebastián se ha montado señalización en Tolosa Centro, Ventas de Irún y Zumárraga y se está trabajando en Beasáin. También se ha implantado señalización de protección civil en Lezo-Rentería. Se está también llevando a cabo la transformación de los vehículos 447 para adaptarlos a personas con movilidad reducida y se está realizando la remodelación de la Serie 446.

Durante 2016 y 2017 se ha completado la instalación en la plataforma enmarcada en los vehículos de Cercanías del núcleo de San Sebastián para facilitar el seguimiento de los trenes desde los centros de gestión de Cercanías y conocer cuáles son las condiciones técnicas y de confort en la que están prestando el servicio.

Igualmente la instalación de plataforma embarcada permite comunicación directa, verbal y escrita, desde el centro de gestión a los viajeros que se encuentran a bordo del tren para facilitar información relevante del servicio, incluidas las previsiones de resolución de una incidencia cuando esta se produce.

ADIF, por su parte, está realizando con carácter preventivo actuaciones de mantenimiento de infraestructuras y vías, y sobre todo de consolidación de trincheras y terraplenes para mejorar las condiciones de explotación. En definitiva, señorías, hay en marcha importantes actuaciones. Reconocemos el problema que se ha producido con los maquinistas y se está llevando a cabo una programación para evitar que esto se produzca en un futuro. Entendemos que ya se está corrigiendo.

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

El señor ARRIETA ARRIETA: Muchas gracias.

Suele ser usted muy exhaustivo en sus explicaciones dando mucha información. Luego tendré que leer el acta para hacer un seguimiento de lo que usted ha comentado, porque algunas cosas son novedosas.

A veces da la impresión de que existe cierta falta de planificación, porque entiendo que, de alguna manera, ustedes conocían que estaba previsto que un número de maquinistas se iban a jubilar. Es cierto que ustedes cubrieron las bajas al 100 %. También es cierto que en lo que llevamos de año, y a fecha de hoy, ya ha habido tres desvinculaciones laborales. Usted sabe que para responder satisfactoriamente a un problema o para ofrecer un servicio público en condiciones, como es Renfe, es importante planificar, lo que, entre otras cosas, significa identificar el problema, buscar alternativas, elegir la solución más adecuada, elaborar un plan y tener previsto un sistema de evaluación.

En el grupo Renfe, para evitar la declaración del servicio, se hizo —de idéntica manera que en Adif— un plan de jubilaciones parciales con contrato-relevo que fueron aceptadas el pasado año. Consideramos que esa es una forma natural y sencilla de tener siempre plantilla preparada y formada para evitar los problemas de falta de personal en cualquier servicio. Evidentemente tiene que ser admitido y aprobado en los Presupuestos Generales del Estado.

El Gobierno empezó a admitir este sistema de jubilación con contrato-relevo en ADIF al comprobar hace tres años que se iba a producir un problema terrible de falta de personal en las labores de circulación,

lo que provocaría un caos mayúsculo si se persistía en esa actitud. Hoy por hoy la situación ha cambiado algo —aunque no totalmente o como a nosotros nos gustaría— con respecto al año anterior, ya que en breve se podrán visualizar idénticos problemas de falta de personal por jubilaciones, y no sabemos si esto va a influir, como ocurrió en el mes de septiembre, en la supresión de servicios de tren o en la falta de personal.

Como usted entenderá, yo querría que las situaciones vividas no se repitieran; querría que todos nos sintiéramos orgullosos del servicio que ofrece Renfe, y lo dice alguien que, como yo, utiliza siempre Renfe y el Alvia, aunque a veces haya averías que me hacen tardar una hora más en llegar a Madrid.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para cerrar el debate, tiene la palabra el señor secretario de Estado.

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

Señoría, tanto Renfe como ADIF manejan un volumen elevadísimo de recursos humanos y no siempre es sencillo conjugar sistemas de jubilación, de reemplazo parcial, etcétera —que siempre, además, se hacen sobre una base de voluntariedad— y al mismo tiempo tomar medidas de movilidad, pero respetando las decisiones de residencia que tienen las personas. Todo esto conlleva una planificación compleja.

En todo caso, en el supuesto que nos ocupa, en opinión de Renfe, ha sido más un problema de acumulación de bajas o de incidencias en la planificación de los gráficos, que de dimensionamiento de la plantilla. En cualquier caso, como digo, es un proceso complejo. Siempre tratamos de contar con las personas necesarias para dar los servicios, y la buena noticia es que la situación que se produjo se ha ido corrigiendo y que estamos ya en una senda diferente para poder atender cabalmente los servicios.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

*Eran las doce horas y quince minutos.*